



# GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXIX - N° 349

Bogotá, D. C., sábado, 13 de junio de 2020

EDICIÓN DE 12 PÁGINAS

DIRECTORES:

GREGORIO ELJACH PACHECO

SECRETARIO GENERAL DEL SENADO

www.secretariasenado.gov.co

JORGE HUMBERTO MANTILLA SERRANO

SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA

www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

## SENADO DE LA REPÚBLICA

### PONENCIAS

**INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 110 DE 2019 SENADO**

*por medio de la cual se crea un descuento para conductores ejemplares en el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) y se dictan otras disposiciones.*

**ACUMULADO CON EL PROYECTO DE LEY NÚMERO 165 DE 2019 SENADO**

*por medio del cual se modifica el Artículo 42 de la Ley 769 de 2002, se crean incentivos en el valor del SOAT y se dictan otras disposiciones.*

Medellín, 12 de junio de 2020

Senador

**HORACIO JOSÉ SERPA MONCADA**

Presidente

Comisión Sexta Constitucional Permanente

Senado de la República

Bogotá D. C.

**ASUNTO:** Informe de ponencia para primer debate al Proyecto de ley N° 110 de 2019 Senado *“Por medio de la cual se crea un descuento para conductores ejemplares en el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – SOAT y se dictan otras disposiciones”*, ACUMULADO con el Proyecto de ley N° 165 de 2019 Senado *“Por medio del cual se modifica el Artículo 42 de la ley 769 de 2002, se crean incentivos en el valor del SOAT y se dictan otras disposiciones”*

Respetado señor Presidente.

En cumplimiento de la honrosa designación de la Mesa Directiva, y de conformidad con la Ley 5 de 1992, atentamente me permito rendir informe de ponencia positiva para primer debate de Comisión Sexta Constitucional Permanente del Senado de la República, de los proyectos de ley de la referencia. Con toda atención, me permito rendir el presente informe de ponencia.

**CONTENIDOS DEL INFORME DE PONENCIA**

1. ESTRUCTURA DEL INFORME .....	4
2. ORIGEN Y OBJETO DE LOS PROYECTOS .....	5
3. ANTECEDENTES .....	7
4. ALCANCES .....	7
5. CONTENIDOS .....	11
5.1. Objetivo de los proyectos .....	11
5.2. Mecanismo propuesto para lograr el objetivo .....	11
5.3. Síntesis del modelo que sustenta la narrativa .....	13
5.4. Notas adicionales sobre el contenido de los proyectos .....	14
6. MARCO CONSTITUCIONAL Y LEGAL DEL SOAT .....	15
7. MARCO CONCEPTUAL DEL SOAT .....	19
7.1. Generalidades .....	19
7.2. Fijación del valor del SOAT .....	20
7.3. Coberturas del SOAT .....	24

7.4. Relación entre el valor del SOAT y el salario mínimo .....	26
7.5. El SOAT como bien y servicio en el mercado de los seguros .....	27
8. CONVENIENCIA DE REDUCIR EL COSTO DEL SOAT .....	30
9. COMENTARIOS SOBRE EL CONTENIDO DE LOS PROYECTOS DE LEY .....	31
10. PLIEGO DE MODIFICACIONES .....	37
10.1. Artículo nuevo .....	37
10.2. Consideraciones de conveniencia .....	39
10.3. Articulado propuesto y título de la ley .....	42
11. COMPROMISO DE AUDIENCIA PÚBLICA .....	43
12. PROPOSICIÓN .....	44

**1. ESTRUCTURA DEL INFORME**

El presente informe de ponencia, considera primero los aspectos generales de los proyectos de ley, tales como su origen, antecedentes y alcances.

Posteriormente, identifica los contenidos de los textos de articulado, estableciendo con claridad que el propósito de ambos proyectos es reducir la accidentalidad vial. A partir del contenido de los textos radicados, se identifica que la manera como ambos proyectos buscan lograr dicho objetivo es a través de aplicarle a los conductores, diferentes estímulos económicos por medio del valor del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito SOAT. A partir de un examen del contenido de los proyectos, se extrae el conjunto de ideas que sustentan cómo la aplicación de estos estímulos puede conducir a aquel objetivo planteado en las exposiciones de motivos.

Luego, se examina la naturaleza del SOAT; cuáles son su propósito y sus fines, cuáles son las coberturas del seguro, y algunos importantes detalles acerca de cómo se establece en la actualidad el valor del SOAT. De acuerdo con la finalidad del seguro, se presentan cuáles son los componentes tarifarios, junto con la manera en la cual son establecidos. De esta manera, pretende ilustrarse no solo la razón del valor actual del SOAT, sino además, de qué manera venderlo por ese valor conduce a una satisfactoria provisión presupuestal para la atención médica de quienes resulten lesionados en accidentes de tránsito. Con todo ello se establece que el SOAT constituye una política pública que hace parte del Sistema de Salud colombiano, en la cual resulta de importancia máxima el garantizar la suficiencia de recursos para la atención de las personas que se lesionen en accidentes de tránsito en las vías colombianas.

Después, se considera el hecho de que la mayoría de las familias colombianas posee vehículo o motocicleta; que muchas veces éste es un medio indispensable para el trabajo y la subsistencia de muchos colombianos, y que en esa medida el SOAT constituye un costo que impacta la canasta de gastos de los hogares. Teniendo en cuenta los profundos impactos sociales que ha traído la pandemia de la COVID-19 para la economía familiar en el país, se hace una defensa de las razones por las cuales reducir la carga económica obligatoria que supone el valor del SOAT, constituye una política social que apunta en la dirección de reducir los costos fijos de las familias y los hogares colombianos.

A la luz de todo lo expuesto, el informe considera la conveniencia de las disposiciones que los proyectos de ley proponen adoptar, estableciendo con ello el pliego de modificaciones.

Finalmente, y considerando que el SOAT constituye un instrumento de política pública de muy alta complejidad, se recomienda dar voto positivo al proyecto de ley en este primer debate en la Comisión VI del Senado, con el compromiso de que antes del segundo debate en la Plenaria, deba realizarse una Audiencia Pública para considerar a fondo todos los aspectos que se tocan en el SOAT, convocando de manera amplia a todos los actores con competencia en la materia. Esto se considera muy necesario para darle solidez técnica a la discusión del proyecto, y para abordar de manera completa todos los aspectos de un tema tan delicado y complejo.

**2. ORIGEN Y OBJETO DE LOS PROYECTOS**

De un lado, el Proyecto de ley N° 110 de 2019 Senado *“Por medio de la cual se crea un descuento para conductores ejemplares en el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – SOAT y se dictan otras disposiciones”*, es de iniciativa congresional. Fue radicado en el Senado de la República el pasado 13 de agosto de 2019 por la Bancada Parlamentaria del Partido MIRA, integrada por los Honorables Senadores Carlos Eduardo Guevara Villabón, Aydee Lizarazo Cubillos, Ana Paola Agudelo García; y la Honorable Representante Irma Luz Herrera Rodríguez.

El proyecto, fue publicado en la Gaceta del Congreso No. 789 de 2019. Tiene por objeto crear un estímulo para disminuir los niveles de siniestralidad vial y promover una cultura de seguridad vial en el territorio nacional, mediante la aplicación de un descuento en la tarifa del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito SOAT.

Por su parte, el Proyecto de ley N° 165 de 2019 Senado *“Por medio del cual se modifica el Artículo 42 de la ley 769 de 2002, se crean incentivos en el valor del SOAT y se dictan otras disposiciones”*, también de iniciativa congresional, fue radicado el pasado 10 de septiembre de 2019 en el Senado de la República por los Honorables Representantes a la Cámara Jaime Rodríguez Contreras, del Partido Cambio Radical, y Alejandro Carlos Chacón Camargo, del Partido Liberal Colombiano.

El proyecto, fue publicado en la Gaceta del Congreso No. 883 de 2019. Su contenido busca modificar las disposiciones vigentes en materia del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito SOAT contenidas en el artículo 42 de la Ley 769 de 2002 – Código Nacional de Tránsito Terrestre, introduciendo además, otras modificaciones tarifarias en el costo del valor del seguro como función de la siniestralidad presentada por sus tomadores.

La Mesa Directiva de la Comisión VI constitucional permanente del Senado de la República, atendiendo a que se trata de proyectos de ley que tratan una misma materia, y en atención al principio de economía legislativa, decidió en el pasado mes de noviembre la acumulación<sup>1, 2</sup> de los dos proyectos de ley anteriormente referidos. En ambos casos, pudo comprobarse que cumplen con los requisitos contemplados en los artículos 154 y 169 de la Constitución Política que hacen referencia a la iniciativa legislativa y al título de la ley, respectivamente.

<sup>1</sup> Ley 5 de 1992. Artículo 152. Los proyectos presentados en las Cámaras sobre la misma materia, que cursen simultáneamente podrán acumularse por decisión de sus Presidentes y siempre que no haya sido presentada ponencia para primer debate.

<sup>2</sup> Corte Constitucional, Sentencia C-784 de 2014. *“La jurisprudencia constitucional ha interpretado que la acumulación de proyectos es una potestad cuyo ejercicio depende del criterio de los presidentes de las respectivas células legislativas.”*

**3. ANTECEDENTES**

En el año 2010, la Bancada del Partido MIRA, propuso la aplicación de un descuento de ley en el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito SOAT, para aquellas personas que no afectaran la póliza de su seguro. Esta propuesta, se incluyó en el Proyecto de Ley 045 de 2010<sup>3</sup> que buscaba reglamentar el uso de las motocicletas en el territorio nacional.

