

Bogotá D.C., septiembre de 2024.

**Doctor**  
**GREGORIO ELJACH**  
**Secretario General**  
**SENADO DE LA REPÚBLICA**  
**Ciudad.**

**Ref. Radicación proyecto de ley.**

Respetado Doctor Eljach:

De la manera más atenta me permito presentar el **Proyecto de Ley de 2024, "Por medio de la cual se adoptan medidas sobre el seguro obligatorio de daños corporales causados a las personas en accidentes de tránsito"**.

Lo anterior para fines de numeración y reparto a la respectiva Comisión Constitucional Permanente.

Por la atención prestada, anticipo mis más sinceros agradecimientos.



**JOSÉ VICENTE CARREÑO CASTRO**  
**Senador de la República.**



**Esteban Quintero Cardona**  
**Senador de la República.**

## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

## I. MARCO LEGAL

Decreto 663 de 1993

El Seguro Obligatorio de Daños Corporales Causados a las Personas en Accidente de Tránsito (SOAT) está regulado en el Decreto 663 de 1993 (Estatuto Orgánico del Sistema Financiero), y más específicamente en su Parte VI Capítulo IV "Régimen del seguro obligatorio de daños corporales causados a las personas en accidentes de tránsito".

El Artículo 192 señala aspectos generales como la **obligatoriedad**, en donde se establece que "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".

**Un fin social de seguro** que cubre la muerte o los daños corporales físicos, gastos de atención médica, gastos funerarios, atención a todas las víctimas de los accidentes, entre otros, incluso las de causados por vehículos automotores no asegurados o no identificados.

Una **definición de automotores** como "todo aparato provisto de un motor propulsor, destinado a circular por el suelo para el transporte de personas o de bienes...".

El artículo 193 fue modificado por el Artículo 1 del Decreto 019 de 2012, quedando entonces estos términos sobre **coberturas y cuantías**:

La **cobertura**, entendida como gastos médicos, quirúrgicos, farmacéuticos y hospitalarios por lesiones, debe ser fijada por el Gobierno Nacional de acuerdo con el "monto de recursos disponibles".

Una **incapacidad permanente** con una indemnización máxima de 180 salarios mínimos; **muerte y gastos funerarios** con 70 salarios mínimos, "siempre y cuando ocurra dentro del año siguiente a la fecha" del accidente; **gastos de transporte movilización de las víctimas a los establecimientos hospitalarios** o clínicos y las entidades de seguridad y previsión soc. de los subsectores oficial y privado del sector salud", con una cuantía de (10) veces el salario mínimo.



## Distribución recursos del SOAT

Teniendo en cuenta la Ley 100 de 1993, el Decreto 1032 de 1991, el Decreto 663 de 1993 y el Decreto 1283 de 1996, al costo inicial del seguro obligatorio de un vehículo automotor, se le incrementa un 50 por ciento para transferirlo al FOSYGA; lo que significa que si el seguro de un carro vale 100 pesos, se le incrementa la mitad para un total de 150 pesos, con el fin de que esos 50 pesos de incremento de la tarifa se transfieran al FOSYGA.

La aseguradora transfiere del monto inicial del seguro (100 pesos), un 20 por ciento para el Fondo de Fondo del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – FONSAT (20 pesos), un 3 por ciento para el Fondo de Previsión Vial Nacional (FVP)(3 pesos), y el 77 por ciento restante para la atención de un respectivo siniestro o accidente (SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO SOAT, DISTRIBUCIÓN DEL VALOR DE LA PRIMA Concepto 2006014991-001 del 17 de mayo de 2006 – Superintendencia Financiera de Colombia – SFC y “El seguro obligatorio de accidentes de tránsito, SOAT: Un aporte permanente al sistema de Seguridad Social en Salud para Colombia, Ricardo Gaviria Fajardo, Director Cámara Técnica del SOAT, FASECOLDA, 2005 <http://www.fasecolda.com/files/1513/8739/7008/09-soat.pdf> ).

