



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA
www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXX - N° 679

Bogotá, D. C., jueves, 17 de junio de 2021

EDICIÓN DE 13 PÁGINAS

DIRECTORES:

GREGORIO ELJACH PACHECO
SECRETARIO GENERAL DEL SENADO
www.secretariassenado.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 SEGUNDO DEBATE EN EL SENADO DE LA REPÚBLICA DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 458 DE 2021 SENADO, NÚMERO 019 DE 2020 CÁMARA

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

1. ANTECEDENTES LEGISLATIVOS DE LA INICIATIVA EN ESTUDIO.

El presente Proyecto de Ley es de iniciativa congresional, fue presentado a consideración del Congreso de la República por los H. Representantes Nubia López Morales, Rodrigo Arturo Rojas Lara, Elizabeth Jaypang Díaz, Alexander Harley Bermúdez Lasso, Edgar Alfonso Gómez Román, Fabio Fernando Arroyave Rivas, Adriana Gómez Millán, Jaime Rodríguez Contreras, Jairo Humberto Cristo Correa, el 20 de julio de 2020, ante la Secretaría General del Senado de la República, siendo publicada en la Gaceta del Congreso, No. 629, de 2020.

Con el fin de que el citado proyecto de ley siga su curso legal y reglamentario, y en atención a lo establecido en el artículo 150, de la Ley 5, de 1992, el Secretario de la Comisión Sexta, Constitucional Permanente me notificó, mediante oficio, mi designación como única ponente de este proyecto, razón por la cual hoy presento el Informe de Ponencia para segundo debate ante esta célula legislativa, dándole cumplimiento a lo dispuesto por el artículo 153, de la referida Ley 5 de 1992.

2. OBJETO DE LA INICIATIVA LEGISLATIVA.

La presente Ley tiene por objeto establecer medidas que permitan luchar contra la evasión en la adquisición del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), mediante la adopción de incentivos que promuevan hábitos óptimos de conducción y de seguridad vial. Así mismo, establecer una nueva cobertura del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), que en ningún caso incrementará el valor de la póliza.

3. CONTENIDO DE LA INICIATIVA LEGISLATIVA

El Proyecto de Ley consta de 7 artículos, incluido la vigencia, en los cuales se desarrolla:

ARTÍCULO 1°. Objeto.

ARTÍCULO 2°. Adiciónense los párrafos 1° y 2° al artículo 42 de la Ley 769 de 2002

ARTÍCULO 3°. El Ministerio de transporte

ARTÍCULO 4°. Estrategias

ARTÍCULO 5°. Presentación del Plan Nacional de solución de problemática

ARTÍCULO 6°. Vigencia.

4. MARCO JURÍDICO DEL PROYECTO DE LEY.

El Proyecto de Ley a que se refiere esta ponencia cumple con lo establecido en el artículo 140, numeral 1°, de la Ley 5ª de 1992, pues se trata de una iniciativa Congresional presentado a consideración del Congreso de la República por los H. Representantes: Nubia López Morales, Rodrigo Arturo Rojas Lara, Elizabeth Jaypang Díaz, Alexander Harley Bermúdez Lasso, Edgar Alfonso Gómez Román, Fabio Fernando Arroyave Rivas, Adriana Gómez Millán, Jaime Rodríguez Contreras, Jairo Humberto Cristo Correa, el 20 de julio de 2020, ante la Secretaría General del Senado de la República, siendo publicada en la Gaceta del Congreso, No. 629, de 2020.

Cumple, además, con los artículos 154, 157, 158 y 169 de la Constitución Política, referentes a su origen, las formalidades de publicidad, unidad de materia y título de la ley. Así mismo, es coherente con el artículo 150 de la Constitución que manifiesta que dentro de las funciones del Congreso está la de hacer las leyes.

5. FUNDAMENTOS JURÍDICOS.

Con el fin de fundamentar jurídicamente la pertinencia de la iniciativa se cita el siguiente marco jurídico:

<p>1.1 Constitución Política de Colombia</p> <p>Dentro de los derechos fundamentales establecidos por la Constitución Política de Colombia de 1991, respecto a la ponencia, los siguientes artículos son de índole fundamental para el desarrollo de ello:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Artículos 2: <p>Las autoridades de la República están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes, creencias, y demás derechos y libertades, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares.</p> • Artículos 150 y 154: <p>Revisten a los Congresistas de la facultad de presentar proyectos de Ley y/o de Acto Legislativo; así mismo, nuestro sistema legal otorga al Congreso de la República la competencia de interpretar, reformar y derogar las leyes.</p> • Artículos 334 y 366: <p>El Estado propenda al bienestar general y el mejoramiento de la calidad de vida de los ciudadanos.</p> <p>1.2 Legal</p> <p>Dentro de las Leyes aprobadas, existen algunas que son referencia para la ponencia, las siguientes leyes son fundamental para el desarrollo de ello:</p> <p>Leyes</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Ley 769 de 2002. <p>Decreto</p> <p>Decreto Ley 663 de 1993, "Por medio del cual se actualiza el Estatuto Orgánico del Sistema Financiero y se modifica su titulación y numeración" Decreto 1032 de 1991 por la cual "se regula integralmente el seguro obligatorio de daños corporales causados a las personas en accidentes de tránsito", reglamentación que fue posteriormente incorporada al Estatuto Orgánico del Sistema Financiero¹, mediante el Decreto 663 de 1993.</p> <p>1.3 Jurisprudencia</p> <p>Corte Constitucional</p> <p>En la sentencia T-517 de 2006, la Corte afirmó que:</p> <p>"Desde este punto de vista, la regulación jurídica de la actividad de los seguros, aun cuando forma parte del derecho privado y del comercial, ofrece aspectos que no corresponden exactamente a los principios que caracterizan estos ordenamientos. Uno de ellos, y especialmente en cuanto interesa a la materia bajo examen, se refiere a la intensidad de la regulación legal de la contratación propia de los seguros, que por tratarse de una actividad calificada por el constituyente como de interés público, habilita al legislador para regular en mayor grado los requisitos y procedimientos a que deben ceñirse los contratantes, sin que ello</p> <p><small>¹ Superintendencia Financiera de Colombia. (2017). <i>Revisión Condiciones Técnicas y Financieras – Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT)</i>.</small></p>
<p>signifique que se eliminen de un todo principio inherente a la contratación privada.</p> <p>6. CONVENIENCIA DEL PROYECTO.</p> <p>CONSIDERACIONES GENERALES</p> <p>El panorama colombiano en materia de seguridad vial es preocupante, no sólo por los altos niveles de accidentalidad que se observan en el país sino porque, de acuerdo con Fasecolda², son estos accidentes de tránsito una de las principales causas de muertes violentas en Colombia. Este proyecto de ley propone incentivar un comportamiento idóneo frente a la responsabilidad social que representa la acción de conducir un vehículo, que es jurídicamente considerada como una actividad peligrosa, y la necesidad de cuidado que se debe tener con respecto a los demás actores viales.</p> <p>Este proyecto de ley está encaminado al incremento del aseguramiento en el país y, de esta manera, al fortalecimiento del sistema de Seguro Obligatorio de Daños Corporales Causados a las Personas en Accidentes de Tránsito –SOAT–, como mecanismo de protección de los actores viales en Colombia.</p> <p>Según las cifras de la concesión del Registro Único Nacional de Tránsito (Runt), un total de 7.587.594³ vehículos activos en la plataforma no tienen un seguro obligatorio de accidentes de tránsito (Soat) vigente, lo que representa un 48 por ciento del parque automotor nacional.</p> <p><small>² Varela, C. (2018). Seguridad vial, el reto del nuevo gobierno. <i>Revista Federación de Aseguradores Colombianos – Fasecolda</i>, No. 171.</small></p> <p><small>³ https://www.eltiempo.com/economia/sectores/soat-conozca-los-departamentos-en-los-que-hay-mas-evasion-del-seguro-obligatorio-570212</small></p>	<p>Los principales departamentos del país también presentan altos niveles de evasión, Atlántico tiene un incumplimiento del 49 por ciento, Valle del Cauca del 45 por ciento, Antioquia del 41 por ciento, Cundinamarca del 40 por ciento y la ciudad de Bogotá, presenta una evasión del 28 por ciento.⁴</p> <p>es necesario tomar medidas dirigidas a cambiar de forma radical esta situación. Este proyecto pretende servir como herramienta legal que motive un cambio real de conducta en los actores viales, especialmente en lo relativo a la adquisición del SOAT.</p> <p>Para ello, se propone hacer uso del incentivo económico para incrementar la adquisición y renovación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), por parte de los propietarios y/o conductores de vehículos motorizados a nivel nacional. En el mismo orden las estrategias concebidas en el proyecto podrán contribuir a mitigar el fraude y esto a su vez controlaría el costo de los siniestros, así como la disminución de la evasión, reduciría el fenómeno de pólizas prestadas y de cobros a ADRES.</p> <p>Pero además se refuerza su justificación y conveniencia al proponerse un nuevo ámbito del aseguramiento obligatorio, esta vez para garantizar la cobertura de gastos por daños materiales a terceros, cubriendo la reparación o parte de ella de los bienes asegurables en caso de un choque simple, el uso de herramientas tecnológicas, con el fin de agilizar los procedimientos en vía ante un choque simple.</p> <p>Si el proyecto con los contenidos propuestos y las demás acciones complementarias dirigidas a bajar sobre todo la accidentalidad y los actos de corrupción y evasión en la obtención del SOAT, logra todos esos cometidos, se requerirían menos recursos para atender accidentes de tránsito <u>y podría bajar la tarifa del SOAT para todos de manera sostenible.</u></p> <p>En la ponencia para primer debate, se identificó un argumento válido que lo validamos para esta ponencia en la medida en que recoge, explica y trae</p> <p><small>⁴ Ibidem</small></p>

argumentos de justificación pertinentes, platearon los ponentes en la Cámara de Representantes los siguiente:

"La necesidad sentida de establecer una cobertura dentro del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), para la atención de choques simples, surge como un incentivo a quienes, por disposición del mismo Código Nacional de Tránsito al poseer un vehículo de cualquier tipo, están obligados a tener esta póliza que cubre los daños corporales ocurridos en accidentes de tránsito, pero nada se describe sobre la atención de los llamados choques simples"⁵.

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

Es por ello que es importante que también pueda incluirse alguna forma de que se cubra la parte de reconocer algunos daños materiales de los vehículos involucrados." (Subrayado fuera de texto)

Con las medidas adoptadas en esta iniciativa, como los descuentos cuando no ha sido usado el SOAT, se busca concientizar a los propietarios de vehículos automotores sobre el deber de adquirir o renovar este tipo de póliza, como también de las consecuencias de no adquirirlo en el plazo establecido, la cual se traduce una carga mayor para quien causa un siniestro vial, pues debe atender los gastos que demande la persona lesionada.

