

PROYECTO DE LEY _____ DE 2020 SENADO

“por medio de la cual se adiciona al artículo 42 de la Ley 769 de 2002 incentivos en el valor del SOAT y se dictan otras disposiciones”.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. Adiciones al artículo 42 de la Ley 769 de 2002 los siguientes párrafos:

Parágrafo 1: INCENTIVO. Los incentivos otorgados por esta ley son excluyentes y no podrán acumularse. Los propietarios de vehículos automotores denominados motocicleta 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 tendrá un descuento del quince por ciento (15%) sobre el valor del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito SOAT.
- b) Si en los dos años inmediatamente anteriores NO hizo uso del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, tendrá un descuento del veinte por ciento (20%) en el valor de la tarifa del SOAT.
- c) Si en los tres años inmediatamente anteriores NO hizo uso del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, tendrá un descuento del veinticinco por ciento del (25%) del valor de la tarifa del SOAT.
- d) Si en los cuatro años inmediatamente anteriores NO hizo uso del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, tendrá un descuento del treinta por ciento del (30%) del valor de la tarifa del SOAT.
- d) Si cumple cinco años o más sin hacer uso del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, tendrá un descuento del treinta y cinco por ciento del (35%) del valor de la tarifa del SOAT.

Parágrafo 2: SOBRECARGOS. Los propietarios de los automotores denominados motocicleta que se hayan visto involucrados en accidentes de tránsito que implique el uso del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, acarrearán un cargo adicional sobre el valor del SOAT así.

JAIME RODRIGUEZ CONTRERAS

Representante del Meta

- a) Si en el año inmediatamente anterior hizo uso del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito por una sola vez tendrá un recargo del diez por ciento (10%) sobre de la tarifa del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito
- b) Si en el año inmediatamente anterior HIZO uso del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, dos o más veces, el valor del recargo aumentará en cinco por ciento (5%) por cada vez adicional; este aumento tendrá un tope de hasta el treinta por ciento 30%.

Artículo 2°. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las normas que le sean contrarias.

JAIME RODRIGUEZ CONTRERAS

Representante a la Cámara

Departamento del Meta

JAIRO HUMBERTO CRISTO CORREA

Representante a la Cámara

Departamento Norte de Santander

EXPOSICION DE MOTIVOS

PROYECTO DE LEY ____ DE 2020 SENADO

“por medio de la cual se adiciona al artículo 42 de la Ley 769 de 2002 incentivos en el valor del SOAT y se dictan otras disposiciones”.

I. ANTECEDENTES DEL PROYECTO DE LEY

El presente proyecto de ley se radicó inicialmente ante la Secretaria General de Senado con el número 105 de 2018, sin embargo, no alcanzó a ser tramitado en comisión. Para la legislatura 2019-2020 se volvió a presentar con el número 165 de 2019 Senado y el mismo título “Por medio del cual se modifica el Artículo 42 de la ley 769 de 2002, se crean incentivos en el valor del SOAT y se dictan otras disposiciones”, radicado el 10 de septiembre de 2019 ante la secretaria general del Senado de la República por los Honorables Representantes a la Cámara Jaime Rodríguez Contreras, del Partido Cambio Radical, y Alejandro Carlos Chacón Camargo, del Partido Liberal Colombiano; fue publicado en la Gaceta del Congreso No. 883 de 2019. A pesar de presentarse ponencia positiva al proyecto no alcanzó a ser debatido en la Comisión.

Se presenta nuevamente en consideración del Honorable Congreso de la República el proyecto de ley, lo anterior, en atención a que esta propuesta consagra un incentivo al buen comportamiento vial que redunde en la salvaguarda de la integridad física y la vida de los colombianos; además el alivio económico emanado del dicho buen comportamiento representa para los propietarios de motocicletas un bálsamo leve para aquellos que adquieren este tipo de vehículo automotor como medio de trabajo y transporte.