### Ley 1364 de 2009

En cuanto a la ***vigencia de la póliza***, la Ley 1364 de 2009 modifica este numeral 1 del párrafo del artículo 193 y el numeral 4 del artículo 196 del Decreto 663 de 1993, en el sentido de que esta vigencia **“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”**.

El pago de indemnizaciones a la vez está contemplado en el Artículo 194 del Decreto 663 de 1993, que se basa fundamentalmente en la **“demostración del accidente y de sus consecuencias dañosas para la víctima”**, más la respectiva **“certificación de la atención por lesiones corporales o de incapacidad permanente”**, expedida respectivamente por un médico o institución hospitalaria.

### **Expediente de la Ley 1364**

**En la ponencia para primer debate en el Senado**, se explica inicialmente que “dentro de las clases de vehículos que contempla el Código Nacional de Tránsito, se



encuentran **los automóviles antiguos y clásicos**", que por "su edad y uso no tienen el mismo nivel de riesgo al cual están expuestos los demás vehículos que transitan regularmente por las calles y carreteras del país.

Un automóvil de estas características particulares, es una pieza de exhibición y colección, que **no está destinada al rodaje permanente y que su movilidad es para realizarle el mantenimiento respectivo o usarlos en festivales y eventos especiales**, donde los recursos económicos con motivo de las inscripciones de los mismos, —que constituyen un costo adicional para el dueño del vehículo—, son donados a instituciones sin ánimo de lucro".

La ponencia señala entonces que la póliza del SOAT para estos vehículos antiguos y clásicos debe tener un trato diferencial, pero advierte igualmente que "su utilización tiene un riesgo para terceros y por ende cuando circulen deben estar amparados por el SOAT, pero se puede considerar que la exposición de estos automóviles se hace durante menor tiempo, dado que estos permanecen en su mayoría estacionados en los parqueaderos, donde el riesgo es cero hacia terceros (de 12 meses en el año su exposición a riesgo es máximo tres meses en promedio)".

Y aclara la ponencia que **"estos vehículos pagan impuestos de rodamiento por 12 meses, siendo que solo circulan en promedio tres meses"** lo que indudablemente es inequitativo.

... el Estatuto Orgánico del Sistema Financiero en su artículo 193, establece que 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.

Dado la excepción planteada, el autor de la iniciativa propone que la vigencia mínima de la póliza de seguros de daños corporales causados a las personas en accidentes de tránsito para los automóviles que hayan obtenido el reconocimiento como antiguos y clásicos... sea trimestral y no anual como acontece con el resto de vehículos que se movilizan por el país...", concluye la ponencia para primer debate en el Senado.

La anterior ponencia deja inicialmente en claro que la **"vigencia" anual no es ni puede ser un término absoluto, sino que estaría sujeto a diversos factores o variables**, como es el caso de los carros antiguos y clásicos, no sin antes aclarar que en el marco legislativo mencionado anteriormente, en ninguna parte se explica por qué la vigencia debe ser únicamente anual, y por qué se descarta de manera que ésta sea fijada por meses o incluso días.



Es interesante como la citada ponencia entrega argumentos sólidos para no cobrar por año el SOAT en ese tipo de vehículos, porque a la vez está argumentando sin proponérselo porque **es viable también en otros casos no cobrar anualmente este seguro**, al afirmar que "por su edad y uso no tienen el mismo nivel de riesgo al cual están expuestos los demás vehículos que transitan regularmente por las calles y carreteras del país", lo que nos aproxima al objeto de este proyecto, al preguntar **qué pasaría si se tienen otros casos de vehículos en donde el riesgo es menor al no transitar a diario por las calles y carreteras del País.**

La ponencia igualmente anota que en estos casos **"no está destinada al rodaje permanente y que su movilidad es para realizarle el mantenimiento respectivo o usarlos en festivales y eventos especiales"** ... **"estos vehículos pagan impuestos de rodamiento por 12 meses, siendo que solo circulan en promediotres meses"**.