El proyecto de ley también se justifica, en la medida en que pone límites a la práctica inadecuada de la utilización del SOAT, en siniestros que no son propios

⁵ Gaceta 1476 de 2020, Ponencia para primer debate al proyecto de ley 019 de 2020 cámara acumulada con los proyectos de ley números 155 de 2020 y 221 de 2020 cámara

del aseguramiento de este tipo de seguros, como las lesiones sufridas en casa, en el trabajo o en alguna circunstancia que no involucra un automotor, defraudado el fondo que se constituye con estos recursos. Para enfrentar estas irregularidades, en el proyecto de ley se fortalecen los controles para que las instituciones prestadoras de salud, atiendan los lesionados por cuenta del SOAT. En este orden, la atención estará precedida, además del informe policial de accidente de tránsito - IPAT, que será registrado de manera automática en el RUNT, de la verificación de dicho accidente, en tiempo real, por parte de la compañía de seguros que emite el SOAT, utilizando los medios técnicos y tecnológicos señalados en la presente ley.

Para ello, se propone hacer uso de la herramienta fundamental del incentivo, por lo anterior, este proyecto de ley, entre otros, pretende:

1. Establecer incentivos positivos representados en descuentos que van desde el 10% hasta el 20% del valor del SOAT -dependiendo del comportamiento vial.
2. Se establece que los usuarios, puedan pagar su seguro del SOAT a plazos.
3. Se establece el uso de herramientas tecnológicas, con el fin de agilizar los procedimientos en vía, ante un choque simple.
4. Crea una nueva cobertura de daños materiales.
5. Se fortalecerá el ADRES, para adelantar los procesos de recuperación de cartera por los pagos que efectúa como consecuencia de los accidentes de tránsito de los vehículos no identificados y /o asegurados.

II. CONTEXTO TÉCNICO Y FINANCIERO DEL SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO (SOAT).

Para los fines de esta ponencia, tal como ya lo hemos mencionado, resulta pertinente destacar algunas consideraciones generales sobre el SOAT, que ilustren sobre el estado actual de su aplicación, su situación en términos técnicos y financieros.

➤ ¿Qué es el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito?

De acuerdo con fasecolda, es: "Instrumento de protección con propósito social, que garantiza los recursos hasta los topes establecidos, para cubrir las atenciones de todas las víctimas de accidentes de tránsito sean conductores, pasajeros o peatones y ofrece las coberturas sin tener en cuenta quién tuvo la responsabilidad en el evento Cada ocupante de un vehículo será atendido con cargo a la póliza que respalda ese vehículo".(Fasecolda)

En la actualidad es un seguro enfocado exclusivamente a la atención de las personas. No cubre responsabilidad civil. Su enfoque es exclusivo a daños corporales.

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

Es un Seguro Obligatorio que debe tener todos los vehículos automotores que transiten por las vías nacionales; esta póliza busca amparar de manera inmediata las lesiones personales que se causen a las personas en accidentes de tránsito; convirtiéndolo en un instrumento auxiliar del Sistema General de la Seguridad Social en Salud del país. Esto es una buena práctica, no obstante, está siendo necesario que en vez de que las compañías paguen una intermediación o comisión, dicho monto mejor sea empleado como una cobertura para arreglar los llamados choques simples.

Características de la póliza del SOAT.

La póliza SOAT es un seguro uniforme, con las mismas condiciones y coberturas, independiente de la compañía de seguros que lo comercialice y por ser un seguro obligatorio, las condiciones tales como: tarifas, procesos de reclamo y pago de indemnizaciones, están definidas por medio de leyes y normas.

Para facilitar la verificación de autenticidad de las pólizas, el formato del SOAT es uniforme, y sólo se diferencia en el logo de la compañía de seguros que expide.

Coberturas del SOAT 2021

- Gastos de transporte y movilización de las víctimas 10 smldv \$302.842
- Gastos médicos, quirúrgicos, farmacéuticos y hospitalarios Hasta 800 smldv \$24.227.360
- Incapacidad permanente Hasta 18 smldv \$5.451.156
- Muerte y gastos funerarios 750 smldv \$22.713.150

¿Fuente de los recursos para pagar los siniestros que se reclaman con cargo al SOAT?

El SOAT funciona como una gran bolsa de recursos. Cada año el SOAT cubre las atenciones en salud de más de 700 mil víctimas de accidentes de tránsito por cerca de 1,6 billones. Tal magnitud sólo se puede cubrir con las primas de los que se siniestran y de los que no.

El SOAT también funciona como un sistema en equilibrio, su tarifa se establece de forma que los recursos sean apenas suficientes para pagar los siniestros y la operación del ramo. Entre más recursos se necesiten para cubrir esta obligación se

presiona la tarifa al alza. Si disminuyen las necesidades de recursos, por menor cantidad de víctimas o menor costo de su atención, la tarifa debe ajustarse a la baja.

Transferencias y contribuciones

A través del SOAT se recaudan recursos que se transfieren a la ADRES, a la Agencia Nacional de Seguridad Vial y al RUNT así:

Entidad	2017	2018	2019	2020*
ADRES	\$1.492.817	\$1.652.923	\$1.812.704	\$2.029.351
ANSV	\$ 69.914	\$ 77.378	\$84.740	\$87.033
RUNT	\$ 13.354	\$ 14.745	\$15.171	\$14.738

Millones de pesos

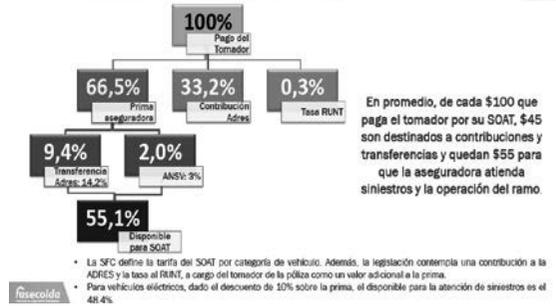
Fuente: Fasecolda

Distribución de los recursos recaudados a través del SOAT

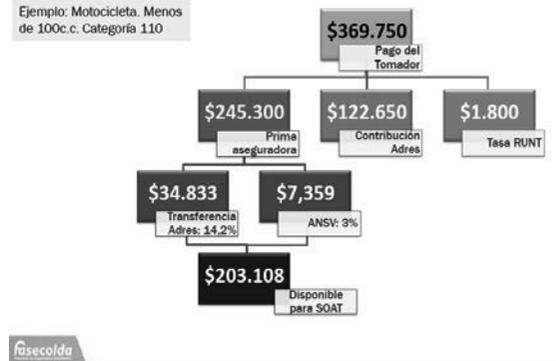
A través del SOAT se recaudan recursos que deben ser transferidos al Sistema Nacional de Salud y a la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

En 2020, en el marco del Decreto 800/20, las compañías de seguros del SOAT transfirieron cerca de \$214 mil millones a la Adres por efecto de la disminución de riesgo relacionado con el aislamiento preventivo obligatorio para prevenir la propagación del Covid-19.

¿Cómo se distribuyen los recursos del SOAT?



Ejemplo: Motocicleta. Menos de 100c.c. Categoría 110



De acuerdo con el estudio realizado por Fasecolda y que se viene citando en esta ponencia, queda claro que con los recursos que hoy ingresan, hay un adecuado balance y puede haber una distribución equilibrada para los actores que reciben dichos montos

Es importante recalcar que en los estudios que compartió Fasecolda, se sostiene, que las tarifas son el reflejo de la accidentalidad y por modo o tipo de vehículo, por lo que esto debe ser considerado al momento de velar, porque en efecto se premia a quien adquiere un seguro y no ha tenido un siniestro, con las diferentes fuentes que se nutren del SOAT y que hoy permite una atención integral a las personas que se ven involucradas en algún tipo de siniestro y es cubierto con esta póliza.

Problemática del SOAT.

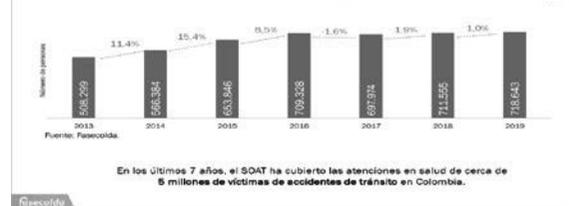
En este momento, a partir de un estudio realizado por fasecolda, que se convierte en una fuente obligada para el trámite de este proyecto, se identifican como problemáticas la alta accidentalidad, atipicidades en cobros, la evasión y los recobros del ADRES.

- Alta accidentalidad. Las exigencias de recursos para atender siniestros son crecientes. Presión sobre las tarifas.
- Atipicidades en cobros. Diferentes tipologías de irregularidades en cobros al SOAT y sobrecostos en procedimientos y dispositivos y excesos de protocolo.
- Evasión. Creciente evasión al SOAT.
- ADRES -Recobros.

Alta accidentalidad.

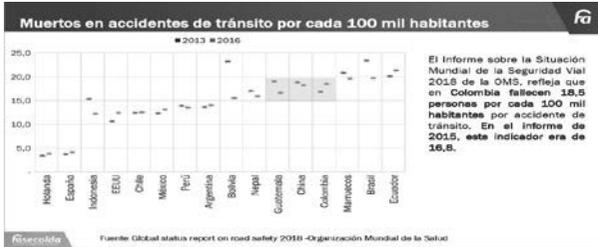
Ahora bien, frente a la preocupación en materia de seguridad vial, no sólo por los altos niveles de accidentalidad que se observan en el país sino porque, de acuerdo con Fasecolda⁶ son estos accidentes de tránsito una de las principales causas de muertes violentas en Colombia, el proyecto plantea estrategias para incentivar comportamientos ejemplares en la vía, u otros comportamientos de cultura de seguridad vial que impliquen su interacción con los demás actores de la vía por lo que su conveniencia en este momento estaría más que sustentada.

Victimas de accidentes de tránsito atendidas con cargo al SOAT tasa de crecimiento anual



Alta accidentalidad en las vías del país

⁶ Varela, C. (2018). Seguridad vial, el reto del nuevo gobierno. Revista Federación de Aseguradores Colombianos – Fasecolda, No.171

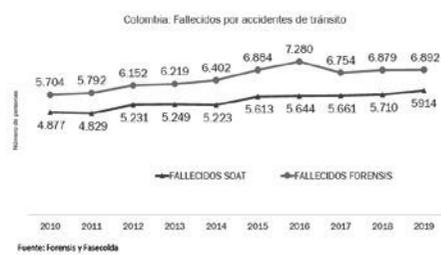


*Tomado de presentación de Fasecolda.