II. OBJETO

El objeto del presente proyecto de ley es incentivar el buen comportamiento vial de los propietarios de motocicletas y/o usuarios de las mismas, aunado a lo anterior, las medidas previstas en el presente proyecto de ley buscan la paridad frente a los costos del seguro SOAT entre los propietarios de vehículos automotores.

Con relación al primer punto del objeto del presente proyecto de ley el Instituto Nacional de Medicina Legal en su reporte "*Información preliminar de lesiones fatales de causa externa en Colombia. Enero a mayo de 2020*"¹, informa que a 31 de mayo de 2020 se produjeron 1968 muertes por accidente de tránsito, de los cuales 1022 muertes fueron causadas por motocicletas, es decir, alrededor de 51,9% de las muertes reportadas. Si se revisa el reporte, el objeto de colisión "motocicletas", causó 1022 colisiones por encima de los automóviles que causaron 946.

En este sentido, es relevante para el Estado adoptar medidas que conlleven a la disminución de las muertes por accidente de tránsito, y dado que el reporte del Instituto Nacional de Medicina Legal discrimina el objeto de colisión y allí se observa que las motocicletas son el vehículo automotor que más colisiones causa, es a estos conductores o usuarios a quienes se direcciona el proyecto de ley para que muden su comportamiento vial, se reduzcan los accidentes de tránsito y se protejan las vidas de los colombianos y colombianas.

Por otro lado, la segunda razón por la cual se presenta este proyecto de ley es alivianar los costos del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito para los propietarios de motocicletas, por cuanto el valor del vehículo frente al costo del SOAT es altamente desigual con relación al costo que pagan otros propietarios de vehículos automotores diferentes a las motocicletas. Según la tabla de Seguros del Estado para el 2018, el costo del SOAT para una motocicleta de menos de 100 c.c. gira alrededor de los 337.650 mil pesos, y las motos de mayor cilindraje hasta los 510.750 mil pesos. Un vehículo familiar debe pagar un promedio de 408.425 mil pesos por concepto de SOAT.

¹ <http://www.medicinalegal.gov.co/observatorio-de-violencia/> Información preliminar de lesiones fatales de causa externa en Colombia. Enero a mayo de 2020/violencia-transporte.

Ahora bien, si observamos el costo de una motocicleta de menos de 100 c.c. que es de alrededor 3 millones y 3 millones y medio², entonces el precio del seguro anual representaría un 12% del valor del vehículo mientras que el porcentaje frente al vehículo familiar que en promedio su valor es 35 millones³ de pesos sería de 1 %.

En consecuencia se está exigiendo un mayor pago por el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito a los propietarios de vehículos moto, que en la mayoría de los casos son de estratos económicamente más bajos, que a los propietarios de vehículos familiares; es decir, que resulta sobredimensionado el valor del SOAT de las motocicletas en comparación con los demás tipos de vehículos automotores.

III. GENERALIDADES

Retomando las consideraciones del Honorable Senador Ivan Dario Agudelo, ponente del proyecto de ley 165 de 2019 Senado; el SOAT es un Seguro Obligatorio para todos los vehículos automotores que transiten por el territorio nacional; con este se 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.

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; 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.

IV. MARCO LEGAL DEL PROYECTO DE LEY

² <https://www.auteco.com.co/>

³ <https://www.chevrolet.com.co/cruze-sedan/test-drive.html>

La Constitución política de Colombia faculta al Congreso de la República en su artículo 114 y 150 hacer las leyes, reformarlas o derogarlas. En el mismo sentido, la ley 5° de 1992, en su artículo 6° numeral 2 establece dentro de las funciones del Congreso la de elaborar, interpretar, reformar, y derogar las leyes y códigos en todos los ramos de la legislación. Para el caso puntual se propone crear un párrafo al artículo 42 de la ley 769 de 2002; donde se den incentivos sobre el valor del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito para los vehículos motos.