Similarmente, el Honorable Representante Jaime Rodríguez Contreras, presentó el Proyecto de Ley 105 de 2018<sup>4</sup> – Senado en el cual ya planteaba la aplicación de descuentos en los costos de la póliza del SOAT como mecanismo de incentivo al buen comportamiento vial.

**4. ALCANCES**

Los proyectos de ley buscan disponer cambios al funcionamiento del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito SOAT en los siguientes aspectos, según lo muestran los textos de articulado:

<b>Proyecto de ley N° 110 de 2019 Senado<sup>5</sup></b> <i>“Por medio de la cual se crea un descuento para conductores ejemplares en el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – SOAT y se dictan otras disposiciones”</i>	
<b>Artículo 1°. Objeto.</b> Crear un estímulo para disminuir los niveles de siniestralidad vial y promover una cultura de seguridad vial en el territorio nacional, mediante la aplicación de un descuento en la tarifa del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT).	<i>No aplica</i>
<b>Artículo 2°. Descuento en la tarifa del SOAT.</b> Aplíquese descuento del diez (10%) en la tarifa del SOAT para aquellos vehículos que en el año inmediatamente anterior a la fecha de adquirir la póliza no la hayan afectado. Este descuento no será acumulable.	<b>Establece descuento de ley del 10% en el valor del SOAT, en función de la siniestralidad.</b>
<b>Parágrafo.</b> En caso de presentarse un accidente de tránsito donde la póliza sea afectada, sólo perderá el beneficio quien resulte responsable.	<b>Condiciona el descuento a no tener responsabilidad en un siniestro.</b>

<sup>3</sup> Gaceta del Congreso No. 466 de 2010. URL: <http://svrpubindc.imprenta.gov.co/senado/index2.xhtml?ent=Senado&fec=28-7-2010&num=466>

<sup>4</sup> Gaceta del Congreso No. 618 de 2018. URL: <http://svrpubindc.imprenta.gov.co/senado/index2.xhtml?ent=Senado&fec=24-8-2018&num=618>

<sup>5</sup> Gaceta del Congreso 789 de 2019. URL: <http://svrpubindc.imprenta.gov.co/senado/index2.xhtml?ent=Senado&fec=27-8-2019&num=789>

<p><b>Artículo 3°. Vigencia.</b> La presente Ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.</p>	<p><i>No aplica</i></p>	<p>a) En caso de no reportar comparendos dentro del año inmediatamente anterior tendrá un descuento del diez por ciento (10%) sobre el valor del seguro obligatorio de accidentes de Tránsito (SOAT).</p>	
<p align="center"><b>Proyecto de ley N° 165 de 2019 Senado<sup>6</sup></b>  <i>"Por medio del cual se modifica el Artículo 42 de la ley 769 de 2002, se crean incentivos en el valor del SOAT y se dictan otras disposiciones"</i></p>		<p>b) Si además de no reportar comparendos dentro del año inmediatamente anterior, 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.</p>	
<p><b>Artículo 1°.</b> Adiciónese al artículo 42 de la Ley 769 de 2002 los siguientes párrafos:</p>		<p>Los incentivos otorgados por esta ley son excluyentes y no podrán acumularse entre sí.</p>	
<p><b>Parágrafo 1°.</b> Esta póliza obligatoria podrá ser reemplazada por cualquier tipo de seguro cuyo cubrimiento en casos de responsabilidad civil extracontractual sea por lo menos de doce (20) smlmv, sin importar si cubre también otros tipos de eventos y/o montos"</p>	<p><b>Permite que el SOAT pueda ser sustituido por seguros voluntarios.</b></p>	<p><b>Parágrafo 3°. Recargos.</b> El uso del seguro obligatorio de accidentes de tránsito por parte del infractor, acarreará un cargo adicional sobre el Valor del SOAT, así:</p>	<p><b>Establece recargos de ley en el valor del SOAT en función de la siniestralidad.</b></p>
<p><b>Parágrafo 2°. Incentivos.</b> Los propietarios de vehículos automotores y motocicletas que registren un buen comportamiento vial serán objeto de los siguientes beneficios:</p>	<p><b>Establece descuentos de ley en el valor del SOAT, en función de los comparendos recibidos por el vehículo como medida de comportamiento, y en función de la siniestralidad.</b></p>	<p>a) Si en el año inmediatamente anterior HIZO uso del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito por una sola vez tendrá un cargo adicional del diez por diez (10%) sobre el valor de la tarifa del SOAT.</p>	
<p><sup>6</sup> Gaceta del Congreso 883 de 2019. URL: <a href="http://svrpubindc.imprenta.gov.co/senado/index2.xhtml?ent=Senado&amp;fec=12-9-2019&amp;num=883">http://svrpubindc.imprenta.gov.co/senado/index2.xhtml?ent=Senado&amp;fec=12-9-2019&amp;num=883</a></p>			
<p>b) Si en el año inmediatamente anterior HIZO uso del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, dos o más veces, el valor del cargo adicional aumentará veinte por ciento (20%).</p>		<p>El Proyecto de ley 165 de 2019, en el parágrafo 3 de su artículo 1, considera estímulos negativos, estableciendo recargos en el valor del SOAT para quienes hayan hecho reclamaciones sobre su póliza, con ocasión a algún accidente de tránsito. Esto, constituye un estímulo negativo (es decir, que aplica una sanción) comparable en su funcionamiento a la manera como la imposición de un comparendo busca desestimular que se cometan ciertas conductas indeseables para la buena marcha del tránsito vehicular.</p>	
<p><b>Tabla 1.</b> Modificaciones al SOAT que buscan ser introducidas por medio de los proyectos de ley.</p>		<p>Por su parte, ambos proyectos consideran estímulos positivos, es decir, que aplican estímulos a manera de reconocimiento a lo que pudiera ser la conducta virtuosa. Mientras que el Proyecto de ley 110 de 2019 establece un descuento del 10% en el valor del SOAT para quienes no hayan afectado la póliza al término de un año; el Proyecto de ley 165 de 2019 premia con descuentos en el valor del SOAT del 10% a quienes no les hayan sido impuestos comparendos en ese mismo periodo, y del 20% (no acumulable con el 10% anterior) a quienes además de no reportar comparendos no hayan tenido accidentes que afecten su póliza.</p>	
<p><b>5. CONTENIDOS</b></p>		<p>Así, por medio de recargos en el valor del SOAT se busca que la conducta de los ciudadanos al volante se ajuste de modo que se desestimula la ocurrencia de siniestros. Y por medio de descuentos en el valor del SOAT, se busca estimular la conducta positiva de quienes no han tenido accidentes, para que sigan sin tener ninguno.</p>	
<p><b>5.1. Objetivo de los proyectos</b></p>		<p>Este mecanismo sigue una lógica de premio – castigo con el fin de estimular las conductas deseadas y desestimular las indeseadas. De acuerdo con ello, quien no se accidenta recibe como premio un descuento en el valor del SOAT, y quien sí lo hace, aparte de no recibir ese premio, puede además recibir una sanción extra.</p>	
<p>Los proyectos buscan, fundamentalmente, reducir la accidentalidad en las vías, en términos de cifras de ocurrencia de siniestros, heridos y muertes en accidentes de tránsito. La manera como se propone reducir la accidentalidad es estableciendo diferentes estímulos económicos sobre el costo del SOAT, con el objeto de promover con ello el buen comportamiento de los conductores y de fomentar la cultura de la seguridad vial.</p>			
<p><b>5.2. Mecanismo propuesto para lograr el objetivo</b></p>			
<p>Las exposiciones de motivos de los proyectos argumentan que aplicando diferentes estímulos, tanto positivos (premio-estímulo) como negativos (sanción), sobre el costo del SOAT, se pueden generar comportamientos virtuosos al volante por parte de los ciudadanos, generando con ello una importante reducción de las tasas de accidentalidad vial.</p>			