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



Número de fallecidos por accidentes de transporte. Cifras Forensi vs SOAT



Atipicidades en cobros al SOAT

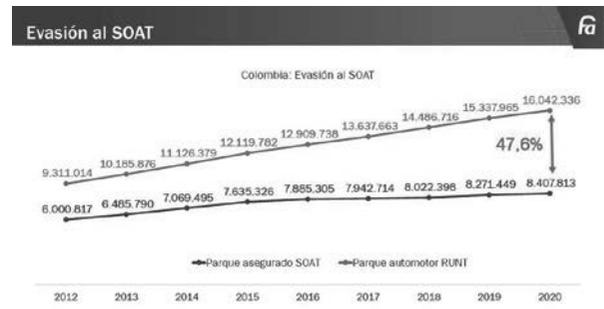
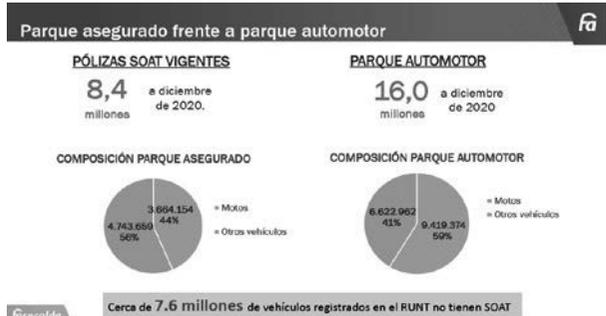
Frente a este problema, se tiene que los principales tipos de objeciones a las reclamaciones de los prestadores de servicios de salud están identificados en la atención de personas por eventos diferentes a accidentes de tránsito, servicios no prestados que son facturados, utilización de pólizas prestadas para la reclamación de una indemnización, cobros duplicados y sobrecostos en medicamentos y procedimientos o excesos en los protocolos de atención.

Ante la evidencia que se presenta de estar atendiendo casos de lesiones no producidas por un vehículo, es que se solicita que, para la atención de las posibles víctimas de un siniestro vial, adicional a contar con un Informe Policial de Accidentes de Tránsito –IPAT, se deba tener un registro a través de las aeronaves no tripuladas, o plataformas tecnológicas o sistemas electrónicos que permitan en tiempo real y

en línea a través del RUNT, poder contar con las imágenes en video o fotografía del hecho.

Evasión.

Según las cifras de la concesión del Registro Único Nacional de Tránsito (Runt), un total de 7.587.594 vehículos activos en la plataforma no tienen un seguro obligatorio de accidentes de tránsito (Soat) vigente, lo que representa un 48 por ciento del parque automotor nacional.



Este es el escalafón departamental por número de carros y porcentaje de evasión (2019):

- Amazonas, con 17.435 carros no vigentes y porcentaje del 91 %
- Vichada tiene una evasión de 89 % correspondiente a 5.359 vehículos.
- En Arauca hay una evasión al Soat del 82 % por parte de 57.620 carros.
- En Putumayo, están sin Soat vigente 119.301 vehículos, para un nivel del 80 %.
- En Chocó son 34.837 vehículos sin el Soat, también con 80 % de evasión.
- Córdoba tiene sin vigencia de Soat 435.113 vehículos, que son el 80 % del total inscrito en esa región.
- Sucre tiene 135.515 carros rodando sin el seguro, un 79 % de su parque automotor.
- Magdalena tiene sin Soat vigente 220.752 automotores, para un 76 % de evasión.
- En La Guajira, también el nivel de evasión es de 76 %, correspondiente 21.803 vehículos.
- En San Andrés y Providencia, de 28.594 vehículos en el Runt, el 76 % está sin Soat.

- **Cesar registra 134.203** vehículos sin Soat vigente, para un 73% de evasión.
- Caquetá tiene evasión del 73 %, ocasionado por 132.112 vehículos.
- **Guainía, con 2.607 vehículos sin Soat**, tiene evasión del 69 %.
- **Nariño** reporta 272.095 vehículos sin Soat, para un 67 % de evasión.
- **De 65 % es el nivel de evasión en Guaviare**, donde 25.791 vehículos no tienen el documento al día.
- **En Bolívar**, son 246.363 vehículos y motos con Soat, para un 65 % de evasión.
- **Cauca tiene 213.194 vehículos sin Soat**, el 65% del total. que están registrados allí.
- **Casanare** registra 73.521 vehículos sin el seguro, para un 63% de evasión.
- **En el Meta, son 310.815 vehículos** sin Soat, para un 61% de evasión.
- **Huila**, con 252.600 vehículos sin el documento actualizado, evade el Soat en un 57%.
- **Norte de Santander** registra 177.927 vehículos sin Soat, para un 53 % de evasión.
- **En Tolima** la evasión al Soat es de 51 %, debido a que 211.743 no tiene el documento ante el Runt.
- **Santander reporta 483.059 sin Soat**, para un nivel de evasión de 51%.
- **Boyacá** tiene 125.028 vehículos que no tienen el seguro. La evasión es del 49 %.
- **Atlántico** registra 250.673 vehículos sin Soat, para una evasión del 51%.
- **En Valle del Cauca** la evasión es del 55 %, debido a que 861.323 vehículos no tienen el Soat reportado ante el Runt.
- **Caldas** tiene 162.065 vehículo sin Soat, que llevan su evasión al 42%.
- **Antioquia** tiene 996.685 carros sin Soat, para un 59% de evasión.
- **En Cundinamarca** son 637.243 sin Soat ante el Runt, el 40% del total de vehículos registrados en este departamento.
- **Quindío** tiene sin Soat 92.411 vehículos para un 61% de evasión.
- **En Risaralda** hay 137.706 que no tienen el Soat ante el Runt, para una evasión del 39%.
- **En Bogotá, de los 2'585.216 vehículos** registrados en el Runt, el 28 % evade la obligación de tener el Soat al día ante el Runt.

➤ **Efecto de la evasión al SOAT en la disponibilidad de recursos**



ADRES-Recobros

Por otro lado, otra de las problemáticas más complejas en materia de accidentalidad ha sido la relativa a los denominados "carros fantasmas", entendiéndose este término como aquellos vehículos no identificados, no asegurados y/o que poseen una póliza alterada, que en el momento de enfrentar un accidente -motivados, entre otras cosas, por su situación relativa al seguro obligatorio o las consecuencias producto de un siniestro- deciden darse a la fuga⁷.

Las consecuencias generadas por la participación de los vehículos fantasmas no sólo inciden sobre los afectados en el siniestro y los daños materiales que se generan, sino que también representan altos costos para el sistema de salud, que a través de la ADRES cubre los gastos médicos, indemnizaciones por muerte y/o auxilio funerario de las víctimas de vehículos fantasmas. Cabe insistir en que, como

⁷Ministerio de Salud y Protección Social. (2010). Comenzó a funcionar el FONSAT. Recuperado del sitio web: <https://www.minsalud.gov.co/Paginas/FONSAT.aspx>

se señaló anteriormente, la financiación de estas coberturas proviene de la contribución realizada por medio del SOAT.

Al respecto, la ADRES señala⁸:

"(...) el marco legal vigente establece que en caso de presentarse un accidente de tránsito en el que se vea involucrado un vehículo automotor no asegurado con póliza SOAT, el cubrimiento de los servicios de salud e indemnizaciones por muerte y gastos funerarios e incapacidad permanente de las víctimas o sus beneficiarios, corresponde al FOSYGA, y que a partir del 1° de agosto de 2017, es competencia de la ADRES el deber legal de recuperar lo pagado, para lo cual le corresponde adelantar un procedimiento de cobro contra la persona que figura ante el Registro Nacional Automotor como titular del derecho de dominio del vehículo automotor involucrado en el accidente de tránsito".

En el período comprendido entre 2010 y 2018, se reportaron mediante el Informe Policial de Accidentes de Tránsito, un total de **1.667.500 siniestros viales**. De estos, **99.703** involucraron vehículos que se dieron a la fuga, es decir, en un **6%** de los siniestros viales intervinieron vehículos fantasmas. De esta cantidad, resultaron **76.174** víctimas, de las cuales **2.332** fueron víctimas fatales y **73.842** lesionados, lo cual quiere decir que aproximadamente en el **76%** de los infortunios viales en los que se encontraba inmerso un vehículo no identificado o no asegurado tuvo una víctima fatal y/o lesionada.

Sumado a esto, el Informe Policial de Accidentes de Tránsito –IPAT- evidenció que sólo el **8.81%** de los vehículos que se dieron a la fuga fueron identificados, encontrándose el **91.19%** aún **sin identificar**, como lo muestran las Figuras 4 y 5; lo cual implica que la ADRES es quien está costeadando los gastos derivados de la atención médica, gastos de traslado, gastos funerarios y otros, de las víctimas de

⁸ Administradora de los Recursos del Sistema General de Seguridad Social en Salud – ADRES. (2017). Aviso SOAT. Recuperado del sitio web: <https://www.adres.gov.co/Inicio-Noticias-ADRES/Aviso-SOAT>

quienes -pese a haber estado involucrados en un accidente de tránsito- deciden deliberadamente emprender la fuga.

AÑO	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	TOTAL
Victimas Fatales	244	310	363	290	143	285	277	239	181	2.332
Lesionados	6.202	5.376	11.914	9.644	3.732	9.738	8.987	8.543	9.706	73.842

Figura 4 - Víctimas Fatales y Lesionados implicados en accidentes con Vehículos Fantasmas.

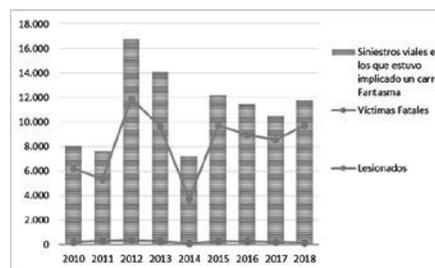


Figura 5 - Víctimas Fatales y Lesionados implicados en accidentes con Vehículos Fantasmas.

De las gráficas anteriores se puede sugerir lo que parece ser una correlación entre la posibilidad de que un vehículo decida escaparse del lugar de un accidente de tránsito cuando, como resultado del mismo, se presentan víctimas de lesiones y/o fallecidos y, adicionalmente, no se cuenta con el seguro obligatorio vigente.

Por esta razón, es imperativo no sólo incentivar la compra del SOAT, sino también imponer sanciones de efecto disuasivo que permitan concientizar a los actores viales sobre el compromiso que requiere el ejercer la acción de conducir y promover una movilidad segura y la necesidad del aseguramiento permanente.

De otra parte, es necesario advertir que, a través de la contribución a la ADRES y el cubrimiento de esta a las víctimas de accidentes de tránsito de vehículos fantasmas, los propietarios de vehículos que sí están cumpliendo con la obligación de adquirir el seguro de manera periódica son los que están financiando a los propietarios de vehículos que deciden darse a la fuga y de aquellos que no cumplen con la obligación de adquirir o renovar oportunamente el seguro obligatorio.