Aunado a lo anterior el proyecto cumple con los requisitos de los artículos 158 y 169 Constitucional referentes a unidad de materia y título, además el artículo 13 Constitucional establece el deber del Estado de promover las condiciones necesarias para que todos gocemos de un trato igual y efectivo y de proteger a grupos sociales que se encuentra en debilidad manifiesta o que sus condiciones socioeconómicas los pongan en situaciones de inferioridad o debilidad.

El artículo segundo de la Constitución establece que son fines del Estado; *ARTICULO 2o. Son fines esenciales del Estado: servir a la comunidad, **promover la prosperidad general** y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación; defender la independencia nacional, mantener la integridad territorial y asegurar la convivencia pacífica y **la vigencia de un orden justo.***

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. (Negrilla y subrayado fuera de texto)

La ley 769 de 2002, Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones, en el párrafo primero de su artículo 4° establece que El Ministerio de Transporte deberá elaborar un plan nacional de seguridad vial para disminuir la accidentalidad en el país; en ese sentido se presenta el este proyecto

de ley, como mecanismo persuasivo del buen comportamiento vial que disminuya la accidentalidad en el país.

V. CONVENIENCIA DEL PROYECTO DE LEY

Este proyecto de ley adiciona dos párrafos al artículo 42 de la Ley 769 de 2002, con el ánimo de promover la educación vial y reducir el nivel de accidentalidad de las motocicletas, aunado a lo anterior se pretende con los incentivos ofrecer condiciones de equidad a los propietarios de motocicletas por cuanto al no presentar accidentes de tránsito en los cuales deba hacer uso del Seguro Obligatorio contra Accidentes de Tránsito se reduce el valor de este.

De conformidad con lo expuesto por el ponente, en su informe positivo para primer debate, las medidas de confinamiento obligatorio han reducido los niveles de riesgo de accidente debido a la menor cantidad de vehículos en circulación. Según el más reciente informe del Observatorio Nacional de Seguridad Vial⁴, entre enero y abril de este año las víctimas mortales en accidentes de tránsito han disminuido 11,9%, lo cual representa 224 personas fallecidas menos que en el mismo periodo de 2019. Esto, implica una reducción en el desembolso de los recursos del SOAT de un 9,1% solo en este periodo. Por su parte, la siniestralidad de los vehículos durante los 45 días de confinamiento total, se redujo en un 70%.

Si bien, por la alta accidentalidad deberían tener el Seguro Obligatorio contra Accidentes de Tránsito para las motos un costo más elevado, se debe tener en cuenta que los usuarios de este tipo de vehículos cuentan con una menor capacidad adquisitiva y que en su mayoría estos vehículos son el sustento del hogar. Teniendo en cuenta lo anterior, la reducción del valor del SOAT para las motocicletas contribuye a la recuperación del poder adquisitivo de sus propietarios; aunado a ello se convierte en un mecanismo para asegurar la vida, el trabajo, la justicia y la igualdad consagrados en el preámbulo de nuestra Constitución Política.

⁴ Observatorio Nacional de Seguridad Vial, 2020.

<https://ansv.gov.co/observatorio/indexb31b.html?op=Documentacion&id=49#>

VI. IMPACTO FISCAL

Dando cumplimiento a lo dispuesto por el artículo 7° de la Ley 819 de 2003, es necesario indicar que la presente iniciativa, genera impacto fiscal en la medida en que al fijar el incentivo propuesto, tendrá como consecuencia la reducción en los recaudos por concepto del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito. Sin embargo, este proyecto propone un aumento en el valor del SOAT para aquellos propietarios de motocicletas que hayan estado involucrados en accidentes de tránsito, medida que busca mantener el equilibrio financiero del sistema.

Empero, se insta al Ministerio de Hacienda y Crédito Público para que durante la discusión del proyecto de ley exprese la proyección del impacto que causaría el presente proyecto de ley sobre los recaudos y el presupuesto de la nación si así se causara de conformidad a lo establecido por la Corte Constitucional en sentencia C-315 de 2008.