<p><b>5.3. Síntesis del modelo que sustenta la narrativa</b></p> <p>El mecanismo anteriormente descrito constituye un modelo; es decir, un esquema simplificado e idealizado de una realidad altamente compleja, útil para establecer relaciones entre variables – entre ellas relaciones de causa y efecto – y comprender la manera como tienen lugar los procesos. En este caso, el modelo permite comprender la relación que se propone entre comportamiento ciudadano de los conductores de vehículos y la accidentalidad en las vías, y la manera como los estímulos económicos que se apliquen al valor del SOAT pueden afectar dicha relación.</p> <p>Este modelo que se ha descrito estaría sustentado en las siguientes ideas, a manera de supuestos de construcción:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Quien no se accidenta lo hace debido a su conducta virtuosa al volante. Esta condición le hace merecedor del descuento a manera de premio.</li> <li>✓ Quien sí se accidenta lo hace debido a virtud insuficiente, o bien, a una conducta decididamente reprochable en las vías; lo cual amerita una sanción social que consiste en no recibir el descuento, o quizás en la aplicación de un recargo.</li> <li>✓ La perspectiva de acceder a un descuento en la tarifa del SOAT constituye un estímulo suficientemente poderoso para que la mayoría de conductores observen una mejor conducta al volante de manera sostenida en el tiempo.</li> <li>✓ La perspectiva de no poder acceder al descuento, o peor aún, de tener que adquirir el SOAT con recargo, constituye un poderoso factor disuasorio de las conductas peligrosas al volante.</li> <li>✓ Los dos estímulos anteriores, aunque independientes y capaces de obrar por separado, en caso de aplicarse juntos, se complementan y refuerzan.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Esa conducta más virtuosa, conseguida por medio de los estímulos (positivos, negativos o ambos) aplicados sobre el valor del SOAT, reduce la accidentalidad vial en el país de manera significativa y desde un punto de vista cuantitativo.</li> </ul> <p>Bajo todos estos supuestos, es que se construye la argumentación de que generar un SOAT más económico para quien no tenga accidentes, o más costoso para quien presente mayor frecuencia de siniestros, puede producir suficientes cambios de conducta en la población como para mitigar de manera significativa la cifras de accidentalidad vial.</p> <p><b>5.4. Notas adicionales sobre el contenido de los proyectos</b></p> <p>En el texto radicado del Proyecto de ley 165 de 2019, el parágrafo 3a de su artículo 1, indica lo siguiente:</p> <p style="padding-left: 40px;"><i>“a) Si en el año inmediatamente anterior HIZO uso del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito por una sola vez tendrá un cargo adicional <b>del diez por diez</b> (10%) sobre el valor de la tarifa del SOAT.”</i></p> <p>Debe anotarse que una interpretación exegética de la expresión “diez por diez” equivale al 100%, lo cual no resulta plausible. El texto subrayado en negrilla se entiende como un claro error de digitación, el cual debe leerse: <i>“un cargo adicional <b>del diez por cien</b>”</i> o bien <i>“un cargo adicional <b>del diez por ciento</b>”</i> lo cual viene confirmado por el número entre paréntesis: “(10%)”.</p> <p>Adicionalmente, la exposición de motivos de este mismo proyecto de ley menciona como objetivo del proyecto abordar el asunto del valor del SOAT para motocicletas en los siguientes términos:</p>
<p><i>“De igual forma, este proyecto de ley es para equiparar los costos del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito para los propietarios de motocicletas, por cuanto el valor del vehículo frente al costo del SOAT es altamente desigual con relación al costo que pagan otros propietarios de vehículos automotores”.</i></p> <p>Se deja anotado que el articulado del proyecto no contiene ninguna disposición relacionada específicamente con motocicletas ni con los objetivos allí declarados.</p> <p><b>6. MARCO CONSTITUCIONAL Y LEGAL DEL SOAT</b></p> <p>En cuanto a la actividad aseguradora, la Constitución política de Colombia establece en su Artículo 335:</p> <p><b>“ARTICULO 335.</b> Las actividades financiera, bursátil, <u>aseguradora</u> y cualquier otra relacionada con el manejo, aprovechamiento e inversión de los recursos de captación a las que se refiere el literal d) del numeral 19 del artículo 150 son de interés público y sólo pueden ser ejercidas previa autorización del Estado, conforme a la ley, la cual regulará la forma de intervención del Gobierno en estas materias y promoverá la democratización del crédito.”</p> <p>Es importante mencionar el artículo 42 del Capítulo V de la Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito Terrestre, el cual establece:</p> <p><b>“Artículo 42.</b> Seguros obligatorios. Para poder transitar en el territorio nacional todos los vehículos deben estar amparados por un seguro obligatorio vigente. El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), se regirá por las normas actualmente vigentes o aquellas que la modifiquen o sustituyan.”</p> <p>En esta línea, y en una primera instancia, el artículo 1° del Decreto número 1032 de 1991, reguló el Seguro Obligatorio de Daños Corporales causados a personas en</p>	<p>accidentes de tránsito, el cual constituye antecedente del SOAT. Este artículo dispone lo siguiente:</p> <p><b>“Artículo 1°. Obligatoriedad.</b> (Incorporado en el Decreto número 663 de 1993, Estatuto Orgánico del Sistema Financiero de la Superintendencia Financiera de Colombia, bajo el artículo 192) Para transitar por el territorio nacional todo vehículo automotor debe estar amparado por un seguro obligatorio vigente que cubra los daños corporales que se causen a las personas en accidentes de tránsito.</p> <p>Quedan comprendidos dentro de lo previsto por este artículo los automotores extranjeros en tránsito por el territorio nacional. (...)”</p> <p>Posteriormente, el Decreto 663 de 1993, en su artículo 193, numerales 1 y 2, reglamentó aspectos específicos relativos a la póliza, tales como coberturas, cuantías y vigencia de la póliza:</p> <p><b>“ARTICULO 193. ASPECTOS ESPECÍFICOS RELATIVOS A LA PÓLIZA.</b></p> <p><b>1. Coberturas y cuantías.</b> (Numeral modificado por el artículo 112 del Decreto 19 de 2012.) La póliza incluirá las siguientes coberturas:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Gastos médicos, quirúrgicos, farmacéuticos y hospitalarios por lesiones, de acuerdo con la cobertura que defina el Gobierno Nacional. Para la determinación de la cobertura el Gobierno Nacional deberá tener en cuenta el monto de los recursos disponibles;</li> <li>b. Incapacidad permanente, entendiéndose por tal la prevista en los artículos 209 y 211 del Código Sustantivo del Trabajo, con una indemnización máxima de ciento ochenta (180) veces el salario mínimo legal diario vigente al momento del accidente, a la cual se le aplicarán los porcentajes contenidos en las tablas respectivas;</li> </ul>

<p>c. Muerte y gastos funerarios de la víctima como consecuencia del accidente, siempre y cuando ocurra dentro del año siguiente a la fecha de éste, en cuantía equivalente a setecientos cincuenta (750) veces el salario mínimo legal diario vigente al momento del accidente;</p> <p>d. Gastos de transporte y movilización de las víctimas a los establecimientos hospitalarios o clínicos y las entidades de seguridad y previsión social de los subsectores oficial y privado del sector salud, en cuantía equivalente a diez (10) veces el salario mínimo legal diario vigente al momento del accidente;</p> <p><b>PARÁGRAFO.</b> El valor de estas coberturas se entiende fijado para cada víctima; por lo tanto, se aplicará con prescindencia del número de víctimas resultantes de un mismo accidente.</p> <p><b>PARÁGRAFO TRANSITORIO.</b> Mientras el Gobierno Nacional determine la cobertura de que trata el literal a) del presente artículo se aplicará la cobertura de quinientos (500) salarios mínimos legales diarios vigentes a cargo de la aseguradora que emita la póliza, y trescientos (300) salarios legales diarios vigentes a cargo del FOSYGA.</p> <p><b>2. Vigencia de la póliza.</b> (Numeral modificado por el artículo 1 de la Ley 1364 de 2009). La vigencia de la póliza de seguro de daños corporales causados a las personas en accidentes de tránsito será, cuando menos 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.</p> <p>(...)"</p>	<p>Finalmente, es importante mencionar los siguientes apartes del decreto ley 663 de 1993, Estatuto Orgánico del Sistema Financiero de la Superintendencia Financiera de Colombia;</p> <p><b>“Artículo 193, Numeral 5:</b></p> <p><i>Facultades del Gobierno nacional en relación con los términos de la póliza:</i></p> <p><i>Por tratarse de un seguro obligatorio de forzosa contratación, el Gobierno nacional, a través del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, señalará con carácter uniforme las condiciones generales de las pólizas.</i></p> <p><i>La Superintendencia Bancaria revisará periódicamente las condiciones técnicas y financieras de la operación de este seguro, propósito para el cual solicitará a las entidades aseguradoras la información que estime conveniente.</i></p> <p><i>En todo caso, en la determinación de las tarifas se observarán los principios de <b>equidad, suficiencia y moderación</b> y se podrán establecer rangos diferenciales según la naturaleza de los riesgos.</i></p> <p>(...)"</p> <p><b>“Artículo 326, numeral 3:</b> Funciones de control y vigilancia. La Superintendencia Bancaria tendrá las siguientes funciones de control y vigilancia:</p> <p><b>a).</b> Instruir a las instituciones vigiladas sobre la manera como deben cumplirse las disposiciones que regulan su actividad, fijar los criterios técnicos y jurídicos que faciliten el cumplimiento de tales normas y señalar los procedimientos para su cabal aplicación, así como instruir a las instituciones vigiladas sobre la manera como deben administrar los riesgos implícitos en sus actividades. Esta misma facultad será ejercida por la</p>
<p>Superintendencia de Valores respecto de las entidades sometidas a su inspección y vigilancia permanente.</p> <p>(...)"</p> <p><b>7. MARCO CONCEPTUAL DEL SOAT</b></p> <p><b>7.1. Generalidades</b></p> <p>De acuerdo con lo anterior, el SOAT es un Seguro Obligatorio para todos los vehículos automotores que transiten por el territorio nacional. Está pensado para amparar los daños corporales que se causen a las personas en accidentes de tránsito. Incluye los vehículos extranjeros que circulan por el territorio nacional y excluye aquellos que se movilizan por vías férreas y la maquinaria agrícola.</p> <p>Uno de los aspectos que es necesario recalcar con más contundencia es que <b>se trata de un instrumento auxiliar de salud pública</b>, que forma parte del Sistema General de la Seguridad Social en Salud del país, que es objeto de supervisión, vigilancia y control por parte de la Superintendencia Financiera de Colombia.</p> <p>De esta manera, el SOAT tiene como finalidad garantizar la atención médica inmediata a los lesionados en accidentes de tránsito, bajo criterios de la preservación de la vida de los afectados, y al margen de circunstancias tales como el acceso que cada persona pueda tener a los servicios de salud al momento de sufrir un accidente, o a su capacidad de pago.</p> <p>Así, el SOAT cubre atención a los daños corporales para <b>todas</b> las víctimas de accidentes de tránsito, sean conductores, pasajeros o peatones. Un aspecto importante para destacar es que la cobertura del SOAT se ofrece <b>sin reparar en quién tuvo la responsabilidad</b> en un accidente que se suscite. El principio rector es la preservación</p>	<p>de la vida humana en el evento de un accidente de tránsito, y en ningún caso la determinación del grado de responsabilidad de un individuo en un accidente hace parte de su misión o fines.</p> <p>Sin el SOAT, la mortalidad asociada a accidentalidad vial sería mucho mayor, debido a que las víctimas de accidentes de tránsito, en general no contarían con un mecanismo para que sus lesiones sean atendidas de forma inmediata. Desarrollar efectivamente la filosofía del SOAT depende críticamente de que el sistema de salud cuente con la sostenibilidad financiera que permita a hospitales, clínicas y demás IPS atender en cualquier momento a las víctimas de un accidente de tránsito.</p> <p>En todo ello reviste enorme importancia el papel de la Superintendencia Nacional de Salud a cargo de supervisar la atención oportuna y eficaz de los lesionados; lo mismo que el de la Superintendencia Financiera de Colombia, a cargo velar por los derechos de los compradores del SOAT ante las aseguradoras, y de ejercer control tarifario de este seguro obligatorio, asegurando con ello la sostenibilidad del sistema.</p> <p><b>7.2. Fijación del valor del SOAT</b></p> <p>El cálculo del valor del SOAT obedece a una revisión periódica de condiciones técnicas y financieras a cargo de la Superintendencia Financiera de Colombia. Dicha revisión establece las tarifas del SOAT por categoría de vehículo, a partir de tres principios:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ <b>Equidad:</b> Ofrecer iguales beneficios y coberturas para todas las víctimas de accidentes, sean conductores, ocupantes o peatones.</li> <li>✓ <b>Suficiencia:</b> Asegurar que la tarifa del SOAT y el volumen de pólizas tomadas cubra satisfactoriamente la demanda de recursos que fija la tasa de accidentalidad vial colombiana.</li> </ul>

