

Bogotá D.C., 17 de marzo 2025

Honorables Representantes

IRMA LUZ HERRERA

DANIEL CARVALHO MEJÍA

Ponentes Proyecto de Ley

CÁMARA DE REPRESENTANTES

Carrera 7 No. 8-68 Oficina 310 - 312, Edificio Nuevo Congreso

Ciudad

Asunto: Comentarios de Fasecolda el texto aprobado en primer debate del Proyecto de Ley 136/2024C *“Por medio del cual se establece medidas para promover la responsabilidad de los actores viales y la seguridad vial.”*

Honorables Representantes:

Una vez conocido el Informe de ponencia para el primer debate en el Senado de la República del Proyecto de Ley No. 136/2024C *“por medio del cual se establece medidas para promover la responsabilidad de los actores viales y la seguridad vial”*, estimamos pertinente manifestarle las preocupaciones que surgen para el sector asegurador ante el nuevo articulado de esta iniciativa, pues consideramos que a pesar de la recta intención de promover la seguridad vial, esto puede afectar directamente a las víctimas de accidentes de tránsito.

Lamentamos no haber podido remitir nuestros comentarios con mayor antelación, pues desafortunadamente la ponencia para el primer debate no se encontraba publicada en la Gaceta del Congreso al momento del debate. Esto imposibilitó la remisión de observaciones previas a la sesión del debate, impidiendo que estas fueran consideradas oportunamente. Sin embargo, procedemos a remitir las observaciones del gremio asegurador con el objetivo de que puedan ser útiles en el resto del trámite legislativo.

Es fundamental destacar que la accidentalidad vial en el país se ha convertido en un grave problema de salud pública. En 2023, se alcanzó una cifra histórica de 8.546 fallecidos en accidentes de tránsito y 1,2 millones de víctimas atendidas por esta causa. Los recursos recaudados a través del SOAT son esenciales para la atención de las víctimas de accidentes de tránsito.

En este contexto, cabe resaltar que, el SOAT ha permitido garantizar la atención a las víctimas, cumpliendo su propósito de salvar vidas al asegurar los recursos necesarios para la atención en salud de los afectados por accidentes de tránsito, así como el pago de indemnizaciones por muerte o lesiones. Durante la última década, este seguro ha beneficiado a más de 7 millones de personas en el país, con pagos que superan los \$16 billones. En los últimos años, ha atendido a más de 1,1 millones de víctimas de accidentes de tránsito anualmente, con desembolsos promedio de \$2,0 billones.

Entendemos y compartimos el objetivo social del proyecto de ley, que busca fomentar la seguridad vial y la responsabilidad de los actores viales, promoviendo una cultura de

respeto a las normas de tránsito a través de recompensas para aquellos conductores que no hayan sido sancionados por infracciones durante el año inmediatamente anterior. Sin perjuicio de lo anterior, este tipo de incentivos no han demostrado tener una relación directa con la reducción del número de víctimas o fallecidos. Un ejemplo de ello es la Ley 2161 de 2021, que, a pesar de haber establecido un descuento del 10% en el costo del seguro por buen comportamiento, no impidió que el número de víctimas y fallecidos aumentara, alcanzando cifras históricas de muertos y heridos en los años siguientes a la expedición de la Ley.

Adicionalmente, el país carece de un número suficiente de autoridades de tránsito para supervisar y hacer cumplir las normas del Código Nacional de Tránsito. Esta problemática requiere esfuerzos estructurales a nivel territorial, que incluyan el fortalecimiento de las capacidades de las autoridades de tránsito.

Es importante señalar que la implementación de algún tipo de descuento sobre la tarifa del SOAT, como el que se busca con este proyecto, podría llegar a representar según cálculos preliminares, un costo fiscal anual estimado de \$30 mil millones por cada punto porcentual de descuento, impactando negativamente los recursos que recibe la ADRES y la Agencia Nacional de Seguridad Vial vía contribuciones y transferencias.

Además, cabe recordar que la Superintendencia Financiera de Colombia realiza anualmente el análisis técnico de las tarifas del SOAT bajo los principios de equidad, suficiencia y moderación¹, garantizando así los recursos necesarios para atender a las víctimas y asegurar la sostenibilidad del seguro. Estos principios permiten que el SOAT funcione como una gran bolsa común, en la cual todos los tomadores del seguro contribuyen. Cualquier reducción significativa podría desbalancear el sistema y, eventualmente, forzar un aumento en las tarifas para todos los propietarios.

En ese sentido, respetuosamente solicitamos la eliminación del Artículo 7° del proyecto de ponencia para primer debate, que contempla un descuento por reglamentar frente a la prima del SOAT. Para ampliar estas consideraciones, anexamos un documento que detalla los temas de la iniciativa que, a nuestro parecer, deben ser objeto de análisis para asegurar la adecuada operación de este seguro fundamental para las víctimas de accidentes de tránsito.

Quedamos atentos a sus comentarios y, de considerarlo necesario, nos ponemos a su disposición para adelantar una reunión sobre el particular.

Reciba un atento saludo.