En otros términos, incentivar la compra del SOAT permitiría que los conductores implicados en un siniestro puedan asumir con cargo a su propia póliza de seguro las coberturas requeridas por medio de su seguro, lo cual significaría una disminución de la carga presupuestal de la Subcuenta ECAT que actualmente se dirige al pago de dichas coberturas cuando el vehículo implicado no cuenta con el seguro obligatorio o no es identificado, recursos que podrían eventualmente ser destinados para la atención de eventos catastróficos, por ejemplo, como el acaecido en el Municipio de Mocoa.

Figura 11 - Gráfico de interacción de Costos



Fuente: Documento CONPES 3904 - Plan para la Reconstrucción del Municipio de Mocoa 2017-2022 y el Manual Operativo Subcuenta ECAT.

Fortalecimiento de la capacidad institucional de la ADRES

La ADRES, a través de la Oficina Asesora Jurídica – Grupo de Cobro Coactivo, en el marco de su competencia y en su momento el FOSYGA, ha adelantado el proceso de cobro coactivo, frente a las reclamaciones reconocidas y pagadas por el Estado

a través de la subcuenta ECAT, cuando el vehículo involucrado en un accidente de tránsito carecía del seguro obligatorio de accidente –SOAT, legal y vigente.

El monto al que ascienden las pretensiones del cobro de dichos procesos por los accidentes acaecidos entre 2010 y 2018- asciende a la suma de **\$330.103.874.607**; cuantía que representa solamente el 30.42% del total pagado por la ADRES - **\$1.085.014.000.000**-. Adicionalmente, como resultado de las actuaciones administrativas y operativas adelantadas sobre un número total de 244.871 reclamaciones, se ha logrado que los terceros deudores, propietarios o conductores de los vehículos fantasmas, realizaran pagos a favor de FOSYGA hoy ADRES por un valor de **\$6.330.324.355**, lo cual significa la recuperación de sólo el 1.917% de valor de las pretensiones, equivalente a la suma de **\$330.103.874.607** y, apenas, al 0.58% del total pagado por la entidad **\$1.085.014.000.000**.

Criterios considerados en la tarifa del SOAT



Monto del pago de siniestros SOAT

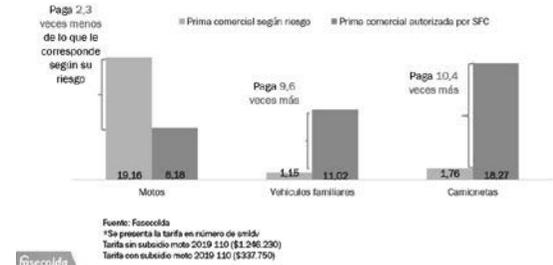


Subsidio en las tarifas del SOAT

Bajo un principio de solidaridad, el SOAT está soportado en un esquema de subsidios al valor de la póliza, por ejemplo, las motos y los buses de servicio público tienen una tarifa del SOAT inferior a la que corresponde según su riesgo, y los demás vehículos pagan más de lo que les corresponde para cubrir el subsidio.

El subsidio en la tarifa de las motos y vehículos de servicio público es en promedio del 50% sobre el valor de suprima, el cual se cubre con un recargo sobre el valor de la prima de vehículos como los automóviles familiares, camionetas y camperos.

Subsidio de la prima comercial al SOAT



La determinación de la tarifa del SOAT que realiza la SFC, está en función del RIESGO que representa cada categoría de vehículo y no en función del valor comercial del vehículo.

A pesar de que las motocicletas son los vehículos que generan más víctimas de accidentes de tránsito y mayor costo de atención, es decir, son los que representan un mayor riesgo, las tarifas del SOAT para las motos están SUBSIDIADAS. De acuerdo con las cifras de la concesión del Registro Único Nacional de Tránsito (Runt), de los más de 7 millones de vehículos que evaden el Soat, el 77 por ciento son motocicletas (5'844.850), convirtiéndose en la clase de vehículos con mayor incumplimiento de esta obligación.

Posibles acciones para mitigar la evasión al SOAT

- Descuento en el pago del SOAT.
- Nueva cobertura- Responsabilidad civil.
- Pago por cuotas del SOAT

<p>Sin embargo, se recomienda que esto pueda ir acompañado de unas estrategias de concientización que persuada a los ciudadanos de manera que, en este momento de crisis en los hogares colombianos, no se tomen estas medidas como agresivas y alejadas de la realidad.</p>	<p>PLIEGO DE MODIFICACIONES</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="841 471 1052 672"> TEXTO DEFINITIVO COMISIÓN SEXTA DEL SENADO DE LA REÚBLICA AL PROYECTO DE LEY NO. 458/21 SENADO, NO. 019/20 CÁMARA. </th> <th data-bbox="1052 471 1255 672"> MODIFICACIONES PROPUESTAS AL PROYECTO DE LEY NO. 458/21 SENADO, NO. 019/20 CÁMARA. </th> <th data-bbox="1255 471 1463 672"> COMENTARIOS </th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="841 672 1052 1063"> <p>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), y las prácticas inadecuadas al momento de siniestrar la póliza, mediante la adopción de incentivos que promuevan hábitos óptimos de conducción y de seguridad vial. Así mismo, establecer una nueva cobertura del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), que en ningún caso incrementará el valor de la póliza.</p> </td> <td data-bbox="1052 672 1255 1063"> <p>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), y las prácticas inadecuadas al momento de siniestrar la póliza, mediante la adopción de incentivos que promuevan hábitos óptimos de conducción y de seguridad vial. Así mismo, establecer una cobertura complementaria y voluntaria al Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT).</p> </td> <td data-bbox="1255 672 1463 1063"> <p>Se realiza una modificación, donde se establece la cobertura complementaria a daños a terceros.</p> </td> </tr> <tr> <td data-bbox="841 1063 1052 1136"> <p>Artículo 2. Adiciónense los parágrafos 1° y 2° al artículo 42 de la Ley 769 de 2002, los cuales quedarán así:</p> </td> <td data-bbox="1052 1063 1255 1136"> <p>Artículo 2. Adiciónense los parágrafos 1° y 2° al artículo 42 de la Ley 769 de 2002,</p> </td> <td data-bbox="1255 1063 1463 1136"></td> </tr> </tbody> </table>	TEXTO DEFINITIVO COMISIÓN SEXTA DEL SENADO DE LA REÚBLICA AL PROYECTO DE LEY NO. 458/21 SENADO, NO. 019/20 CÁMARA.	MODIFICACIONES PROPUESTAS AL PROYECTO DE LEY NO. 458/21 SENADO, NO. 019/20 CÁMARA.	COMENTARIOS	<p>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), y las prácticas inadecuadas al momento de siniestrar la póliza, mediante la adopción de incentivos que promuevan hábitos óptimos de conducción y de seguridad vial. Así mismo, establecer una nueva cobertura del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), que en ningún caso incrementará el valor de la póliza.</p>	<p>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), y las prácticas inadecuadas al momento de siniestrar la póliza, mediante la adopción de incentivos que promuevan hábitos óptimos de conducción y de seguridad vial. Así mismo, establecer una cobertura complementaria y voluntaria al Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT).</p>	<p>Se realiza una modificación, donde se establece la cobertura complementaria a daños a terceros.</p>	<p>Artículo 2. Adiciónense los parágrafos 1° y 2° al artículo 42 de la Ley 769 de 2002, los cuales quedarán así:</p>	<p>Artículo 2. Adiciónense los parágrafos 1° y 2° al artículo 42 de la Ley 769 de 2002,</p>	
TEXTO DEFINITIVO COMISIÓN SEXTA DEL SENADO DE LA REÚBLICA AL PROYECTO DE LEY NO. 458/21 SENADO, NO. 019/20 CÁMARA.	MODIFICACIONES PROPUESTAS AL PROYECTO DE LEY NO. 458/21 SENADO, NO. 019/20 CÁMARA.	COMENTARIOS								
<p>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), y las prácticas inadecuadas al momento de siniestrar la póliza, mediante la adopción de incentivos que promuevan hábitos óptimos de conducción y de seguridad vial. Así mismo, establecer una nueva cobertura del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), que en ningún caso incrementará el valor de la póliza.</p>	<p>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), y las prácticas inadecuadas al momento de siniestrar la póliza, mediante la adopción de incentivos que promuevan hábitos óptimos de conducción y de seguridad vial. Así mismo, establecer una cobertura complementaria y voluntaria al Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT).</p>	<p>Se realiza una modificación, donde se establece la cobertura complementaria a daños a terceros.</p>								
<p>Artículo 2. Adiciónense los parágrafos 1° y 2° al artículo 42 de la Ley 769 de 2002, los cuales quedarán así:</p>	<p>Artículo 2. Adiciónense los parágrafos 1° y 2° al artículo 42 de la Ley 769 de 2002,</p>									
<table border="1"> <tr> <td data-bbox="159 1501 370 2243"> <p>Parágrafo 1°. De los incentivos. Los propietarios de los vehículos que pertenecen a la categoría que conforme a la tarifa técnica subsidian a aquellos segmentos que presentan alta siniestralidad y que registren un buen comportamiento vial serán objeto de la disminución en el valor del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), así: a) En caso de no reportar accidentes de tránsito dentro del año inmediatamente anterior tendrán un descuento del cinco por ciento (5%) sobre el valor del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT). b) Si en los dos (2) años inmediatamente anteriores no hizo uso del Seguro Obligatorio Accidentes de Tránsito, tendrán un descuento del 8% por ciento en el valor de la tarifa del SOAT. c) Si en los tres (3) años inmediatamente anteriores no hizo uso del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, tendrán un descuento del diez por ciento del (10%) en el valor de la tarifa del SOAT. Parágrafo 2°. De la exclusión de los incentivos. Los incentivos otorgados</p> </td> <td data-bbox="370 1501 581 2243"> <p>los cuales quedarán así: Parágrafo 1°. De los incentivos. Los propietarios de los vehículos que pertenecen a la categoría que conforme a la tarifa técnica subsidian a aquellos segmentos que presentan alta siniestralidad y que registren un buen comportamiento vial por no reportar accidentes de tránsito que afecten la póliza del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), ni haber recibido sanciones por infracciones de y cuando realicen la renovación oportuna, tendrán derecho a la disminución en el valor del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), de manera progresiva, así: a) En caso de no reportar accidentes de tránsito dentro del año inmediatamente anterior al vencimiento de la póliza registra un buen comportamiento vial</p> </td> <td data-bbox="581 1501 792 2243"> <p>Se mantienen los incentivos y se propone un incremento significativo. También se condicionan estos incentivos en:</p> <ul style="list-style-type: none"> • No reportar ningún accidente de tránsito. • No haber recibido sanciones por infracciones de tránsito. • Cuando se realicen la renovación oportuna. </td> </tr> </table>	<p>Parágrafo 1°. De los incentivos. Los propietarios de los vehículos que pertenecen a la categoría que conforme a la tarifa técnica subsidian a aquellos segmentos que presentan alta siniestralidad y que registren un buen comportamiento vial serán objeto de la disminución en el valor del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), así: a) En caso de no reportar accidentes de tránsito dentro del año inmediatamente anterior tendrán un descuento del cinco por ciento (5%) sobre el valor del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT). b) Si en los dos (2) años inmediatamente anteriores no hizo uso del Seguro Obligatorio Accidentes de Tránsito, tendrán un descuento del 8% por ciento en el valor de la tarifa del SOAT. c) Si en los tres (3) años inmediatamente anteriores no hizo uso del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, tendrán un descuento del diez por ciento del (10%) en el valor de la tarifa del SOAT. Parágrafo 2°. De la exclusión de los incentivos. Los incentivos otorgados</p>	<p>los cuales quedarán así: Parágrafo 1°. De los incentivos. Los propietarios de los vehículos que pertenecen a la categoría que conforme a la tarifa técnica subsidian a aquellos segmentos que presentan alta siniestralidad y que registren un buen comportamiento vial por no reportar accidentes de tránsito que afecten la póliza del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), ni haber recibido sanciones por infracciones de y cuando realicen la renovación oportuna, tendrán derecho a la disminución en el valor del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), de manera progresiva, así: a) En caso de no reportar accidentes de tránsito dentro del año inmediatamente anterior al vencimiento de la póliza registra un buen comportamiento vial</p>	<p>Se mantienen los incentivos y se propone un incremento significativo. También se condicionan estos incentivos en:</p> <ul style="list-style-type: none"> • No reportar ningún accidente de tránsito. • No haber recibido sanciones por infracciones de tránsito. • Cuando se realicen la renovación oportuna. 	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="841 1501 1052 2243"> <p>por esta Ley son excluyentes y no podrán acumularse.</p> </td> <td data-bbox="1052 1501 1255 2243"> <p>tendrán derecho a un descuento del cinco diez por ciento (510%) sobre el valor de la tarifa del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT). b) Si en los dos (2) años inmediatamente anteriores no hizo uso del Seguro Obligatorio Accidentes de Tránsito al vencimiento de la póliza registra un buen comportamiento vial, tendrán derecho a un descuento del quince 8 por ciento (158%) en el valor de la tarifa del SOAT. c) Si en los tres (3) años inmediatamente anteriores no hizo uso del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito al vencimiento de la póliza registra un buen comportamiento vial, tendrán derecho a un descuento del diez veinte por ciento del (120%) en el valor de la tarifa del SOAT. Parágrafo 2°. La verificación de las condiciones exigidas para acceder a los descuentos,</p> </td> <td data-bbox="1255 1501 1463 2243"></td> </tr> </table>	<p>por esta Ley son excluyentes y no podrán acumularse.</p>	<p>tendrán derecho a un descuento del cinco diez por ciento (510%) sobre el valor de la tarifa del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT). b) Si en los dos (2) años inmediatamente anteriores no hizo uso del Seguro Obligatorio Accidentes de Tránsito al vencimiento de la póliza registra un buen comportamiento vial, tendrán derecho a un descuento del quince 8 por ciento (158%) en el valor de la tarifa del SOAT. c) Si en los tres (3) años inmediatamente anteriores no hizo uso del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito al vencimiento de la póliza registra un buen comportamiento vial, tendrán derecho a un descuento del diez veinte por ciento del (120%) en el valor de la tarifa del SOAT. Parágrafo 2°. La verificación de las condiciones exigidas para acceder a los descuentos,</p>				
<p>Parágrafo 1°. De los incentivos. Los propietarios de los vehículos que pertenecen a la categoría que conforme a la tarifa técnica subsidian a aquellos segmentos que presentan alta siniestralidad y que registren un buen comportamiento vial serán objeto de la disminución en el valor del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), así: a) En caso de no reportar accidentes de tránsito dentro del año inmediatamente anterior tendrán un descuento del cinco por ciento (5%) sobre el valor del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT). b) Si en los dos (2) años inmediatamente anteriores no hizo uso del Seguro Obligatorio Accidentes de Tránsito, tendrán un descuento del 8% por ciento en el valor de la tarifa del SOAT. c) Si en los tres (3) años inmediatamente anteriores no hizo uso del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, tendrán un descuento del diez por ciento del (10%) en el valor de la tarifa del SOAT. Parágrafo 2°. De la exclusión de los incentivos. Los incentivos otorgados</p>	<p>los cuales quedarán así: Parágrafo 1°. De los incentivos. Los propietarios de los vehículos que pertenecen a la categoría que conforme a la tarifa técnica subsidian a aquellos segmentos que presentan alta siniestralidad y que registren un buen comportamiento vial por no reportar accidentes de tránsito que afecten la póliza del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), ni haber recibido sanciones por infracciones de y cuando realicen la renovación oportuna, tendrán derecho a la disminución en el valor del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), de manera progresiva, así: a) En caso de no reportar accidentes de tránsito dentro del año inmediatamente anterior al vencimiento de la póliza registra un buen comportamiento vial</p>	<p>Se mantienen los incentivos y se propone un incremento significativo. También se condicionan estos incentivos en:</p> <ul style="list-style-type: none"> • No reportar ningún accidente de tránsito. • No haber recibido sanciones por infracciones de tránsito. • Cuando se realicen la renovación oportuna. 								
<p>por esta Ley son excluyentes y no podrán acumularse.</p>	<p>tendrán derecho a un descuento del cinco diez por ciento (510%) sobre el valor de la tarifa del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT). b) Si en los dos (2) años inmediatamente anteriores no hizo uso del Seguro Obligatorio Accidentes de Tránsito al vencimiento de la póliza registra un buen comportamiento vial, tendrán derecho a un descuento del quince 8 por ciento (158%) en el valor de la tarifa del SOAT. c) Si en los tres (3) años inmediatamente anteriores no hizo uso del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito al vencimiento de la póliza registra un buen comportamiento vial, tendrán derecho a un descuento del diez veinte por ciento del (120%) en el valor de la tarifa del SOAT. Parágrafo 2°. La verificación de las condiciones exigidas para acceder a los descuentos,</p>									

