

PROYECTO DE LEY N.º. _____ DE 2.009 SENADO

“Por la cual se deroga el artículo 42 de la ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito Terrestre”.

EL CONGRESO DE COLOMBIA

DECRETA:

ARTÍCULO 1º- Derógase el artículo 42 de la Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito Terrestre.

ARTICULO 2º- La presente ley rige a partir de su promulgación.

ÉDGAR ESPÍNDOLA NIÑO
Senador de la República

**PROYECTO DE LEY N°. _____ DE 2.009 SENADO**

“Por la cual se deroga el artículo 42 de la ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito Terrestre”.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La ley 100 de 1993 creó las nuevas entidades y elementos que asumieron la función de cubrir los daños corporales causados a las personas en accidentes de tránsito y abolió el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito SOAT a partir de la entrada en vigencia de la ley, el 23 diciembre de 1993. La mención nueve años después, en la ley 769 de 2002, artículo 42, de la exigencia de un Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito SOAT, como requisito para que los vehículos puedan transitar por el territorio nacional ha sido la excusa para que persista una captación masiva de dinero de los propietarios de vehículos obligados a adquirir pólizas SOAT. La actividad de expedir pólizas SOAT ha desorganizado el sistema de seguridad social, la actividad aseguradora y la realización de los mismos fines del Estado.

El proyecto de ley que presento a consideración del Honorable Congreso de la República, elimina el SOAT para retirar la amenaza que al orden justo y al bienestar de los ciudadanos representa la presencia del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito SOAT.

La ley 100 de 1993 consagra para todo habitante del territorio nacional afectado en accidente de tránsito el derecho al cubrimiento de los servicios de salud requeridos para superar integralmente la contingencia y a las prestaciones asistenciales y económicas fijadas por esta ley.

Para garantizar este derecho, la ley 100 creó las nuevas entidades y elementos que asumieron la función del seguro obligatorio de accidentes de tránsito y dispuso que el Sistema General de Seguridad Social en Salud, con todas las nuevas entidades y elementos que lo conforman, tendría un plazo máximo de un año, contado a partir de la entrada en vigencia de la ley, para iniciar su funcionamiento y terminar la operación del seguro obligatorio de accidentes de tránsito.

La ley 100 regula el funcionamiento del seguro obligatorio y en el período de transición, exige el cumplimiento de las obligaciones por parte de las aseguradoras habilitadas en el ramo de seguro obligatorio, con relación a 420.213 pólizas vigentes el 23 de diciembre de 1993 y, con ello, la clausura



contable definitiva de la operación con fecha de corte 31 de diciembre de 1993. El Sistema General de Seguridad Social en Salud, desarrolla los fundamentos que lo rigen, determina su dirección, organización y funcionamiento, sus normas administrativas, financieras y de control y las obligaciones que se derivan de su aplicación.

La ley 100 establece que el Fondo de Solidaridad y Garantía debe pagar directamente a las entidades prestadoras de los servicios de salud el costo de la asistencia brindada a toda persona afectada por accidente de tránsito, y señala las obligaciones de las Empresas Promotoras de Salud y Administradoras de Riesgos Profesionales en la atención de las víctimas.

Después de abolido el seguro obligatorio de accidentes de tránsito, y suprimido y liquidado antes del 31 de diciembre de 1993 el Instituto Nacional de Transporte y Tránsito "INTRA", institución encargada de organizar el registro público de las pólizas expedidas, instrumento legal y herramienta técnica fundamental para el funcionamiento y control de este seguro, se ha continuado con la actividad de expedir pólizas SOAT, circunstancia que ha degradado en una captación masiva de dinero, que podría ser ilegal, sobre la que el Estado no ejerce adecuado control.

En evidente desacato a lo decidido en la sentencia de la Corte Constitucional C-312, del 31 de marzo de 2004, que le retiró al Gobierno la facultad de señalar las tarifas del SOAT, la Superintendencia Financiera continúa fijándolas.

Esta decisión de la Corte motivó la presentación de una solicitud de aclaración por parte de FASECOLDA, la cual fue denegada por la Corte, que consideró que lo que en realidad se perseguía era una modificación de lo decidido en la sentencia. Cabe agregar que en Colombia las tarifas de seguro deben responder al régimen de libre competencia y no a decisiones del Gobierno.

Ninguna autoridad ni organismo de control conoce el monto real de esta captación, las cifras contables que aparecen se obtienen de acuerdos de compensación. Así mismo, nadie explica como particulares que simulan operar un ramo de seguro resultan captando también una contribución parafiscal equivalente al 50% de la prima del seguro abolido.

Ninguna autoridad ni organismo de control conoce el destino cierto de al menos \$1.2 billones captados por las entidades que expidieron pólizas SOAT durante el año 2008, de los que al menos \$655 mil millones, el 53.3%, quedaron en poder de los aseguradores que expiden las pólizas SOAT. Tampoco el destino de \$3.470 millones que diariamente han recibido en el 2009.

Las autoridades encargadas de la protección social no han observado que la invasión del SOAT al ámbito de la seguridad social está menoscabando los



beneficios de la Seguridad Social a favor de los afectados en accidentes de tránsito, subvirtiendo los fundamentos de la universalidad y la solidaridad para esquivar la regulación y limitar el pleno reconocimiento de los derechos y prestaciones consagradas en la ley.

En contravía de las recomendaciones acogidas en la Resolución 60/5 de la Asamblea General de Naciones Unidas de Octubre de 2005, que instan a los Estados Miembros a crear un organismo de nivel nacional coordinador de las actividades sobre seguridad vial y a desarrollar planes de acción nacional para reducir las lesiones causadas por accidentes de tránsito, aprobando y haciendo cumplir leyes y estableciendo métodos apropiados para supervisar y evaluar las actuaciones que se lleven a cabo.

Colombia no cuenta con un organismo que coordine una estrategia de prevención que procure reducir el número de víctimas en accidentes de tránsito.

El resultado es el balance negativo de las cifras del año 2008 registradas por el Instituto de Medicina Legal: 5.670 muertes y 45.888 heridos que representan incrementos de 28 y 1.186 casos y, del 0.5% y 2% respectivamente.

Por las razones citadas es urgente que el país supere las consecuencias nocivas del SOAT y se decida el mejoramiento de las condiciones de vida y dignidad de todos los colombianos.

En consecuencia, Honorables Congresistas, dejo a su juiciosa consideración el presente proyecto de ley, cuya aprobación redundará en beneficio del pueblo colombiano.

ÉDGAR ESPÍNDOLA NIÑO
Senador de la República