✓ **Moderación:** La tarifa del SOAT debe asegurar el criterio de suficiencia, pero no más allá de eso. En caso que la accidentalidad vial se reduzca haciendo que se requieran menos recursos para la atención de la accidentalidad, el valor del SOAT debe bajar.

De acuerdo con ello, la Superintendencia Financiera de Colombia evalúa anualmente la suficiencia de la tarifa; revisa las condiciones técnicas de las compañías aseguradoras, y publica la nota técnica<sup>7</sup> del ramo con la metodología de revisión del criterio de suficiencia a partir de datos históricos de pólizas vigentes y siniestros pagados.

Esta metodología atiende a las tasas de accidentalidad vial colombianas que impactan los costos para las coberturas del SOAT, tales como la frecuencia anual de reclamación (número de siniestros registrados en un periodo), costo medio de los siniestros, valor presente neto a pagar para compensarlos, y la cuantificación de qué tan riesgosos es circular en las vías colombianas según el tipo de vehículo de acuerdo con cifras históricas.

A partir de todo ello, la Superintendencia Financiera establece el valor de la prima autorizada que conduce al valor final del SOAT según la categoría de cada vehículo. Este cálculo incluye la contribución a la Administradora de los recursos del Sistema General de Seguridad Social en Salud ADRES, los gastos de operación y el subsidio cruzado entre tarifas.

Dicho subsidio aplica un principio adicional de solidaridad por medio del cual las motocicletas y los vehículos de servicio público tienen una tarifa del SOAT inferior a lo

<sup>7</sup> Criterios técnicos para el análisis de la suficiencia del SOAT. Superintendencia financiera de Colombia. Nota técnica 2020. <https://www.superfinanciera.gov.co/descargas/institucional/pubFile1041812/20191226notatecnicasofar2020.docx>

que corresponde según su riesgo<sup>8</sup>. Para cubrir este subsidio los demás vehículos particulares pagan más de lo que corresponde a su nivel de riesgo.

Sustento normativo	Aporte a la tarifa	Base de cálculo	Destinación
Ley 1005 de 2006 Artículo 6  / Costo vigente a la fecha según Resolución 4558 de 2019 del Ministerio de Transporte	\$1700	Valor absoluto a cargo del usuario por el trámite de expedición, modificación y cancelación del SOAT en el Registro Único Nacional de Tránsito RUNT	RUNT
Decreto 780 de 2016 Artículo 2.6.1.4.1.1	20%	Sobre la diferencia entre el valor de las primas emitidas en el bimestre inmediatamente anterior y el monto definido por el Ministerio de Salud y Protección Social para cubrir el pago de las indemnizaciones correspondientes al amparo de gastos médicos.	Subcuenta ECAT
Decreto 780 de 2016 Artículo 2.6.1.4.1.1 – Numeral 2	50%	Sobre el valor de la prima anual	ADRES

<sup>8</sup> Nótese que la variable dominante para determinar la prima del seguro es el riesgo de siniestralidad, y no tanto el valor del vehículo o motocicleta. De esta manera, aun cuando el valor de una motocicleta sea muy inferior al de un vehículo de cuatro ruedas, es mucho más riesgoso circular en la moto que en el vehículo.

Ley 1702 de 2013 – Artículo 7	3%	Sobre las primas que recauden las compañías aseguradoras por concepto de SOAT	Agencia Nacional de Seguridad Vial - ANSV
-------------------------------	----	---	---

**Tabla 2.** Sustentos normativos de componentes tarifarios del valor del SOAT.

Según cifras del gremio de los aseguradores<sup>9</sup>, el subsidio a la tarifa de motos y vehículos de servicio público corresponde en promedio al 50% del valor de su prima, mientras que las categorías que sostienen dicho subsidio, tienen un sobre costo promedio en su tarifa del 70% del valor de su prima. Como es de esperarse, la proporción de vehículos subsidiados a vehículos particulares solidarios, tiene un límite por encima del cual se pone en riesgo la sostenibilidad del sistema de atención a víctimas de accidentes de tránsito.

En los casos en que no exista seguro o se trate de una víctima de accidente con vehículo no identificado, la Administradora de los Recursos del Sistema General de Seguridad Social en Salud ADRES, a través de la subcuenta de Eventos Catastróficos y Accidentes de Tránsito ECAT, cubre a los lesionados. Los recursos del SOAT con destino a esta cuenta hacen parte de la prima del seguro, y son esenciales para materializar el principio de cobertura universal del SOAT a todos los peatones, conductores, ocupantes particulares o pasajeros de servicio público que puedan verse involucrados en un accidente de tránsito, ya sea que cuenten o no con seguro.

Actualmente, por cada 100 pesos que paga el tomador del SOAT de un vehículo familiar típico de uso particular, cerca de 55 pesos constituyen el costo del seguro propiamente dicho. Los 45 pesos restantes corresponden a tasas y contribuciones de diferente índole.

<sup>9</sup> FASECOLDA, noviembre 2019.

Prima Aseguradora	Monto disponible para el Seguro SOAT		Valor SOAT Pagado por el Tomador
	Transferencia ADRES (ECAT)	\$ 54,91	
Transferencia ANSV	\$ 2,03		
Contribución a la ADRES			\$ 33,18
Tasa RUNT			\$ 0,44
			<b>\$ 100</b>

**Tabla 3.** Componentes tarifarios del valor del SOAT en un caso típico, por cada \$100 pagados por el tomador del seguro.

Cálculos propios para una tasa RUNT vigente de \$1.700. Se adoptó como caso típico un valor de SOAT de \$ 390.050 (prima de \$ 258.900 y contribución total ADRES + ANSV de \$ 129.450). Valor correspondiente a un vehículo familiar de uso particular de entre 1.500 cm<sup>3</sup> y 2.500 m<sup>3</sup> de hasta 9 años. De acuerdo con la ley, la contribución a la ADRES y la tasa del RUNT constituyen valores adicionales a la prima.

Fuente: Superintendencia financiera de Colombia<sup>10</sup>.

### 7.3. Coberturas del SOAT

Los asegurados son las personas que resulten lesionadas o con daños corporales en un accidente de tránsito. El seguro ampara a cada lesionado, sin importar cuántos resulten en un accidente de tránsito determinado.

<sup>10</sup> Superintendencia Financiera de Colombia, 2020. <https://www.superfinanciera.gov.co/descargas/institucional/pubFile1041864/tarifassoaat2020.xls>

Gastos médicos, quirúrgicos, farmacéuticos y hospitalarios	Hasta 800 S.M.D.L.V.
Incapacidad Permanente	Hasta 180 S.M.D.L.V.
Muerte y Gastos Funerarios	750 S.M.D.L.V.
Gastos de transporte y movilización de los lesionados	10 Salarios S.M.D.L.V

**Tabla 4. Coberturas del SOAT por lesionado individual en salarios mínimos diarios legales vigentes (S.M.D.L.V).**

En el evento de un accidente de tránsito, los ocupantes están cubiertos por la póliza del vehículo en el que se desplazan. Los peatones están cubiertos por las pólizas de los vehículos que intervienen en el accidente y podrán reclamar a cualquiera de las respectivas aseguradoras, sin acumulación. Si se trata de un accidente entre un vehículo asegurado y otro no asegurado o no identificado, el pago de las indemnizaciones que correspondan a los terceros no ocupantes correrá a cargo de la ADRES.