	<p>se hará teniendo en cuenta lo registrado en el RUNT respecto del vehículo a asegurar. Por lo cual, las aseguradoras en caso de haber novedad respecto a la propiedad del vehículo durante una misma vigencia del SOAT, deberán registrar dicha información con el fin de que los beneficios no sean conmutables al antiguo y nuevo propietario.</p> <p>Parágrafo 3°. De la exclusión de los incentivos. Los incentivos otorgados por esta Ley son excluyentes y no podrán acumularse.</p> <p>Teniendo en cuenta que los descuentos establecidos en este artículo son de aplicación progresiva, para acceder a estos por primera vez únicamente se tendrá en cuenta lo dispuesto en el literal a.</p> <p>Parágrafo 4°. Las compañías aseguradoras reconocerán un máximo del 5% por comisiones a los intermediarios por</p>	
<p>deberá quedar incluida en la nota técnica preparada anualmente por la Superintendencia Financiera para el ramo del SOAT. La disminución porcentual de la tarifa del SOAT, prevista en el parágrafo primero del artículo 2° de esta ley, aplicará también cuando la póliza por este concepto no haya sido afectada. Las compañías aseguradoras, reconocerán un máximo del 5% por comisiones a los intermediarios. Los recursos liberados por concepto de comisiones, serán aplicados al cubrimiento de esta nueva cobertura para reparar los daños materiales a terceros. En ningún caso podrá incrementarse la tarifa de las primas del seguro con motivo de la ampliación de la cobertura de la que trata el presente artículo. Parágrafo 1°. Facultades al Gobierno Nacional. Para la nueva cobertura del SOAT, por tratarse de un seguro obligatorio de forzosa contratación, fúctese al Gobierno Nacional para que, a través del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, señale con carácter uniforme las condiciones</p>	<p>determinarán con libertad de oferta los montos asegurables, cumpliendo las disposiciones técnicas del Estatuto Orgánico del Sistema Financiero.</p> <p>Parágrafo 1°. Uso de herramientas de tecnologías de la información y comunicaciones. Con el fin de agilizar los procedimientos en vía ante un choque simple, para el levantamiento del croquis, análisis y recolección de datos de las causas probables de la colisión y posible responsable, deberán utilizarse herramientas técnicas y tecnológicas como cualquier tipo de vehículo aéreo no tripulado – VANT o UAV, plataformas virtuales o equipos móviles, entre otras, que permitan la atención del accidente en forma oportuna, segura y que garantice la autenticidad, integridad, conservación y posterior consulta de la información. La atención del siniestro a través del seguro obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT) y del aseguramiento voluntario complementario, deberá</p>	
<p>venta del SOAT. Los recursos liberados por concepto de comisiones, serán aplicados para el cubrimiento de los incentivos de que trata la presente ley y la sostenibilidad del sistema.</p> <p>Artículo 3. Adiciónese el artículo 42A a la Ley 769 de 2002, así: Artículo 42a. Aseguramiento obligatorio. El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, SOAT, previsto en el artículo 42 de la Ley 769 de 2002 garantizará, además; la cobertura de responsabilidad civil por daños materiales a terceros, cubriendo la reparación o parte de ella de los bienes asegurables, en caso de presentarse un choque simple; hasta por cinco (5) salarios mínimos legales vigentes para vehículo particular tipo carro y hasta por dos (2) salarios mínimos legales para vehículo particular tipo moto. Este seguro aplica en exceso de las pólizas de Responsabilidad Civil que tengan los vehículos, y podrá ser utilizado en un solo evento por cada vigencia. Dicha cobertura</p>	<p>Artículo 3. Adiciónese el artículo 42A a la Ley 769 de 2002, el cual quedará así: Artículo 42a. Aseguramiento complementario y voluntario al seguro obligatorio. La compañía aseguradora que ofrezca el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, SOAT, previsto en el artículo 42 de la Ley 769 de 2002 deberá además ofrecer una póliza complementaria cuya suscripción será voluntaria por parte del tomador. Este aseguramiento voluntario adicional tendrá por objeto la cobertura de responsabilidad civil por daños materiales a terceros, cubriendo la reparación o parte de ella de los bienes asegurables, en caso de presentarse un choque simple. Las compañías aseguradoras</p>	<p>Se propone la eliminación del parágrafo 3, que establece el orden de compendio automático y se hacen algunas precisiones.</p>
<p>específicas de la nueva cobertura del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito -SOAT, de conformidad con las reglas previstas en el artículo 193 del Estatuto Orgánico del Sistema Financiero (EOSF). Parágrafo 2°. Uso de herramientas tecnológicas. Con el fin de agilizar los procedimientos en vía ante un choque simple, para el levantamiento del croquis, análisis y recolección de datos de las causas probables de la colisión y posible responsable, deberán utilizarse herramientas técnicas y tecnológicas como cualquier tipo de vehículo aéreo no tripulado – VANT o UAV, plataformas virtuales o equipos móviles, entre otras, que permitan la atención del accidente en forma oportuna, segura y con información confiable. La atención del siniestro para la cobertura de daños materiales a terceros por el SOAT, deberá estar precedido, además del informe policial de accidente de tránsito - IPAT, que será registrado de manera automática en el RUNT, de la verificación de dicho accidente, en tiempo real, por parte de la</p>	<p>estar precedida, además del informe policial de accidente de tránsito - IPAT, que será registrado de manera automática en el RUNT, de la verificación de dicho accidente, en tiempo real, por parte de la compañía de seguros que emita el aseguramiento, utilizando los medios técnicos y tecnológicos señalados en la presente ley. Estos documentos no serán necesarios para que las instituciones prestadoras de salud, atiendan los lesionados por cuenta del SOAT. A la vez, deberán ser incorporados como evidencia o elemento material probatorio en las actuaciones administrativas o judiciales a que dé lugar el siniestro, con el fin de evitar la suplantación y demás modalidades de fraude en la afectación del SOAT.</p> <p>Parágrafo 2°. En un plazo máximo de seis meses, contados a partir de la vigencia de la presente ley, el Ministerio de Salud, en coordinación con el Consejo Nacional en Seguridad Social en Salud, deberán</p>	