## **II. OBJETO Y JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO**

En ese orden de ideas, la anterior ponencia deja inicialmente en claro que la **"vigencia" anual no es ni puede ser un término absoluto, sino que estaría sujeto a diversos factores o variables**, como es el caso de los carros antiguos y clásico, no sin antes aclarar que, en el marco legislativo mencionado anteriormente, en ninguna parte se explica por qué la vigencia debe ser únicamente anual, y se descarta de manera tácita que ésta sea fijada por meses o incluso días.

Es interesante cómo la citada ponencia entrega argumentos sólidos para no cobrar por año el SOAT en ese tipo de vehículos, porque a la vez está argumentando sin proponérselo porqué es viable también en otros casos no cobrar anualmente este seguro, al afirmar que "por su edad y uso no tienen el mismo nivel de riesgo al cual están expuestos los demás vehículos que transitan regularmente por las calles y carreteras del país", lo que nos aproxima al objeto de este proyecto, al preguntar qué pasaría si se tienen otros casos de vehículos en donde el riesgo es menor al no transitan a diario por las calles y carreteras del País.

En ese sentido, este **proyecto de ley busca que la vigencia del SOAT no sea solo anual, sino además SEMESTRAL, TRIMESTRAL O MENSUAL, dependiendo el uso personal, industrial o comercial del vehículo automotor, porque evidentemente muchos colombianos con diferentes roles o labores no lo utilizan a diario y durante un año el respectivo vehículo automotor, sino que se limita a un determinado periodo en el tiempo, y a todas luces es injusto que se le obligue a pagar por todo el año.**

Un caso frecuente es el vehículo automotor de la familia, que muchas veces solo se

utiliza para salir de vez en cuando; en un festivo; en Semana Santa o en vacaciones de fin de año; o el caso de un profesional o un ejecutivo que definitivamente utiliza su vehículo para casos muy puntuales u otro también frecuente cuando un vehículo puede durar hasta cuatro meses en un taller para su reparación; teniendo en cuenta además, que en Bogotá y el resto de las grandes ciudades del País, la tendencia por cuestiones de movilidad y protección del medio ambiente, se está restringiendo el uso del transporte particular con medidas como el pico y placa y el incentivo del uso de la bicicleta (construcción de ciclovías).

#### IV. SATURACIÓN Y DESPLAZAMIENTO VEHICULAR

El Banco Interamericano de Desarrollo (BID) señaló que en Bogotá entre 2007 y 2016 se "generó un incremento del 81% de vehículos privados y 308% de motocicletas... generando altos niveles de saturación y un aumento del tiempo de desplazamiento para los usuarios", mientras que recientes cifras del Registro Único Nacional de Tránsito (RNT), en el año 2022 "la venta de vehículos nuevos (incluyendo motos) presentó un incremento del 9 % con respecto a 2021. Un total de 1.086.610 vehículos nuevos ingresaron al parque automotor del país en 2022, de los cuales el 74 % fueron motocicletas, el 11% camionetas, el 10 % automóviles y el 5 % restante otras clases de vehículos como campero, camión, motocarro, bus, buseta y volqueta" (Balance de cifras RUNT 2022 Boletín de Prensa 01 de 2023.pdf ([runt.com.co](http://runt.com.co))).

Y de acuerdo con el RUNT EN CIFRAS -Balance del sector tránsito y transporte 2023 -con corte al 31 de diciembre de 2023, <https://www.runt.gov.co/sites/default/files/documentos/Balance%20de%20cifras%20del%20sector%202023%20RUNT.pdf> - tiene un parque automotor de 18.952.113, correspondiente a 11.609.028 de motocicletas (61%), 7.134.588 de vehículos (38%), y 208.497 de maquinaria, remolques y semirremolques, y en consecuencia se registran 9.572.946 con **SOAT** (38%), y una preocupante evasión de 9.070.678(48%).