En caso de existir otras coberturas (seguro de vehículo voluntario, póliza de responsabilidad civil contractual y extracontractual, EPS, ARL, medicina prepagada, etc.) el SOAT es el pagador de primera instancia.

Las IPS, los centros hospitalarios o clínicos y las entidades de seguridad y previsión social de los subsectores oficial y privado del sector salud tienen la obligación de atender a los lesionados de accidentes de tránsito. De igual manera, las ambulancias tienen el deber de trasladar a los lesionados en accidentes de tránsito al centro médico, clínico u hospitalario más cercano, con el objetivo de garantizar la vida y la atención médica oportuna de toda persona lesionada.

Página 25 de 45

El SOAT no cubre los daños patrimoniales causados por un accidente de tránsito. No cubre pérdida parcial o total del vehículo automotor, ni lesiones personales que no hayan sido ocasionadas por un accidente de tránsito. En caso que se demuestre que lesiones atendidas a través del SOAT no fueron producto de un accidente de tránsito, la Institución Prestadora de Salud (IPS) cobrará los servicios prestados a la Entidad Promotora de Salud (EPS) del lesionado. Esto es un fraude al sistema de Salud, lo cual constituye una conducta tipificada en el Código Penal.

Cabe anotar además que el SOAT debe ser accesible a todas las personas. Las compañías de seguros que tienen autorizado el ramo del SOAT por parte de la Superintendencia Financiera, tienen la obligación de expedir la póliza a quien la solicite. Lo anterior por cuanto con este seguro se desarrolla una función social encaminada a satisfacer fines sociales que comprometen derechos fundamentales.

**7.4. Relación entre el valor del SOAT y el salario mínimo**

Es conveniente precisar que aunque los valores de la tabla 4 estén indexados al salario mínimo legal vigente, no es cierto que en todos los casos el valor del SOAT deba necesariamente aumentar cada vez que se incrementa el salario mínimo.

Aparte del salario mínimo, el valor del SOAT depende de manera muy importante de la frecuencia y severidad de la siniestralidad del parque automotor asegurado en el país. Es decir, depende del número de accidentes de tránsito y del valor pagado en las diferentes coberturas, así como del número de pólizas SOAT expedidas para los vehículos que circulan por el territorio nacional. De esta manera, el incremento en el número de accidentes de tránsito y los costos asociados a la atención de los lesionados, hace que se requieran más recursos para satisfacer el criterio de suficiencia de recursos del SOAT.

Página 26 de 45

Así, el incremento en la accidentalidad vial puede llegar a generar un aumento en el valor del SOAT aún mayor que el incremento que el ajuste anual del salario mínimo pueda introducir. De igual manera, una reducción significativa en la frecuencia y severidad de la siniestralidad de los accidentes de tránsito, bien podría generar una disminución neta en el valor del SOAT, aun cuando el salario mínimo legal tenga su incremento periódico.

Este fue el caso justo para este año 2020, en el cual, luego del incremento del salario mínimo en un 6%, el costo del SOAT se redujo un 4,89% para las 36 categorías del parque automotor colombiano<sup>11</sup>. Una menor cantidad de accidentes reportados hizo que los cálculos de la Superintendencia Financiera<sup>12</sup>, en aplicación de los principios de suficiencia y moderación, condujeran a que el SOAT bajara de precio.

Esto demuestra que una cultura de seguridad vial significativamente superior por parte de la ciudadanía, es un camino seguro hacia un SOAT más económico, que recargue menos los bolsillos de los hogares colombianos. Entre menor sea el riesgo de transitar en nuestras vías, tanto menor será el costo del SOAT.

**7.5. El SOAT como bien y servicio en el mercado de los seguros**

El SOAT constituye una póliza de seguro uniforme, que ofrece idénticas condiciones y coberturas, sin importar la compañía de seguros que lo comercialice. También, según el marco normativo se trata de un bien intangible de obligatoria adquisición. Además, los aspectos asimilables al servicio de la póliza tales como procedimientos para una reclamación y pago en caso de accidente de tránsito, están preestablecidas por medio de la ley o de las normas que la desarrollan.

<sup>11</sup> El Tiempo, 2020. <https://www.eltiempo.com/economia/tarifas-del-soat-estas-son-las-razones-por-las-cuales-bajo-su-costo-447064>

<sup>12</sup> Superintendencia Financiera de Colombia. Circular externa 034 de 2019. [https://www.superfinanciera.gov.co/descargas/institucional/pubFile1041810/ce034\\_19.docx](https://www.superfinanciera.gov.co/descargas/institucional/pubFile1041810/ce034_19.docx)

Página 27 de 45

Por lo tanto, el SOAT no es un producto sujeto a las fuerzas del mercado como sucede en la adquisición de otro tipo de bienes. Por ejemplo, su precio no incrementará porque aumente su demanda, ni viceversa. A diferencia de los seguros voluntarios en los que una compañía aseguradora busca seducir a un comprador por medio de la mejor relación entre cantidad de coberturas y servicios y costo de la póliza, el valor del SOAT está completamente establecido y regulado con el fin de sustentar una política pública de atención en salud específica para las víctimas de accidentes de tránsito. Algunas estrategias comerciales orientadas a motivar la renovación automática de pólizas, tales como el descuento de un porcentaje en caso de no haber reclamado ningún siniestro al término de su vencimiento, no pueden aplicarse para el caso del SOAT.

A pesar de no estar sujeto a las reglas convencionales del mercado, el SOAT es un producto que se mueve dentro del mercado asegurador y sí está sujeto a la lógica y reglas de todos los seguros. Básicamente, un seguro es un bien por medio del cual se compra un beneficio de cobertura de características y alcances predefinidos en caso de presentarse un siniestro. En la medida que este riesgo sea mayor, más eventos tendrán que ser cubiertos por el asegurador, haciendo necesario que éste establezca una prima y un costo total del seguro proporcionalmente mayores.

Con ocasión a la las medidas de confinamiento obligatorio, los vehículos de todo el país han estado expuestos a un nivel de riesgo de accidente mucho menor que antes de la pandemia. La reducción del riesgo es una consecuencia de las menores tasas de accidentalidad reportadas, las cuales se deben a que hay menos vehículos circulando durante largo tiempo. Según el más reciente informe del Observatorio Nacional de Seguridad Vial<sup>13</sup>, entre enero y abril de este año las víctimas mortales en accidentes de tránsito han disminuido 11,9%, lo cual representa 224 personas fallecidas menos que en el mismo periodo de 2019. Esto, implica una reducción en el desembolso de los recursos del SOAT de un 9,1% solo en este periodo. Por su parte, la siniestralidad de los vehículos durante los 45 días de confinamiento total, se redujo en un 70%.

<sup>13</sup> Observatorio Nacional de Seguridad Vial, 2020. <https://ansv.gov.co/observatorio/index31b.html?op=Documentacion&id=49#>

Página 28 de 45

Por esta razón, el Gobierno, a través del decreto legislativo 800 del 4 de junio de 2020<sup>14</sup>, que en su artículo 9 ordenó a las aseguradoras que expiden el SOAT, el traslado a la ADRES de los recursos del SOAT que dejaron de utilizarse en la atención de accidentes durante el confinamiento obligatorio. Cálculos preliminares<sup>15</sup> indican que la ADRES recibirá cerca de 200.000 millones de pesos, que se estiman no se requirieron para atender accidentes de tránsito durante los 45 días que duró el confinamiento total. También cayeron en un 62% los ingresos de la ADRES provenientes por la venta de SOAT (ver tabla 3). Y es que mientras en un mes normal se expiden unas 600.000 nuevas pólizas en promedio, durante el periodo de cuarentena esa cifra ha alcanzado solo 150.000.

Las implicaciones de la reducción del riesgo de los vehículos se extiende aún más. La Superintendencia Financiera ordenó mediante la Circular Externa 021 de 2020<sup>16</sup> a las aseguradoras que venden pólizas de vehículo (seguros voluntarios distintos al SOAT), acordar con sus asegurados la forma en que se les compensará el tiempo que no lo usaron por motivo de la cuarentena decretada. De esta manera, las aseguradoras que inicialmente vendieron pólizas pactando una prima calculada para un nivel de riesgo, deben devolver una parte del dinero, debido a que dicho riesgo resultó ser mucho menor<sup>17</sup>.