<p>compañía de seguros que emite el SOAT, utilizando los medios técnicos y tecnológicos señalados en la presente ley. Estos documentos serán necesarios para que las instituciones prestadoras de salud, atiendan los lesionados por cuenta del SOAT. En un plazo máximo de seis meses, contados a partir de la vigencia de la presente ley, el Ministerio de Salud, en coordinación con el Consejo Nacional en Seguridad Social en Salud, deberán adoptar vía reglamento, la modernización de la nomenclatura y clasificación de los procedimientos médicos, quirúrgicos y hospitalarios, para la atención de los siniestros del SOAT. Parágrafo 3°. La no renovación del SOAT, en los términos establecidos por la ley, generará la imposición de una orden de comparendo en forma automática al propietario del vehículo, dentro de los 5 días hábiles después del vencimiento y previa notificación por parte de la entidad competente, en un periodo de 30 días calendario anteriores a la fecha de vencimiento del SOAT. Lo anterior, de</p>	<p>adoptar vía reglamento, la modernización de la nomenclatura y clasificación de los procedimientos médicos, quirúrgicos y hospitalarios, para la atención de los siniestros del SOAT.</p>		<p>conformidad con lo establecido para esta tipología de infracción, para lo cual la autoridad competente utilizará, a través del medio tecnológico habilitado, la información proveniente del RUNT. Como medida anti evasión y de exigibilidad de tenencia del SOAT, este, también deberá presentarse para la revisión del vehículo automotor al momento de hacerse la revisión técnico-mecánica en los plazos establecidos en la ley. Se le deberá garantizar al propietario su debido proceso y el derecho de defensa desarrollados en las normas pertinentes de la ley 1383 de 2013 y de la Ley 769 de 2002. De igual manera se le garantizará al propietario, presunto infractor, la opción de registrar en el RUNT que el vehículo no se encuentra circulando, ya sea por estar inmovilizado por una autoridad competente o por fallas mecánicas de éste. Para garantizar la sostenibilidad del sistema que cubre el SOAT, adiciónese al artículo 160 de la Ley 769 de 2002, con una destinación del 10% de las multas recaudadas por la no renovación del SOAT.</p>		
<p>Para tal efecto los Ministerios de Transporte y de Salud, tendrán un año para fijar el procedimiento a seguir frente al uso de los recursos aquí señalados.</p>	<p>ARTÍCULO NUEVO.</p>	<p>Artículo 4. Modifíquese el artículo 427 del Estatuto Tributario, el cual quedará así: Artículo 427. POLIZAS DE SEGUROS EXCLUIDAS. No son objeto del impuesto las pólizas de seguros de vida en los ramos de vida individual, colectivo, grupo, accidentes personales, de que trata la Sección II del Capítulo III del Título 5° del Libro 4° del Código de Comercio, <u>el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito -SOAT-</u>, las pólizas de seguros que cubran enfermedades catastróficas que corresponda contratar a las entidades promotoras de salud cuando ello sea necesario, las pólizas de seguros de educación, preescolar, primaria, media, o intermedia, superior y especial, nacionales o extranjeros. Tampoco lo son</p> <p>Se propone este nuevo artículo, para que, con la nueva cobertura de responsabilidad civil en el SOAT, esta siga siendo excluida del IVA.</p> <p>El seguro del SOAT, así se le incluya una nueva cobertura, este sigue estando en la rama de protección a las personas, y en este orden de ideas debe entonces tener el mismo tratamiento.</p>	<p>los contratos de reaseguro de que tratan los artículos 1134 a 1136 del Código de Comercio.</p>	<p>Artículo 5. El Ministerio de Transporte, en coordinación con el Ministerio de Salud y Protección Social, la Agencia Nacional de Seguridad Vial, la Superintendencia Financiera de Colombia y la Superintendencia Nacional de Salud, y la Dirección de Tránsito de la Policía Nacional revisarán periódicamente el estado y avances del país en materia de seguridad vial, evasión y fraude en la adquisición del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – SOAT, así como los planes de acción que contribuyan a un mejor comportamiento vial de los actores en la vía, promuevan la adecuada atención a las víctimas de accidentes de tránsito y las buenas prácticas en los cobros por estas atenciones. Los resultados de dichas revisiones deberán ser remitidos dentro de los tres (3) primeros meses del año, a las comisiones Sextas Constitucionales</p>	<p>Se propone la modificación de este artículo, para garantizar con exactitud las cifras y los reportes.</p>