Las obligaciones previstas en el artículo 7° de la Ley 819/03 constituyen un parámetro de racionalidad legislativa, que está encaminado a cumplir propósitos constitucionalmente valiosos, entre ellos el orden de las finanzas públicas, la estabilidad macroeconómica y la aplicación efectiva de las leyes. Esto último en tanto un estudio previo de la compatibilidad entre el contenido del proyecto de ley y las proyecciones de la política económica, disminuye el margen de incertidumbre respecto de la ejecución material de las provisiones legislativas. El mandato de adecuación entre la justificación de los proyectos de ley y la planeación de la política económica, empero, no puede comprenderse como un requisito de trámite para la aprobación de las iniciativas legislativas, cuyo cumplimiento recaiga exclusivamente en el Congreso. Ello en tanto (i) el Congreso carece de las instancias de evaluación técnica para determinar el impacto fiscal de cada proyecto, la determinación de las fuentes adicionales de financiación y la compatibilidad con el marco fiscal de mediano plazo; y (ii) aceptar una interpretación de esta naturaleza constituiría una carga irrazonable para el Legislador y otorgaría un poder correlativo de veto al Ejecutivo, a través del Ministerio de Hacienda, respecto de la competencia del Congreso para hacer las leyes. Un poder de este carácter, que involucra una barrera en la función constitucional de

*producción normativa, se muestra incompatible con el balance entre los poderes públicos y el principio democrático. Si se considera dicho mandato como un mecanismo de racionalidad legislativa, su cumplimiento corresponde inicialmente al Ministerio de Hacienda y Crédito Público, una vez el Congreso ha valorado, mediante las herramientas que tiene a su alcance, la compatibilidad entre los gastos que genera la iniciativa legislativa y las proyecciones de la política económica trazada por el Gobierno. Así, si el Ejecutivo considera que las cámaras han efectuado un análisis de impacto fiscal erróneo, **corresponde al citado Ministerio el deber de concurrir al procedimiento legislativo, en aras de ilustrar al Congreso sobre las consecuencias económicas del proyecto.** El artículo 7º de la Ley 819/03 no puede interpretarse de modo tal que la falta de concurrencia del Ministerio de Hacienda y Crédito Público dentro del proceso legislativo, afecte la validez constitucional del trámite respectivo.*

Es relevante mencionar, que la Corte Constitucional en Sentencia C-911 de 2007, señala que el impacto fiscal de las normas, no puede convertirse en óbice, para que las corporaciones públicas ejerzan su función legislativa y normativa.

“En la realidad, aceptar que las condiciones establecidas en el artículo 7º de la Ley 819 de 2003 constituyen un requisito de trámite que le incumbe cumplir única y exclusivamente al Congreso reduce desproporcionadamente la capacidad de iniciativa legislativa que reside en el Congreso de la República, con lo cual se vulnera el principio de separación de las Ramas del Poder Público, en la medida en que se lesiona seriamente la autonomía del Legislativo.

Precisamente, los obstáculos casi insuperables que se generarían para la actividad legislativa del Congreso de la República conducirían a concederle una forma de poder de veto al Ministro de Hacienda sobre las iniciativas de ley en el Parlamento.

Es decir, el mencionado artículo debe interpretarse en el sentido de que su fin es obtener que las leyes que se dicten tengan en cuenta las realidades macroeconómicas, pero sin crear barreras insalvables en el ejercicio de la función legislativa ni crear un poder de veto legislativo en cabeza del Ministro de Hacienda”.

JAIME RODRIGUEZ CONTRERAS

Representante del Meta

Por las anteriores consideraciones pongo a consideración del Honorable Congreso de la República el proyecto de ley descrito para que sus honorables miembros discutan y si a bien lo tienen aprueben la iniciativa que propongo.

De los honorables Congressistas,

JAIME RODRIGUEZ CONTRERAS

Representante a la Cámara

Departamento del Meta

JAIRO HUMBERTO CRISTO CORREA

Representante a la Cámara

Departamento Norte de Santander