<sup>14</sup> Ministerio de Salud. Junio de 2020. [https://www.minsalud.gov.co/Normatividad\\_Nuevo/Decreto%20800%20de%202020.pdf](https://www.minsalud.gov.co/Normatividad_Nuevo/Decreto%20800%20de%202020.pdf)

<sup>15</sup> El Tiempo, 2020. <https://www.eltiempo.com/economia/finanzas-personales/aseguradoras-de-vehiculos-v-soat-a-compensar-a-tomadores-de-polizas-503714>

<sup>16</sup> Superintendencia Financiera de Colombia. Circular externa 021 del 5 de junio de 2020. [https://www.superfinanciera.gov.co/descargas/institucional/pubFile1046025/ce021\\_20.docx](https://www.superfinanciera.gov.co/descargas/institucional/pubFile1046025/ce021_20.docx)

<sup>17</sup> El Tiempo, 2020. <https://www.eltiempo.com/economia/finanzas-personales/abeca-para-acceder-a-los-beneficios-de-los-seguros-por-el-covid-19-504378>

Página 29 de 45

SOAT, sin que de por medio exista la plena, total y absoluta garantía de una atención oportuna y adecuada para todos los lesionados en accidentes de tránsito.

De esta manera, el noble y conveniente objetivo de reducir la carga que soportan los bolsillos de los colombianos con el SOAT, debe procurarse asegurando los recursos necesarios para sufragar los costos y gastos que requiere la atención médica prioritaria de quienes sufran un accidente de tránsito.

Hecha esta claridad, y reiterando una irrenunciable guarda del criterio de suficiencia de los recursos del SOAT, es en todo caso deseable una tarifa más baja pensando en favorecer la economía familiar de los colombianos.

Un SOAT más económico apunta a favorecer la posibilidad económica de muchos para adquirir el SOAT. Según cifras de Fasecolda<sup>18</sup> pese a que el parque automotor colombiano supera los 15 millones de vehículos, solo 8,1 millones tienen SOAT. En un sentido comparativo, Colombia es uno de los países con tarifas más altas de seguro para motos (\$151,45 dólares), frente a otros países como Ecuador (\$55,63 dólares), Chile (\$58,26 dólares), Bolivia (\$29,16 dólares), Uruguay (\$72,44) y Brasil (\$55,56)<sup>19</sup>.

**9. COMENTARIOS SOBRE EL CONTENIDO DE LOS PROYECTOS DE LEY**

Lo primero que sería necesario comentar es que, como se ilustró en la explicación acerca de las características y funcionamiento del SOAT, es un hecho cierto que menores tasas de accidentalidad vial conducen a una menor tarifa en el valor del SOAT (secciones 7.4 y 7.5 del presente informe de ponencia). Si la conducta general de los ciudadanos al volante mejora de un modo tal que la siniestralidad vial baje, el costo del SOAT, y de los seguros de accidentes en general, también se reducirá. El asegurador

<sup>18</sup> Fasecolda. Diciembre de 2019.

<sup>19</sup> Rosero, Shariita Melissa. Unidad de Trabajo Legislativo H. S. Aydeé Lizarazo. República de Colombia. 2020.

Página 31 de 45

**8. CONVENIENCIA DE REDUCIR EL COSTO DEL SOAT**

Según se mostró en la tabla 3, un 45% del valor del SOAT para un vehículo familiar de uso particular constituye contribuciones múltiples comparables a cargas impositivas para efectos de ser consideradas dentro de la economía familiar.

En estos momentos, en todo el mundo, la vida parece haberse partido A.C. antes del coronavirus y D.C. después del coronavirus. Es momento de cuestionarnos qué país queremos empezar a reconstruir conforme tomemos conciencia de todo aquello que la pandemia nos ha puesto en evidencia. Y es evidente que la clase media trabajadora lleva sobre sus hombros una gran cantidad de subsidios y contribuciones solidarias, como en este caso del SOAT. Si bien cabe ser optimistas y creer que de esta situación tan traumática saldremos adelante como país, también es cierto que la economía familiar va a resultar fuertemente golpeada, y que cualquier reducción de las cargas que hemos venido colocando sobre los hombros de las familias trabajadoras debe considerarse seriamente.

En la medida que una buena parte de las familias colombianas posee vehículo o motocicleta, siendo en muchos casos medios indispensables para el trabajo y la subsistencia, el costo del SOAT hace parte de la canasta de gastos de los hogares. Una reducción de dicho valor resulta en una medida de alivio que suma al propósito social de liberar cargas de manera sistemática a quienes mueven el país.

No obstante, el SOAT cumple con unos fines sociales sumamente valiosos, como son la protección de la vida, la integridad física y la salud de conductores, ocupantes particulares, pasajeros de servicio público y peatones. No es sensato desde ningún punto de vista poner en peligro el financiamiento de la atención de las personas lesionadas en accidentes de tránsito. En esa medida, el criterio de suficiencia con que se fija el valor del SOAT debe respetarse sin condición alguna, de modo que no se vea comprometido a instancias de que una ley venga a alterar las condiciones del valor del

Página 30 de 45

necesitará menos dinero para cubrir menor cantidad de reclamaciones, o tendrá que atenderlas con un nivel de gravedad sistemáticamente menor.

Los autores exploran la viabilidad de invertir la dirección del argumento, proponiendo que un menor valor en el costo del SOAT, conducirá a una menor accidentalidad vial. Esto lo hacen, proponiendo un modelo en el cual la aplicación de estímulos económicos al valor del SOAT, generan una respuesta de conducta y comportamiento estadísticamente significativa hacia la cultura de la prevención y la seguridad, sensible en las cifras de accidentalidad en el largo plazo. Este modelo se explicó en la sección 5.3 del presente informe.

Se trata de un planteamiento interesante e innovador en la práctica legislativa por combinar aspectos propios de la psicología del comportamiento en un esquema susceptible de tratamiento cuantitativo, siempre que se disponga de datos confiables y recursos de análisis adecuados. Sin embargo, por esas mismas razones comprende un planteamiento altamente complejo, cuya validación exige que concurren diferentes tipos de especialistas así como actores con capacidad técnica y disponibilidad de información de calidad, tales como la Superintendencia Financiera de Colombia. Establecer con claridad si ese modelo resulta o no en una explicación ajustada a las realidades del comportamiento ciudadano, del SOAT y de la accidentalidad vial colombiana, es una cuestión que escapa a los alcances de este primer informe de ponencia, siendo necesarios análisis mucho más amplios e informados.

Dicho esto, y sobre la base que no se dispone de evidencia concluyente en el sentido de que el modelo sea o no correcto, debe reconocerse la posibilidad de que pueda ser acertado, al menos dentro de los límites de algún conjunto de condiciones o parámetros que sea necesario determinar. Sobre la base de que el modelo puede tener razón, y dejando anotado que es necesario someter esto a comprobación, vale la pena comentar las ideas que sustentan dicho modelo.

En primer lugar, está la idea de que quien se accidenta lo hace debido a virtud insuficiente (falta de pericia, escasez de reflejos, falta de sueño, limitaciones visuales,