<table border="1"> <tr> <td data-bbox="164 396 367 1133"> <p>Permanentes del Congreso de la República.</p> <p>Artículo 5. Fortalecimiento de la ADRES. El Gobierno Nacional, a través del Departamento Administrativo de la Función Pública deberá efectuar los estudios técnicos que permitan establecer la capacidad técnica, tecnológica y organizacional de la Administradora de los Recursos del SGSSS - ADRES- para adelantar los</p> </td> <td data-bbox="367 396 578 1133"> <p>Constitucionales Permanentes del Congreso de la República. Parágrafo: La Superintendencia Financiera de Colombia, la Agencia Nacional de Seguridad Vial, publicará las cifras sobre la adquisición y renovación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – SOAT, siniestros - identificando si se trata de siniestros que involucren o no víctimas, letales o fatales, siniestralidad, frecuencia y severidad de los siniestros (choques simples o pérdidas totales) de acuerdo a los datos suministrados por las aseguradoras.</p> <p>Artículo 6. Fortalecimiento de la ADRES. El Gobierno Nacional, a través del Departamento Administrativo de la Función Pública deberá efectuar los estudios técnicos que permitan establecer la capacidad técnica, tecnológica y organizacional de la Administradora de los Recursos del SGSSS - ADRES- para adelantar los</p> </td> <td data-bbox="578 396 781 1133"> <p>Se modifica el numeral del articulado, para continuar con la secuencia.</p> </td> </tr> </table>	<p>Permanentes del Congreso de la República.</p> <p>Artículo 5. Fortalecimiento de la ADRES. El Gobierno Nacional, a través del Departamento Administrativo de la Función Pública deberá efectuar los estudios técnicos que permitan establecer la capacidad técnica, tecnológica y organizacional de la Administradora de los Recursos del SGSSS - ADRES- para adelantar los</p>	<p>Constitucionales Permanentes del Congreso de la República. Parágrafo: La Superintendencia Financiera de Colombia, la Agencia Nacional de Seguridad Vial, publicará las cifras sobre la adquisición y renovación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – SOAT, siniestros - identificando si se trata de siniestros que involucren o no víctimas, letales o fatales, siniestralidad, frecuencia y severidad de los siniestros (choques simples o pérdidas totales) de acuerdo a los datos suministrados por las aseguradoras.</p> <p>Artículo 6. Fortalecimiento de la ADRES. El Gobierno Nacional, a través del Departamento Administrativo de la Función Pública deberá efectuar los estudios técnicos que permitan establecer la capacidad técnica, tecnológica y organizacional de la Administradora de los Recursos del SGSSS - ADRES- para adelantar los</p>	<p>Se modifica el numeral del articulado, para continuar con la secuencia.</p>	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="837 522 1049 917"> <p>procesos de recuperación de cartera por los pagos que efectúa como consecuencia de los accidentes de tránsito de vehículos no identificados y/o no asegurados. Como resultado de este estudio, a través del Ministerio de Hacienda y Crédito Público en coordinación con el Ministerio de Transporte y el Ministerio de Protección Social deberá efectuarse el fortalecimiento de la capacidad institucional y tecnológica de la ADRES para recuperar los dineros dirigidos al pago de las coberturas que correspondan a esta entidad</p> </td> <td data-bbox="1049 522 1260 917"> <p>procesos de recuperación de cartera por los pagos que efectúa como consecuencia de los accidentes de tránsito de vehículos no identificados y/o no asegurados. Como resultado de este estudio, a través del Ministerio de Hacienda y Crédito Público en coordinación con el Ministerio de Transporte y el Ministerio de Protección Social deberá efectuarse el fortalecimiento de la capacidad institucional y tecnológica de la ADRES para recuperar los dineros dirigidos al pago de las coberturas que correspondan a esta entidad</p> </td> <td data-bbox="1260 522 1463 917"> <p>Se modifica el numeral del articulado, para continuar con la secuencia.</p> </td> </tr> <tr> <td data-bbox="837 917 1049 1012"> <p>Artículo 6. Vigencia. Esta norma rige a partir de su promulgación y deroga todas aquellas que le sean contrarias.</p> </td> <td data-bbox="1049 917 1260 1012"> <p>Artículo 7. Vigencia. Esta norma rige a partir de su promulgación y deroga todas aquellas que le sean contrarias.</p> </td> <td data-bbox="1260 917 1463 1012"> <p>Se modifica el numeral del articulado, para continuar con la secuencia.</p> </td> </tr> </table>	<p>procesos de recuperación de cartera por los pagos que efectúa como consecuencia de los accidentes de tránsito de vehículos no identificados y/o no asegurados. Como resultado de este estudio, a través del Ministerio de Hacienda y Crédito Público en coordinación con el Ministerio de Transporte y el Ministerio de Protección Social deberá efectuarse el fortalecimiento de la capacidad institucional y tecnológica de la ADRES para recuperar los dineros dirigidos al pago de las coberturas que correspondan a esta entidad</p>	<p>procesos de recuperación de cartera por los pagos que efectúa como consecuencia de los accidentes de tránsito de vehículos no identificados y/o no asegurados. Como resultado de este estudio, a través del Ministerio de Hacienda y Crédito Público en coordinación con el Ministerio de Transporte y el Ministerio de Protección Social deberá efectuarse el fortalecimiento de la capacidad institucional y tecnológica de la ADRES para recuperar los dineros dirigidos al pago de las coberturas que correspondan a esta entidad</p>	<p>Se modifica el numeral del articulado, para continuar con la secuencia.</p>	<p>Artículo 6. Vigencia. Esta norma rige a partir de su promulgación y deroga todas aquellas que le sean contrarias.</p>	<p>Artículo 7. Vigencia. Esta norma rige a partir de su promulgación y deroga todas aquellas que le sean contrarias.</p>	<p>Se modifica el numeral del articulado, para continuar con la secuencia.</p>
<p>Permanentes del Congreso de la República.</p> <p>Artículo 5. Fortalecimiento de la ADRES. El Gobierno Nacional, a través del Departamento Administrativo de la Función Pública deberá efectuar los estudios técnicos que permitan establecer la capacidad técnica, tecnológica y organizacional de la Administradora de los Recursos del SGSSS - ADRES- para adelantar los</p>	<p>Constitucionales Permanentes del Congreso de la República. Parágrafo: La Superintendencia Financiera de Colombia, la Agencia Nacional de Seguridad Vial, publicará las cifras sobre la adquisición y renovación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – SOAT, siniestros - identificando si se trata de siniestros que involucren o no víctimas, letales o fatales, siniestralidad, frecuencia y severidad de los siniestros (choques simples o pérdidas totales) de acuerdo a los datos suministrados por las aseguradoras.</p> <p>Artículo 6. Fortalecimiento de la ADRES. El Gobierno Nacional, a través del Departamento Administrativo de la Función Pública deberá efectuar los estudios técnicos que permitan establecer la capacidad técnica, tecnológica y organizacional de la Administradora de los Recursos del SGSSS - ADRES- para adelantar los</p>	<p>Se modifica el numeral del articulado, para continuar con la secuencia.</p>								
<p>procesos de recuperación de cartera por los pagos que efectúa como consecuencia de los accidentes de tránsito de vehículos no identificados y/o no asegurados. Como resultado de este estudio, a través del Ministerio de Hacienda y Crédito Público en coordinación con el Ministerio de Transporte y el Ministerio de Protección Social deberá efectuarse el fortalecimiento de la capacidad institucional y tecnológica de la ADRES para recuperar los dineros dirigidos al pago de las coberturas que correspondan a esta entidad</p>	<p>procesos de recuperación de cartera por los pagos que efectúa como consecuencia de los accidentes de tránsito de vehículos no identificados y/o no asegurados. Como resultado de este estudio, a través del Ministerio de Hacienda y Crédito Público en coordinación con el Ministerio de Transporte y el Ministerio de Protección Social deberá efectuarse el fortalecimiento de la capacidad institucional y tecnológica de la ADRES para recuperar los dineros dirigidos al pago de las coberturas que correspondan a esta entidad</p>	<p>Se modifica el numeral del articulado, para continuar con la secuencia.</p>								
<p>Artículo 6. Vigencia. Esta norma rige a partir de su promulgación y deroga todas aquellas que le sean contrarias.</p>	<p>Artículo 7. Vigencia. Esta norma rige a partir de su promulgación y deroga todas aquellas que le sean contrarias.</p>	<p>Se modifica el numeral del articulado, para continuar con la secuencia.</p>								
<p style="text-align: center;">PROPOSICIÓN</p> <p>En consecuencia, por las razones expuestas nos permitimos rendir ponencia positiva y en consecuencia le solicitamos a los honorables miembros de la Plenaria del Senado de la República, darle segundo debate Proyecto de Ley No. 458/21 Senado, No. 019/20 Cámara "Por la cual se establecen medidas para promover la adquisición, renovación y no evasión del seguro obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT)", se modifica la ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones". Con modificaciones</p> <p>Cordialmente,</p>  <p>ANA MARIA CASTAÑEDA GOMEZ Senadora de la República.</p>	<p style="text-align: center;">TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE EN EL SENADO DE LA REPÚBLICA AL PROYECTO DE LEY No. 458 DE 2021 SENADO - No. 019 DE 2020 CÁMARA "POR LA CUAL SE ESTABLECEN MEDIDAS PARA PROMOVER LA ADQUISICIÓN, RENOVACIÓN, AMPLIACIÓN Y NO EVASIÓN DEL SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO (SOAT), SE MODIFICA LA LEY 769 DE 2002 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"</p> <p style="text-align: center;">EL CONGRESO DE COLOMBIA</p> <p style="text-align: center;">DECRETA:</p> <p>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), y las prácticas inadecuadas al momento de siniestrar la póliza, mediante la adopción de incentivos que promuevan hábitos óptimos de conducción y de seguridad vial. Así mismo, establecer una cobertura complementaria y voluntaria al Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT).</p> <p>Artículo 2. Adiciónense los parágrafos 1° y 2° al artículo 42 de la Ley 769 de 2002, los cuales quedarán así:</p> <p>Parágrafo 1°. De los incentivos. Los propietarios de los vehículos y motos particulares que registren un buen comportamiento vial; por no reportar accidentes de tránsito que afecten la póliza del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) y no haber recibido sanciones por infracciones de tránsito, siempre y cuando realicen la renovación oportuna, tendrán derecho a la disminución en el valor del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) de manera progresiva, así:</p>									

<p>a) Si en el año inmediatamente anterior al vencimiento de la póliza registra un buen comportamiento vial tendrán derecho a un descuento del diez por ciento (10%) sobre el valor de la tarifa del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT).</p> <p>b) Si en los dos (2) años inmediatamente anteriores al vencimiento de la póliza registra un buen comportamiento vial, tendrán derecho a un descuento del quince por ciento (15%) en el valor de la tarifa del SOAT.</p> <p>c) Si en los tres (3) años inmediatamente anteriores al vencimiento de la póliza registra un buen comportamiento vial, tendrán derecho a un descuento del veinte por ciento del (20%) en el valor de la tarifa del SOAT.</p> <p>Parágrafo 2º. La verificación de las condiciones exigidas para acceder a los descuentos, se hará teniendo en cuenta lo registrado en el RUNT respecto del vehículo a asegurar. Por lo cual, las aseguradoras en caso de haber novedad respecto a la propiedad del vehículo durante una misma vigencia del SOAT, deberán registrar dicha información con el fin de que los beneficios no sean conmutables al antiguo y nuevo propietario.</p> <p>Parágrafo 3º. De la exclusión de los incentivos. Los incentivos otorgados por esta Ley son excluyentes y no podrán acumularse.</p> <p>Teniendo en cuenta que los descuentos establecidos en este artículo son de aplicación progresiva, para acceder a estos por primera vez únicamente se tendrá en cuenta lo dispuesto en el literal a.</p> <p>Parágrafo 4º. Las compañías aseguradoras reconocerán un máximo del 5% por comisiones a los intermediarios por venta del SOAT. Los recursos liberados por concepto de comisiones, serán aplicados para el cubrimiento de los incentivos de que trata la presente ley y la sostenibilidad del sistema.</p>	<p>Artículo 3. Adiciónese el artículo 42A a la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>Artículo 42a. Aseguramiento complementario y voluntario al seguro obligatorio. La compañía aseguradora que ofrezca el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, SOAT, previsto en el artículo 42 de la Ley 769 de 2002 deberá además ofrecer una póliza complementaria cuya suscripción será voluntaria por parte del tomador. Este aseguramiento voluntario adicional tendrá por objeto la cobertura de responsabilidad civil por daños materiales a terceros, cubriendo la reparación o parte de ella de los bienes asegurables, en caso de presentarse un choque simple. Las compañías aseguradoras determinarán con libertad de oferta los montos asegurables, cumpliendo las disposiciones técnicas del Estatuto Orgánico del Sistema Financiero.</p> <p>Parágrafo 1º. Uso de herramientas de tecnologías de la información y comunicaciones. Con el fin de agilizar los procedimientos en vía ante un choque simple, para el levantamiento del croquis, análisis y recolección de datos de las causas probables de la colisión y posible responsable, deberán utilizarse herramientas técnicas y tecnológicas como cualquier tipo de vehículo aéreo no tripulado – VANT o UAV, plataformas virtuales o equipos móviles, entre otras, que permitan la atención del accidente en forma oportuna, segura y que garantice la autenticidad, integridad, conservación y posterior consulta de la información.</p> <p>La atención del siniestro a través del seguro obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT) y del aseguramiento voluntario complementario, deberá estar precedida, además del informe policial de accidente de tránsito - IPAT, que será registrado de manera automática en el RUNT, de la verificación de dicho accidente, en tiempo real, por parte de la compañía de seguros que emita el aseguramiento, utilizando los medios técnicos y tecnológicos señalados en la presente ley. Estos documentos no serán necesarios para que las instituciones prestadoras de salud, atiendan los lesionados por cuenta del SOAT.</p> <p>A la vez, deberán ser incorporados como evidencia o elemento material probatorio en las actuaciones administrativas o judiciales a que dé lugar el</p>
<p>siniestro, con el fin de evitar la suplantación y demás modalidades de fraude en la afectación del SOAT.</p> <p>Parágrafo 2º. En un plazo máximo de seis meses, contados a partir de la vigencia de la presente ley, el Ministerio de Salud, en coordinación con el Consejo Nacional en Seguridad Social en Salud, deberán adoptar vía reglamento, la modernización de la nomenclatura y clasificación de los procedimientos médicos, quirúrgicos y hospitalarios, para la atención de los siniestros del SOAT.</p> <p>Artículo 4. Modifíquese el artículo 427 del Estatuto Tributario, el cual quedará así:</p> <p>Artículo 427. POLIZAS DE SEGUROS EXCLUIDAS. No son objeto del impuesto las pólizas de seguros de vida en los ramos de vida individual, colectivo, grupo, accidentes personales, de que trata la Sección II del Capítulo III del Título 5º del Libro 4º del Código de Comercio, el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito -SOAT-, las pólizas de seguros que cubran enfermedades catastróficas que corresponda contratar a las entidades promotoras de salud cuando ello sea necesario, las pólizas de seguros de educación, preescolar, primaria, media, o intermedia, superior y especial, nacionales o extranjeros. Tampoco lo son los contratos de reaseguro de que tratan los artículos 1134 a 1136 del Código de Comercio.</p> <p>Artículo 5. El Ministerio de Transporte, en coordinación con el Ministerio de Salud y Protección Social, la Agencia Nacional de Seguridad Vial, la Superintendencia Financiera de Colombia y la Superintendencia Nacional de Salud, y la Dirección de Tránsito de la Policía Nacional revisarán periódicamente el estado y avances del país en materia de seguridad vial, evasión y fraude en la adquisición del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – SOAT, así como los planes de acción que contribuyan a un mejor comportamiento vial de los actores en la vía, promuevan la adecuada atención a las víctimas de accidentes de tránsito y las buenas prácticas en los cobros por estas atenciones.</p>	<p>Los resultados de dichas revisiones deberán ser remitidos dentro de los tres (3) primeros meses del año, a las comisiones Sextas Constitucionales Permanentes del Congreso de la República.</p> <p>Parágrafo: La Superintendencia Financiera de Colombia, la Agencia Nacional de Seguridad Vial, publicará las cifras sobre la adquisición y renovación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – SOAT, siniestros - identificando si se trata de siniestros que involucren o no víctimas, letales o fatales, siniestralidad, frecuencia y severidad de los siniestros (choques simples o pérdidas totales) de acuerdo a los datos suministrados por las aseguradoras.</p> <p>Artículo 6. Fortalecimiento de la ADRES. El Gobierno Nacional, a través del Departamento Administrativo de la Función Pública deberá efectuar los estudios técnicos que permitan establecer la capacidad técnica, tecnológica y organizacional de la Administradora de los Recursos del SGSSS -ADRES- para adelantar los procesos de recuperación de cartera por los pagos que efectúa como consecuencia de los accidentes de tránsito de vehículos no identificados y/o no asegurados. Como resultado de este estudio, a través del Ministerio de Hacienda y Crédito Público en coordinación con el Ministerio de Transporte y el Ministerio de Protección Social deberá efectuarse el fortalecimiento de la capacidad institucional y tecnológica de la ADRES para recuperar los dineros dirigidos al pago de las coberturas que correspondan a esta entidad.</p> <p>Artículo 7. Vigencia. Esta norma rige a partir de su promulgación y deroga todas aquellas que le sean contrarias.</p>