Y confirmando aún más esa "saturación y desplazamiento" vehicular, un reciente informe de la Federación Nacional de Comerciantes (FENALCO), señala que "en abril de 2024, el sector automotor registró un destacado aumento en la venta de vehículos nuevos, alcanzando la cifra de 15,291 unidades, lo que representa un incremento del 11.3% en comparación con el mismo mes del año anterior. Este mes también fue testigo de un notable crecimiento en la venta de vehículos eléctricos, con un aumento del 15.6%, y de vehículos híbridos, con un impresionante 104.4% más

respecto a abril de

2023". ([https://www.fenalco.com.co/blog/gremial-4/informe-del-](https://www.fenalco.com.co/blog/gremial-4/informe-del-sector-automotor-a-abril-2023)

[sector-automotor-a-abril-2023](https://www.fenalco.com.co/blog/gremial-4/informe-del-sector-automotor-a-abril-2023) 4-2855#:~:text=En%20abril%20de%202024%2C%20el,mismo%20mes%20del%20a%C3%B1o%20anterior).

Lo anterior se convierte en un argumento de peso para continuar en la búsqueda de mecanismos que estimulen el no uso diario y frecuente del vehículo, a lo que se debe anotar que el SOAT **SEMESTRAL, TRIMESTRAL O MENSUAL** fomenta un uso ocasional o una cultura del "estacionamiento".

## V. MORTALIDAD Y POLUCIÓN DEL AIRE URBANO

Según cifras del DNP, 10.527 fallecimientos en el año 2015 fueron vinculados en el País con la polución del aire urbano y 2.286 con la contaminación del espacio interior de casas y establecimientos, y lo más preocupante es que los primeros se deben exclusivamente a lo que emiten las chimeneas y los vehículos, sin contar que esa mortalidad prematura y atención de enfermedades le genera un gasto al Estado de 3 billones de pesos, lo que compromete el 0,38 por ciento del PIB; mientras que el año antepasado un reporte de Greenpeace sobre la calidad del aire, advierte que la Ciudad de Bogotá no cumplió con los requerimientos de la Organización Mundial de la Salud (OMS); porque se registraron "3.400 muertes prematuras atribuibles a la exposición a PM2.5 en 2021. Per cápita, esta tasa de mortalidad es comparable a la del tabaquismo y mucho mayor que las tasas de mortalidad por homicidio intencional o consumo de drogas en Colombia".

Lo anterior se convierte en un argumento más para crear la modalidad de SOAT **SEMESTRAL, TRIMESTRAL O MENSUAL**, logrando así aportar al medioambiente, reducir el problema de salud pública y ahorrarle cuantiosas sumas al País.

## VI. IMPACTO FISCAL

Es evidente que esta nueva modalidad del SOAT le va a ahorrar cuantiosos recursos al Estado, por lo que no tendría sentido decir que esta iniciativa legislativa va a generar un impacto fiscal al País, cuando su aporte al no uso del carro o cultura del "estacionamiento" será definitivo para reducir notablemente esos 3 billones de pesos que el Estado gasta en esa mortalidad prematura y atención de enfermedades por contaminación.

Esto sin contar que el SOAT **SEMESTRAL, TRIMESTRAL O MENSUAL** contribuye a disminuir la evasión del pago del mismo, porque evidentemente cobrar anualmente

por carros que gran parte del año permanecen estacionados, sin duda genera muchas veces evasión de muchos colombianos que prefieren salir sin el SOAT, considerando que por unos pocos días no se justifica el pago de un seguro anual y el riesgo disminuye no solo en la verificación de las autoridades de tránsito

sino en la probabilidad de un accidente o siniestro; pero que igualmente no se van a motivar a continuar esa evasión cuando un SOAT **SEMESTRAL, TRIMESTRAL O MENSUAL** es mucho más cómodo y económico de pagar, y a la vez pueden andar con la comodidad de estar amparados por este seguro. AAA

Y a la vez la "formalización" del carro con la adquisición del seguro del SOAT, igualmente va a disminuir las transferencias del Fondo del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito - FONSAT, que entre otros fines cubre los accidentes de vehículos que no están asegurados, por lo que se podría plantear además que el SOAT **SEMESTRAL, TRIMESTRAL O MENSUAL** permitiría eliminar a corto, mediano y largo plazo la evasión a pagar el mencionado seguro, en donde esa **evasión** en los últimos años le ha dejado pérdidas al País de más de dos billones de pesos, lo que genera un total de acumulación de multas por 4,4 billones de pesos, pero que lamentablemente solo se han podido recuperar 0,7 billones de pesos, como en su momento lo ha revelado la Administradora de los Recursos de la Salud (ADRES).