Página 32 de 45

<p>etc.), o debido a una conducta decididamente reprochable y contraria a la sensatez en las vías. Estos factores sin duda que incrementan el riesgo de accidente, no obstante, no constituyen única e inequívoca explicación a todo accidente que se presente. Por más prudencia y buena cultura de seguridad que se tenga, conducir siempre será una actividad peligrosa, y el riesgo de accidentes nunca será cero. Persisten factores de riesgo independientes de la conducta del conductor, tales como fallas mecánicas, caso fortuito, imprudencia o transgresiones de terceros, mal estado de las vías, entre otras. Personas que tengan un accidente de tránsito a instancias de alguno de estos motivos, encontrarían frustrante el ver que un beneficio, como pueda ser el descuento en la tarifa del SOAT quede fuera de su alcance, a pesar de haber observado una recta conducta al conducir. Mucho más frustrante sería tener que enfrentar un recargo en el valor del SOAT en esa misma situación.</p> <p>Otro aspecto es la necesidad de determinar la efectividad de los estímulos premio – castigo, planteados. Es posible que el descuento en el valor del SOAT sea un estímulo poderoso para favorecer una correcta conducta en las vías. Es posible que aplicar recargos sea una medida disuasoria para conductas peligrosas tales como el exceso de velocidad. Pero también es posible que el efecto sea limitado o nulo. Sería necesario establecerlo a partir de algún tipo de evidencia.</p> <p>Habría que mencionar que se trata de un argumento, en principio, plausible. No en vano la imposición de comparendos según la reglamentación vigente se sustenta en aplicar un estímulo negativo (una sanción pecuniaria) con el objeto de disuadir una conducta que se ha convenido como no permitida. Puede decirse que la sociedad ha depositado confianza en esta idea, toda vez que es el método que se sigue aplicando.</p> <p>En cuanto a estos estímulos negativos, es bueno considerar si el recargo al SOAT para quien tenga uno o más accidentes que le hagan reclamar la póliza, constituye una medida disuasoria comparable a un comparendo, o una medida exagerada que no se compadece con los traumatismos y las circunstancias penosas propias de haber sufrido un accidente. Se trata de circunstancias de suyo indeseables, que permiten pensar que quien reclama cobertura del SOAT de manera legítima no lo hace porque quiso, sino</p>	<p>porque se vio en la necesidad de hacer la reclamación. Un accidente de tránsito produce circunstancias que pueden trastornar significativamente la cotidianidad de sus protagonistas. Si a todo ello le sumamos un recargo del 10% o 20% por el hecho de haberse accidentado, se corre un grave riesgo de aplicar esa sanción social encima de un gran conjunto de consecuencias adversas, que por sí solas pueden generar suficiente efecto disuasorio de cualquier conducta vial reprochable en la que haya podido incurrirse. Es allí donde el recargo podría desviarse de la intención pedagógica que le inspira.</p> <p>Vale la pena destacar lo innovador de considerar estímulos positivos (descuentos en la tarifa del SOAT), cuando la cultura de producción normativa en temas de tránsito tiende a preferir las medidas negativas y de corte sancionatorio. En medio de tanto “garrote”, vale la pena poner a consideración algo de “zanahoria”. Ciertamente, existe evidencia documental de que los estímulos positivos resultan efectivos para transformar conductas y comportamientos en el campo de las políticas públicas<sup>20</sup>.</p> <p>De acuerdo con el Observatorio de Movilidad, Logística y Territorio de la Universidad Nacional de Colombia<sup>21</sup>, políticas que premian al conductor por buen comportamiento en la vía, han sido excepcionales dentro de la agenda nacional. De acuerdo con el Observatorio, si bien existen algunos referentes en Colombia de iniciativas dirigidas a fomentar una cultura de seguridad vial, estas se han impulsado desde el nivel territorial, principalmente en los años setenta del siglo XX, y a nivel del sector privado, en donde compañías han implementado políticas encaminadas a premiar a buenos conductores con resultados positivos y significativos.</p> <p>Más allá de esto, las medidas positivas más comunes se limitan a ofrecer descuentos por pronto pago cuando se cometen infracciones, o descuentos sobre los intereses. Esto, constituye medidas <i>ex-post</i> (a posteriori), cuando sería más conveniente prevenir,</p> <p><small><sup>20</sup> Foster (2016). <i>Incentives Influence Behavior, and Tax Rates Certainly Influence Incentives</i>. Cámara de Comercio de los Estados Unidos. <a href="https://www.uschamber.com/series/above-the-fold/incentives-influence-behavior-and-tax-rates-certainly-influence-incentives">https://www.uschamber.com/series/above-the-fold/incentives-influence-behavior-and-tax-rates-certainly-influence-incentives</a></small></p> <p><small><sup>21</sup> Rojas, José Stalin. 2019.</small></p>
<p>aplicando incentivos <i>ex-ante</i> (a priori) y que promuevan comportamientos orientados a reducir la siniestralidad en la vía</p> <p>Por otro lado, es importante considerar el hecho que no pocas veces el conductor de un vehículo no es quien debe adquirir el SOAT. Esta es responsabilidad a cargo de propietarios, tenedores y poseedores. El modelo de reducción de la accidentalidad vial a partir de la aplicación de estímulos económicos sobre el valor del SOAT requiere que quien conduzca sea quien reciba el estímulo que, según el modelo, va a modificar su conducta. Si quien conduce no recibe el estímulo (el descuento o el recargo en el valor del SOAT), el comportamiento al volante no podrá cambiar. La mayoría de los vehículos de servicio público, por ejemplo, tienen conductores que no son los que pagan el SOAT. En esa medida, cabría pensar que aplicar cualquier estímulo tarifario al valor del seguro no tendría ningún sentido en esos casos.</p> <p>Considerando los contenidos de los dos proyectos, es importante aclarar la diferencia entre dos dimensiones muy distintas de las conductas ciudadanas consideradas: Una, restringida al comportamiento de las personas al volante durante el proceso de conducción<sup>22</sup>, el cual pueda hacer que un vehículo sea más o menos propenso a sufrir un accidente (Proyecto de ley 110 de 2019, artículo 2 – Proyecto de ley 165 de 2019, artículo 1, parágrafos 2b y 3). Y otra que incluye de manera amplia todas aquellas conductas que puedan ser causal de imposición de un comparendo o multa de tránsito<sup>23</sup> (Proyecto de ley 165 de 2019, artículo 1, parágrafo 2a).</p> <p>Esta diferenciación es necesaria, debido a que puede establecerse una clara relación entre accidentalidad vial y el comportamiento de los conductores a bordo de motocicletas y vehículos, la cual es la relación que destacan los proyectos en sus respectivas exposiciones de motivos. Mas no puede establecerse relación igualmente</p> <p><small><sup>22</sup> B. Watson, V. Siskind, J.J. Fleiter, A. Watson, D. Soole. <i>Assessing specific deterrence effects of increased speeding penalties using four measures of recidivism</i>, <i>Accident Analysis &amp; Prevention</i>, Volume 84, 2015, Pages 27-37.</small></p> <p><small><sup>23</sup> Roni Factor, <i>An empirical analysis of the characteristics of drivers who are ticketed for traffic offences</i>, <i>Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour</i>, Volume 53, 2018, Pages 1-13.</small></p>	<p>clara entre siniestralidad vial y todas aquellas conductas sancionables por medio de multa de tránsito.</p> <p>Por ejemplo, la imposición de un comparendo por exceso de velocidad (principal causa de siniestralidad vial), puede considerarse una medida orientada a modificar una conducta peligrosa para la vida del conductor, la de sus acompañantes y la de quienes circulan alrededor de su vehículo. En tales casos, el haber recibido comparendos constituye evidencia de conductas reprochables que justifican que el conductor no tenga derecho a descuento en el valor del SOAT, o incluso el que deba adquirirlo con recargo. Pero no ocurre lo mismo con otras conductas que simplemente contravienen el orden civil del tránsito pero sin entrar a generar riesgo de accidentes. Es el caso de una infracción por dejar el vehículo estacionado en lugar prohibido, o por circular de forma segura durante las horas de restricción vehicular. En tales casos, negar el descuento o aplicar un recargo no parece una medida que guarde relación con el objetivo de transformar la conducta ciudadana en pro de una menor accidentalidad.</p> <p>Resulta atractiva la idea de estimular conductas positivas más allá de la seguridad vial, extendiendo el objetivo a no contravenir ninguna norma de tránsito. Con ello en mente, parece plausible que ofrecer un descuento en el SOAT a quienes no hayan tenido comparendos de todo tipo, pueda estimular una mayor observancia de todas las normas de tránsito. Así, quien aspire al descuento sabe que no puede ser multado, y ajustará su comportamiento acorde con ello.</p> <p>Finalmente, está el asunto de determinar cuantitativamente, y más allá de toda duda razonable, en qué medida un descuento del orden del 10% en el valor del SOAT puede o no comprometer la suficiencia de los recursos necesarios para atender a los lesionados en accidentes de tránsito. Es oportunidad para reiterar que comprometer dicha suficiencia constituye un despropósito social totalmente inadmisibles. En todo caso, es necesario y conveniente explorar alternativas viables para reducir la carga que supone el SOAT para los hogares, sin comprometer la suficiencia de recursos, ni los cubrimientos y beneficios que actualmente ofrece el SOAT.</p>

Según Fasecolda, solo el 10% de las pólizas de SOAT reportan siniestralidad, de manera que un eventual descuento del 10% aplicaría para el 90% de las pólizas, lo cual podría descompensar el sistema. Se hace muy necesario comprobar que con el descuento no se comprometa el principio de suficiencia.

Cabe la posibilidad de que el descuento en el valor del SOAT resulte ser un estímulo suficientemente poderoso como para reducir la accidentalidad vial en una medida tal que resulten necesarios mucho menos recursos para satisfacer el principio de suficiencia de recursos. De ser ese el caso, el descuento en el valor del SOAT tendría sentido, no solo desde el punto de vista económico por el alivio que significaría para todos quienes deben pagarlo periódicamente; sino que tendría un claro sentido moral al evitar muertes y lesiones en las vías colombianas. Estos aspectos revisten una importancia tan alta, que la comprobación cuantitativa resulta indispensable.

Haría falta comprobar, además, que esa reducción en la accidentalidad vial sea una consecuencia efectiva y directa de un descuento que se aplique al valor del SOAT (en combinación o no con el recargo para quien se accidente) y descartar que no se trate de un efecto derivado de esfuerzos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, del aislamiento preventivo con ocasión a la pandemia; de una auténtica toma de conciencia ciudadana, o de otros motivos. Es necesario comprobar la relación de causalidad efectiva entre el estímulo aplicado al valor del SOAT y el comportamiento ciudadano al volante.

**10. PLIEGO DE MODIFICACIONES**

**10.1. Artículo nuevo**

Los proyectos de ley revisados son una atractiva oportunidad para abordar los mayores problemas que aquejan a la política pública que sustenta el SOAT: el fraude y la evasión.

El fraude consiste en cargar a los recursos del SOAT atención médica de lesiones causadas por accidentes de naturaleza distinta a un accidente de tránsito. En muchos casos no es fácil o posible acceder comprobar que una lesión fue causada específicamente por un accidente de tránsito, pero existen muchos casos en los cuales la comprobación es posible, pero no existen suficientes estímulos para que se realice y se denuncie. Existen otras formas de defraudar al sistema del SOAT, como la facturación de servicios de salud no prestados, la utilización de pólizas falsas para hacer reclamaciones, y la aplicación de sobre costos en los servicios.

Según datos de Fasecolda, los siniestros viales en las ciudades del norte del país son un 33% más costosos que el promedio nacional. En el Departamento de Cesar, por ejemplo, por cada \$100 recibidos por el SOAT en primas, \$448 se destinan al pago de siniestros. Claramente, esto compromete el principio de suficiencia de los recursos del SOAT.