LUIS EDUARDO CLAVIJO
Vicepresidente Jurídico
Fasecolda

Anexo: Lo anunciado

¹ Se anexa documento y nota técnica de las tarifas del SOAT 2025.

ANEXO

CONSIDERACIONES SOBRE EL PROYECTO DE LEY 136 DE 2024C

1. PARA LOGRAR UN CAMBIO EN LA CULTURA VIAL DEL PAÍS SE REQUIERE UN MAYOR CONTROL SOBRE LA NORMATIVIDAD EXISTENTE PARA GARANTIZAR SU EFECTIVIDAD

Al analizar el marco normativo que regula la actividad de conducción en el país, se identifican mecanismos de protección como el uso obligatorio del cinturón de seguridad, cascos, control de velocidad, entre otros factores relacionados con el comportamiento en las vías. Aunque la legislación en esta materia es robusta, no se evidencia una aplicación efectiva de sanciones a los actores viales que incumplen estas normas. Esto se debe, en gran medida, al déficit de autoridades de tránsito en el territorio nacional, especialmente en poblaciones más pequeñas.

En relación con esto, la Organización Mundial de la Salud ha señalado:

“Promulgar leyes de tránsito es un paso vital, pero las leyes por sí solas no bastan para conseguir la reducción esperada de las víctimas mortales causadas por el tránsito. Es preciso garantizar que estas leyes se cumplan y que se impongan las sanciones adecuadas para disuadir a los conductores y otros usuarios de las vías de cometer infracciones de tránsito o reincidir en ellas, e incrementar el potencial de las leyes para salvar vidas. (...) Una vigilancia firme y sostenida del cumplimiento de las leyes de tránsito, acompañada por actividades de educación pública, tiene efectos positivos sobre el comportamiento de los usuarios de las vías y contribuye de este modo a salvar potencialmente millones de vidas.”²

Por lo tanto, el cumplimiento de las normas de tránsito como mecanismo para cambiar el comportamiento de los actores viales requiere esfuerzos coordinados entre las autoridades nacionales y locales, incluyendo un incremento en los controles viales. Sin embargo, el país enfrenta serias deficiencias en este aspecto: según la Superintendencia de Tránsito y Transporte³, el 58 % de los municipios no cuenta con ningún tipo de control operativo de tránsito para garantizar el cumplimiento de estas disposiciones.

2. DETERMINACIÓN DE LA PRIMA COMERCIAL DEL SOAT

La tarifa del SOAT, a diferencia de otros seguros en Colombia, es establecida por la Superintendencia Financiera de Colombia (SFC) bajo los principios de equidad, suficiencia y moderación, conforme al numeral 5° del artículo 193 del Estatuto Orgánico del Sistema Financiero. Cada año, la entidad determina las tarifas con el objetivo de mantener el equilibrio del sistema, lo que se conoce como el concepto de "suficiencia cero".

² Organización Mundial de la Salud. "Salve Vidas. Paquete de medidas técnicas de seguridad vial." Disponible en línea en: <https://iris.who.int/bitstream/handle/10665/255308/9789243511702-spa.pdf;jsessionid=34D0E11BB57E7936FF07AF249D81987D?sequence=1>

³ Superintendencia de Transporte. "Municipios sin control operativo de Tránsito en el país registraron 856 muertos por accidentalidad vial en 2017" Disponible en línea en: <https://www.supertransporte.gov.co/index.php/comunicaciones/municipios-sin-control-operativo-de-transito-en-el-pais-registraron-856-muertos-por-accidentalidad-vial-en-2017/>

Este concepto implica que los recursos disponibles, es decir, las primas recaudadas (descontadas las contribuciones y transferencias), deben ser suficientes para cubrir todos los siniestros, comisiones y gastos de operación esperados durante un período determinado.

Si la tarifa es insuficiente para cubrir siniestros y gastos de operación, debe ajustarse al alza. Si los recursos superan los costos, la tarifa disminuye, y si es apenas suficiente, se mantiene. Este procedimiento busca garantizar que la tarifa proporcione los recursos necesarios para la estabilidad y sostenibilidad del SOAT.

Para cumplir con el principio de solidaridad y equilibrar la tarifa del SOAT, la SFC emplea un sistema de subsidios cruzados desde que inicio este seguro. Este esquema establece tarifas diferenciadas según la categoría de cada vehículo, permitiendo que las categorías de menor riesgo subsidien a las de mayor riesgo. Por ejemplo, las motocicletas, que representan un alto riesgo, son subsidiadas por vehículos de menor siniestralidad, como los automóviles. Así, se distribuyen equitativamente los costos de los accidentes entre las categorías de vehículos asegurados, considerando el nivel de ingresos de los propietarios para asegurar la asequibilidad para toda la población.

En Colombia, se presume que los propietarios de motocicletas, especialmente de bajo cilindraje tienen un nivel de ingresos inferior al de los propietarios de otros vehículos. De igual forma, para ciertos vehículos de servicio público, se ha considerado adecuado que el costo del SOAT no aumente la tarifa final del pasaje. De esta manera, el subsidio cruzado beneficia de manera importante a motocicletas y vehículos de servicio público, mientras que otros vehículos asumen un costo mayor.