En el mismo sentido, la implementación del SOAT en esas condiciones contribuiría sin duda en la disminución de accidentes de tránsito, porque obviamente a menos circulación de un vehículo baja la posibilidad de un siniestro, lo que se traduce en menos recursos que tiene que transferir la subcuenta de Riesgos Catastróficos y Accidentes de Tránsito (ECAT) del Fondo de Solidaridad y Garantía (Fosyga), teniendo en cuenta que por este ítem entre enero y julio del año 2022 se han registrado 3704 muertos, presentándose un incremento del 3,03 por ciento con respecto al mismo periodo de tiempo en el año anterior, al registrarse 109 muertos más, de acuerdo con las cifras del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses.

## VII. SUSTENTACIÓN DEL ARTICULADO

En ese orden de ideas, el **artículo 1** del proyecto de ley modifica el Artículo 1 de la Ley 1364 de 2009, que modifica el numeral 1 del parágrafo del artículo 193 del Decreto 663 de 1993, **adicionando el término SEMESTRAL, TRIMESTRAL O MENSUAL**, con el fin de que la vigencia de la póliza no sea únicamente anual.

Este artículo 1 del proyecto **adiciona igualmente un parágrafo al Artículo 1 de la Ley 1364 de 1999, con el fin de que el Gobierno Nacional reglamente "en**



proporcionalidad las tarifas máximas que pueden cobrarse por el seguro obligatorio de daños corporales causados a las personas en accidentes de tránsito (SOAT) ANUAL, SEMESTRAL, TRIMESTRAL O MENSUAL", en el entendido que al ente gubernamental le corresponde establecer las condiciones y especificaciones técnicas de esta nueva modalidad del seguro, incluidas las tarifas mensuales o diarias proporcionales a la tarifa anual al SOAT.

**JOSÉ VICENTE CARREÑO CASTRO**  
Senador de la República.

**Esteban Quintero Cardona**  
Senador de la República.

# SENADO DE LA REPUBLICA

Secretaría General (Art. 139 y ss Ley 5ª de 1.992)

El día 03 del mes Sept del año 2024

se radicó en este despacho el proyecto de ley

Nº. 221 Acto Legislativo Nº \_\_\_\_\_, con todos y

cada uno de los requisitos constitucionales y legales

por: H.S. José Vicente Carreño Castro, Esteban Quintero Cardona  
Cardona

SECRETARIO GENERAL

Proyecto de Ley "Por medio de la cual se adoptan medidas sobre el seguro obligatorio de daños corporales causados a las personas en accidentes de tránsito".

El Congreso de Colombia,

DECRETA:

Artículo 1. El Artículo 1 de la Ley 1364 de 2009, que modifica el numeral 1 del párrafo del artículo 193 y el numeral 4 del artículo 196 del Decreto 663 de 1993, quedará así:

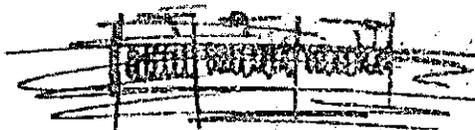
*Artículo 1. El numeral 1 del párrafo del artículo 193 del Decreto 663 de 1993 quedará así:*

*Artículo 193. Aspectos específicos relativos a la póliza.*

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

Las autoridades de tránsito verificarán esta circunstancia.

Parágrafo. En un plazo no mayor a seis meses de expedida la presente Ley, el Gobierno Nacional establecerá los términos y condiciones para fijar las tarifas máximas del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), teniendo en cuenta lo estipulado en el presente Artículo.



JOSÉ VICENTE CARREÑO CASTRO  
Senador de la República.



Esteban Quintero Cardona  
Senador de la República.