La otra gran amenaza, es la evasión. Según cifras de Fasecolda<sup>24</sup> pese a que el parque automotor colombiano supera los 15 millones de vehículos, solo 8,1 millones tienen SOAT. La evasión es peor en las motocicletas: de un parque automotor de 8,6 millones de motos (el 58% del total de motos y vehículos), tan solo 3,5 millones tienen SOAT.

Ante esta situación, se propone incluir un artículo por medio del cual se disponga de una subcomisión permanente compuesta por miembros de las comisiones sextas del Congreso de la República, la cual estará a cargo de adelantar una audiencia pública anual para conocer los avances en materia de mitigación del fraude y la evasión del SOAT, y para identificar las medidas legislativas más convenientes a adoptar para combatir estos fenómenos.

<sup>24</sup> Fasecolda. Diciembre de 2019.

**10.2. Consideraciones de conveniencia**

A continuación se relacionan los aspectos considerados por ambos proyectos de ley, junto con la conclusión frente a su conveniencia, de acuerdo con los comentarios anteriormente expresados.

Objeto del articulado de los proyectos	Conveniencia identificada
<b>Establecer descuento de ley del 10% en el valor del SOAT, en función de la siniestralidad.</b>	<b>POSIBLEMENTE CONVENIENTE</b>  Es posible que este estímulo genere cambios de conducta tales que se reduzca la accidentalidad vial de manera significativa, sin afectar el principio de suficiencia de los recursos del SOAT. Eso hace falta comprobarlo, pero en principio es posible.  No obstante, y más allá de que aplicar el descuento sea viable o no, es importante limitar la aplicación del descuento considerado solamente a aquellos casos en los cuales no haya lugar a evasión. Para ello, este descuento debe tener un límite de tiempo para su aplicación durante la renovación del SOAT. Se propone que aplicar el descuento sea posible únicamente para la renovación inmediata, y caso que se deje vencer el SOAT, el descuento sobre una nueva póliza podría aplicarse máximo dentro de los 30 días siguientes al vencimiento de la póliza anterior.

<b>Condiciona el descuento a no tener responsabilidad en un siniestro.</b>	<b>INCONVENIENTE</b>  La determinación de las responsabilidades implica un proceso dilatado y engorroso. Condicionar el descuento a un dictamen final de responsabilidad en un siniestro, desestimula el acceso al descuento, pudiendo limitar en gran medida su capacidad para modificar la conducta ciudadana.
<b>Permite que el SOAT pueda ser sustituido por seguros voluntarios.</b>	<b>INCONVENIENTE</b>  Un seguro voluntario no está sujeto a la regulación y a los controles bajo los cuales se encuentra el SOAT. No puede verse de qué manera un seguro voluntario, a pesar de que tenga las más amplias coberturas en cuanto a responsabilidad civil contractual y extracontractual, entre otras prestaciones, pueda ajustarse a los criterios de funcionamiento del SOAT. Tampoco es claro cómo el seguro voluntario sustituto aseguraría las transferencias de ley a la ADRES, lo cual bien puede atentar contra el principio de suficiencia de recursos necesarios para la atención de lesiones en accidentes de tránsito.
<b>Establece descuentos de ley en el valor del SOAT, en función de los comparendos recibidos por el vehículo como medida de</b>	<b>PARCIALMENTE CONVENIENTE</b>  La medida relacionada con comparendos extiende el objetivo de ambos proyectos de

<b>comportamiento, y en función de la siniestralidad.</b>	manera conveniente, de procurar una cultura de la seguridad vial, a la estimulación de un cumplimiento amplio de las normas de tránsito.  La parte de descontar un porcentaje del valor del SOAT a quien no haya afectado la póliza, sin que eso afecte el principio de suficiencia, tiene alguna posibilidad de ser viable; pero no parece prudente considerar un descuento tan alto como 20%. El 10% que ya se tuvo en cuenta parece un monto más apropiado para la tarea de determinar la viabilidad financiera del descuento.
<b>Establece recargos de ley en el valor del SOAT en función de la siniestralidad.</b>	<b>INCONVENIENTE</b> El que una persona haya sufrido un accidente de tránsito es, en general, una situación penosa y traumática, que en general no ha sido propiciada de manera intencionada por la persona que enfrenta esa experiencia. El que encima de todo ello, la ley aplique un recargo al valor SOAT como consecuencia adversa adicional del accidente, pasa de lo disuasorio a lo excesivo.

Tabla 5. Consideraciones de conveniencia

póliza, máximo hasta los 30 días siguientes al vencimiento de la anterior.	
<b>Artículo 3. Seguimiento a resultados en seguridad vial y medidas antievasión y antifraude del SOAT.</b> Designese una subcomisión permanente compuesta por miembros de las Comisiones Sextas Constitucionales Permanentes del Congreso de la República, con el fin de que adelantar una audiencia pública anual para hacer seguimiento a los avances en materia de seguridad vial; de reducción de la evasión y el fraude en el SOAT, y de la suficiencia de los recursos de este seguro.	Artículo nuevo.
<b>Artículo 4. Vigencia.</b> La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.	--

Tabla 6. Origen del articulado propuesto.

**11. COMPROMISO DE AUDIENCIA PÚBLICA**

Se recomienda dar voto positivo al proyecto de ley en este primer debate en la Comisión VI del Senado, asumiendo el compromiso de que antes del segundo debate en la Plenaria, se realizará una Audiencia Pública con el fin de considerar a fondo todos los

**10.3. Articulo propuesto y título de la ley**

De acuerdo con lo anterior, se propone el siguiente título y articulado para el proyecto de ley acumulado:

Texto propuesto	Origen
<b>Título de la ley:</b>  "Por medio de la cual se establece un descuento para conductores ejemplares en el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – SOAT y se dictan otras disposiciones"	Similar al del Proyecto de Ley 110 de 2019 Senado, que describe mejor el texto propuesto.
<b>Artículo 1. Objeto.</b> Estimular la conducta ejemplar frente a las normas de tránsito mediante aplicación de un descuento en la tarifa del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito SOAT.	Artículo 1 del Proyecto de Ley 110 de 2019 Senado.
<b>Artículo 2. Descuento en la tarifa del SOAT.</b> Aplíquese descuento del diez por ciento (10%) sobre el valor de una nueva póliza SOAT para aquellos vehículos que no hayan afectado la anterior, ni se encuentren registrados por haber incurrido en infracciones de tránsito durante el año de su vigencia. Este descuento no será acumulable, y será aplicable sobre el valor de una nueva	Considerando:  Artículo 2 del Proyecto de Ley 110 de 2019 Senado,  Y  Parágrafo 2 del artículo 1 del Proyecto de Ley 165 de 2019 Senado.

aspectos que se tocan en el SOAT, convocando de manera amplia a todos los actores con competencia en la materia. Esto se considera muy necesario para darle solidez técnica a la discusión del proyecto, y para abordar de manera completa todos los aspectos de un tema tan complejo.

Esta Audiencia Pública puede ser de gran valor para la actividad legislativa del Congreso de la República, teniendo en cuenta que en este momento cursan trámite al menos siete iniciativas que buscan introducir modificaciones de ley sobre el valor del SOAT. Esto, además de ser un claro síntoma de que reducir la tarifa del SOAT constituye cierto clamor ciudadano, hace necesario que se conozca más acerca del funcionamiento del SOAT y de los riesgos detrás de establecer descuentos de ley sin reparar en la política pública que los recursos del SOAT sustentan.

**12. PROPOSICIÓN**

En virtud de todo lo anteriormente expuesto, solicito a la Honorable Comisión Sexta del Senado de la República dar primer debate al Proyecto de ley N° 110 de 2019 acumulado con el Proyecto de ley 165 de 2019 Senado "Por medio de la cual se establece un descuento para conductores ejemplares en el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – SOAT y se dictan otras disposiciones" a partir del texto propuesto que se adjunta y que forma parte integral del presente informe de ponencia.

  
**IVÁN DARIÓ AGUDELO ZAPATA**  
Senador de la República

**TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY N° 110 DE  
2019 SENADO, ACUMULADO CON EL PROYECTO DE LEY N° 165 DE 2019  
SENADO**

“POR MEDIO DE LA CUAL SE ESTABLECE UN DESCUENTO PARA  
CONDUCTORES EJEMPLARES EN EL SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES  
DE TRÁNSITO – SOAT Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

EL CONGRESO DE COLOMBIA  
DECRETA:

**Artículo 1. Objeto.** Estimular la conducta ejemplar frente a las normas de tránsito mediante aplicación de un descuento en la tarifa del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito SOAT.

**Artículo 2. Descuento en la tarifa del SOAT.** Aplíquese descuento del diez por ciento (10%) sobre el valor de una nueva póliza SOAT para aquellos vehículos que no hayan afectado la anterior, ni se encuentren registrados por haber incurrido en infracciones de tránsito durante el año de su vigencia. Este descuento no será acumulable, y será aplicable sobre el valor de una nueva póliza, máximo hasta los 30 días siguientes al vencimiento de la anterior.

**Artículo 3. Seguimiento a resultados en seguridad vial y medidas antievasión y antifraude del SOAT.** Designese una subcomisión permanente compuesta por miembros de las Comisiones Sextas Constitucionales Permanentes del Congreso de la República, con el fin de que adelantar una audiencia pública anual para hacer seguimiento a los avances en materia de seguridad vial; de reducción de la evasión y el fraude en el SOAT, y de la suficiencia de los recursos de este seguro.

**Artículo 4. Vigencia.** La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.