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE POR LA COMISION SEXTA DEL SENADO DE LA REPUBLICA, EN SESION REALIZADA EL DIA 1 DE JUNIO DE 2021, DEL PROYECTO DE LEY No. 458 DE 2021 SENADO, No. 019 DE 2020 CÁMARA

“POR LA CUAL SE ESTABLECEN MEDIDAS PARA PROMOVER LA ADQUISICIÓN, RENOVACIÓN, AMPLIACIÓN Y NO EVASIÓN DEL SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO (SOAT)”, SE MODIFICA LA LEY 769 DE 2002 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

EL CONGRESO DE COLOMBIA

Decreta:

Artículo 1. Objeto. La presente Ley tiene por objeto establecer medidas que permitan luchar contra la evasión en la adquisición del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), y las practicas inadecuadas al momento de siniestrar la póliza, mediante la adopción de incentivos que promuevan hábitos óptimos de conducción y de seguridad vial. Así mismo, establecer una nueva cobertura del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), que en ningún caso incrementará el valor de la póliza.

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

Parágrafo 1°. De los incentivos. Los propietarios de los vehículos que pertenecen a la categoría que conforme a la tarifa técnica subsidian a aquellos segmentos que presentan alta siniestralidad y que registren un buen comportamiento vial serán objeto de la disminución en el valor del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), así:

a) En caso de no reportar accidentes de tránsito dentro del año inmediatamente anterior tendrán un descuento del cinco por ciento (5%) sobre el valor del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT).

b) Si en los dos (2) años inmediatamente anteriores no hizo uso del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, tendrán un descuento del 8% por ciento en el valor de la tarifa del SOAT.

c) Si en los tres (3) años inmediatamente anteriores no hizo uso del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, tendrán un descuento del diez por ciento del (10%) en el valor de la tarifa del SOAT.

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

Parágrafo 3°. La no renovación del SOAT, en los términos establecidos por la ley, generará la imposición de una orden de comparendo en forma automática al propietario del vehículo, dentro de los 5 días hábiles después del vencimiento y previa notificación por parte de la entidad competente, en un periodo de 30 días calendario anteriores a la fecha de vencimiento del SOAT. Lo anterior, de conformidad con lo establecido para esta tipología de infracción, para lo cual la autoridad competente utilizará, a través del medio tecnológico habilitado, la información proveniente del RUNT.

Como medida anti evasión y de exigibilidad de tenencia del SOAT, este, también deberá presentarse para la revisión del vehículo automotor al momento de hacerse la revisión técnico-mecánica en los plazos establecidos en la ley.

Se le deberá garantizar al propietario su debido proceso y el derecho de defensa desarrollados en las normas pertinentes de la ley 1383 de 2013 y de la Ley 769 de 2002. De igual manera se le garantizará al propietario, presunto infractor, la opción de registrar en el RUNT que el vehículo no se encuentra circulando, ya sea por estar inmovilizado por una autoridad competente o por fallas mecánicas de éste.

Para garantizar la sostenibilidad del sistema que cubre el SOAT, adiciónese al artículo 160 de la Ley 769 de 2002, con una destinación del 10% de las multas recaudadas por la no renovación del SOAT. Para tal efecto los Ministerios de Transporte y de Salud, tendrán un año para fijar el procedimiento a seguir frente al uso de los recursos aquí señalados.

Artículo 4. El Ministerio de Transporte, en coordinación con el Ministerio de Salud y Protección Social, la Agencia Nacional de Seguridad Vial, la Superintendencia Financiera de Colombia y la Superintendencia Nacional de Salud, revisarán periódicamente el estado y avances del país en materia de seguridad vial y evasión en la adquisición del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – SOAT, así como los planes de acción que contribuyan a un mejor comportamiento vial de los actores en la vía, promuevan la adecuada atención a las víctimas de accidentes de tránsito y las buenas prácticas en los cobros por estas atenciones.

Los resultados de dichas revisiones deberán ser remitidos dentro de los tres (3) primeros meses del año, a las comisiones Sextas Constitucionales Permanentes del Congreso de la República.

Artículo 5. Fortalecimiento de la ADRES. El Gobierno Nacional, a través del Departamento Administrativo de la Función Pública deberá efectuar los estudios técnicos que permitan establecer la capacidad técnica, tecnológica y organizacional de la Administradora de los Recursos del SGSSS -ADRES- para adelantar los procesos de recuperación de cartera por los pagos que efectúa como consecuencia de los accidentes de tránsito de vehículos no identificados y/o no asegurados. Como resultado de este estudio, a través del Ministerio de Hacienda y Crédito Público en coordinación con el Ministerio de Transporte y el Ministerio de Protección Social deberá efectuarse el fortalecimiento de la capacidad institucional y tecnológica de la ADRES para recuperar los dineros dirigidos al pago de las coberturas que correspondan a esta entidad.

Artículo 6. Vigencia. Esta norma rige a partir de su promulgación y deroga todas aquellas que le sean contrarias.

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

Artículo 42a. Ámbito del aseguramiento obligatorio. El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, SOAT, previsto en el artículo 42 de la Ley 769 de 2002 garantizará, además; la cobertura de responsabilidad civil por daños materiales a terceros, cubriendo la reparación o parte de ella de los bienes asegurables, en caso de presentarse un choque simple; hasta por cinco (5) salarios mínimos legales vigentes para vehículo particular tipo carro y hasta por dos (2) salarios mínimos legales para vehículo particular tipo moto. Este seguro aplica en exceso de las pólizas de Responsabilidad Civil que tengan los vehículos, y podrá ser utilizado en un solo evento por cada vigencia. Dicha cobertura deberá quedar incluida en la nota técnica preparada anualmente por la Superintendencia Financiera para el ramo del SOAT

La disminución porcentual de la tarifa del SOAT, prevista en el párrafo primero del artículo 2° de esta ley, aplicará también cuando la póliza por este concepto no haya sido afectada. Las compañías aseguradoras, reconocerán un máximo del 5% por comisiones a los intermediarios. Los recursos liberados por concepto de comisiones, serán aplicados al cubrimiento de esta nueva cobertura para reparar los daños materiales a terceros. En ningún caso podrá incrementarse la tarifa de las primas del seguro con motivo de la ampliación de la cobertura de la que trata el presente artículo.

Parágrafo 1°. Facultades al Gobierno Nacional. Para la nueva cobertura del SOAT, por tratarse de un seguro obligatorio de forzosa contratación, fúlcitese al Gobierno Nacional para que, a través del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, señale con carácter uniforme las condiciones específicas de la nueva cobertura del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito -SOAT, de conformidad con las reglas previstas en el artículo 193 del Estatuto Orgánico del Sistema Financiero (EOSF).

Parágrafo 2°. Uso de herramientas tecnológicas. Con el fin de agilizar los procedimientos en vía ante un choque simple, para el levantamiento del croquis, análisis y recolección de datos de las causas probables de la colisión y posible responsable, deberán utilizarse herramientas técnicas y tecnológicas como cualquier tipo de vehículo aéreo no tripulado – VANT o UAV, plataformas virtuales o equipos móviles, entre otras, que permitan la atención del accidente en forma oportuna, segura y con información confiable.

La atención del siniestro para la cobertura de daños materiales a terceros por el SOAT, deberá estar precedido, además del informe policial de accidente de tránsito -IPAT, que será registrado de manera automática en el RUNT, de la verificación de dicho accidente, en tiempo real, por parte de la compañía de seguros que emite el SOAT, utilizando los medios técnicos y tecnológicos señalados en la presente ley. Estos documentos serán necesarios para que las instituciones prestadoras de salud, atiendan los lesionados por cuenta del SOAT.

En un plazo máximo de seis meses, contados a partir de la vigencia de la presente ley, el Ministerio de Salud, en coordinación con el Consejo Nacional en Seguridad Social en Salud, deberán adoptar vía reglamento, la modernización de la nomenclatura y clasificación de los procedimientos médicos, quirúrgicos y hospitalarios, para la atención de los siniestros del SOAT.

Comisión Sexta Constitucional Permanente

AUTO DE SUSTANCIACIÓN

En los términos anteriores, fue aprobado en Primer Debate por la Comisión Sexta, en sesión ordinaria realizada el día 1 de Junio de 2021, el Proyecto de Ley No. 458 de 2021 SENADO, No. 019 de 2020 CÁMARA “POR LA CUAL SE ESTABLECEN MEDIDAS PARA PROMOVER LA ADQUISICIÓN, RENOVACIÓN, AMPLIACIÓN Y NO EVASIÓN DEL SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO (SOAT)”, SE MODIFICA LA LEY 769 DE 2002 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”, según consta en el Acta No. 42, de la misma fecha.



JORGE ELIECER LAVERDE VARGAS
Secretario General
Comisión Sexta del Senado