Esto se debe a que la Superintendencia Financiera ajusta la tarifa del SOAT con base en los principios de equidad, suficiencia y moderación, para garantizar los recursos necesarios que permiten la atención de víctimas y el funcionamiento adecuado del seguro.

En resumen, el sistema se financia con la totalidad de aportes de todos los asegurados, por lo que cualquier descuento puede desequilibrar el sistema y aumentar las tarifas para todos los propietarios de vehículos.

3. COSTO FISCAL Y AFECTACIÓN A LAS VÍCTIMAS DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO

El SOAT es un instrumento de protección que garantiza los recursos necesarios para cubrir las atenciones en salud de las víctimas de accidentes de tránsito hasta 70,13 UVT, o hasta 263,13 UVT en el caso de vehículos de riesgo diferencial⁴, además de otras coberturas⁵. A través de la expedición de las pólizas de este seguro, se recaudan en promedio \$1,8 billones anuales, los cuales se transfieren directamente al sistema nacional de salud mediante la ADRES, y cerca de \$103 mil millones adicionales que se destinan anualmente a la Agencia Nacional de Seguridad Vial⁶ (ANSV). En términos generales, de cada \$100

⁴ Categorías definidas en el decreto 2497 de 2022

⁵ El SOAT ofrece 4 coberturas: i) gastos de transporte y movilización de las víctimas (10 smldv), ii) gastos médicos, quirúrgicos, farmacéuticos y hospitalarios (hasta 800 smldv por víctima), iii) incapacidad permanente (hasta 180 smldv) y iv) muerte y gastos funerarios (750 smldv).

⁶ Art.2.8.1.4.1.1 Decreto 780 de 2016 y Art.7 de la Ley 1702 de 2013

que un ciudadano paga por el SOAT de su vehículo, \$43 se destinan a la ADRES, \$2 a la ANSV y los \$55 restantes se utilizan para la atención de siniestros y la operación del seguro.

En este contexto, la implementación de reducciones tarifarias o descuentos asociados al buen comportamiento de los conductores según lo propuesto en este proyecto de ley disminuiría el monto total recaudado a través de las pólizas del SOAT. Esto generaría una reducción en los recursos disponibles para la atención de víctimas de accidentes de tránsito, así como para la ADRES, el sistema de salud y la ANSV.

4. CONCLUSIONES

Conscientes de la importancia de crear incentivos para fomentar la seguridad y cultura vial, consideramos relevante destacar las siguientes conclusiones:

- La experiencia global, respaldada por organismos internacionales, demuestra que la mera expedición de normativas no basta para abordar los factores de riesgo viales ni para transformar la cultura vial de las poblaciones. Es la vigilancia efectiva de su cumplimiento la que permite obtener beneficios concretos, promoviendo el respeto a las leyes de tránsito y contribuyendo, de manera decisiva, a la reducción de *“las defunciones, traumatismos y costos socioeconómicos conexos causados por el tránsito.”*⁷
- El otorgamiento de beneficios o incentivos a la ciudadanía frente a la adquisición del seguro no ha demostrado un impacto positivo en la reducción de la siniestralidad vial. Por el contrario, las cifras evidencian un aumento constante en el número de víctimas y fallecidos, lo que sugiere que estas medidas no abordan las causas profundas de los accidentes. Por ello, es prioritario implementar estrategias integrales que fortalezcan la educación vial, la infraestructura segura y el control efectivo de las normas, para generar un cambio significativo en la cultura vial del país.
- La Superintendencia Financiera de Colombia es la entidad competente para establecer y revisar los criterios técnicos y operativos del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT). De manera periódica, esta entidad revisa las condiciones técnicas y financieras del seguro, y realiza un estudio de suficiencia para asegurar que las tarifas estén alineadas con la realidad nacional en cuanto a siniestralidad.
- El establecimiento de descuentos sobre el costo del valor de la prima emitida del SOAT podría impactar negativamente los recursos destinados a la atención de más de 1,2 millones de víctimas de accidentes de tránsito cada año, así como afectar las contribuciones y transferencias recaudadas a través de esta póliza.

En virtud de las consideraciones anteriores, reiteramos nuestra disposición para atender cualquier inquietud relacionada con este documento y solicitamos respetuosamente crear una mesa técnica que revise el efecto del proyecto de Ley en el marco del funcionamiento del SOAT con en la que participen las diferentes entidades como la Superintendencia

⁷ Organización Mundial de la Salud. “Salve Vidas. Paquete de medidas técnicas de seguridad vial.” Disponible en línea en: <https://iris.who.int/bitstream/handle/10665/255308/9789243511702-spa.pdf;jsessionid=34D0E11BB57E7936FF07AF249D81987D?sequence=1>

Financiera, la ADRES, Agencia Nacional de Seguridad Vial, del Ministerio de Salud y Protección Social y el Ministerio de Hacienda y Crédito Público.

