



**DIDIER
LOBO** SENADOR
2018-2022

122
VI

Bogotá D.C. agosto 4 de 2021

Señor

**Juan Diego Gómez Jiménez
Presidente Senado de la República**

Asunto: Proyecto de Ley orgánica no. ____ de 2015 “Por medio de la cual se incluyen en el amparo o cobertura del seguro obligatorio vigente, los daños corporales que se causen a las personas en accidentes de tránsito ocasionados por bicicletas y adicionar otras definiciones”

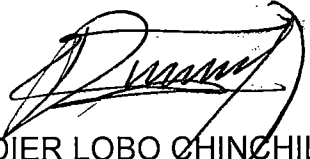
Respetado Doctor:

Como Senador de la República de Colombia radico el presente proyecto de ley que busca hacer cesar la exclusión de las víctimas de los accidentes causados por bicicletas de los beneficios del seguro obligatorio.

De esta forma pongo a consideración de la Corporación el proyecto de ley para que se realice el trámite correspondiente exigido por la ley.

Adjunto original y tres (3) copias del documento y copia en medio digital

Atentamente


**DIDIER LOBO CHINCHILLA
SENADOR DE LA REPÚBLICA**



Proyecto de Ley orgánica N° _____ de 2020

“Por medio de la cual se incluyen en el amparo o cobertura del seguro obligatorio vigente, los daños corporales que se causen a las personas en accidentes de tránsito ocasionados por bicicletas y adicionar otras definiciones”

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. Se modifica el artículo 192 del decreto ley 663 de 1993 Estatuto orgánico del sistema financiero en este sentido:

ARTÍCULO 192. ASPECTOS GENERALES

1. **Obligatoriedad.** 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. Quedan comprendidos dentro de lo previsto por este numeral los automotores extranjeros en tránsito por el territorio nacional.

Las entidades aseguradoras a que se refiere el artículo 196 numeral 1o. del presente estatuto estarán obligadas a otorgar este seguro.

2. **Función social del seguro.** El seguro obligatorio de daños corporales que se causen en accidentes de tránsito tiene los siguientes objetivos:

a. Cubrir la muerte o los daños corporales físicos causados a las personas; los gastos que se deban sufragar por atención médica, quirúrgica, farmacéutica, hospitalaria, incapacidad permanente; los gastos funerarios y los ocasionados por el transporte de las víctimas a las entidades del sector salud;

b. La atención de todas las víctimas de los accidentes de tránsito, incluso las de causados por bicicletas y vehículos automotores no asegurados o no identificados, comprendiendo al conductor del vehículo respectivo;

c. Contribuir al fortalecimiento de la infraestructura de urgencias del sistema nacional de salud, y



**DIDIER
LOBO** SENADOR
2016-2022

d. La profundización y difusión del seguro mediante la operación del sistema de seguro obligatorio de accidentes de tránsito por entidades aseguradoras que atiendan de manera responsable y oportuna sus obligaciones.

3. Definiciones; Para los efectos de este Estatuto se entiende por:

Accidente de tránsito: Evento generalmente involuntario, generado al menos por un vehículo en movimiento, que causa daños a personas y bienes involucrados en él e igualmente afecta la normal circulación de los vehículos que se movilizan por la vía o vías comprendidas en el lugar o dentro de la zona de influencia del hecho.

Automotores: vehículo automotor es todo aparato provisto de un motor propulsor, destinado a circular por el suelo para el transporte de personas o de bienes, incluyendo cualquier elemento montado sobre ruedas que le sea acoplado.

No quedan comprendidos dentro de esta definición:

a. Los vehículos que circulan sobre rieles, y

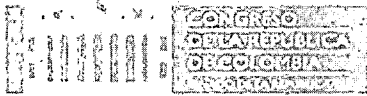
b. Los vehículos agrícolas e industriales siempre y cuando no circulen por vías o lugares públicos por sus propios medios.

Bicicleta: Vehículo no motorizado de dos (2) o más ruedas en línea, el cual se desplaza por el esfuerzo de su conductor accionando por medio de pedales.

Vehículo: Todo aparato montado sobre ruedas que permite el transporte de personas, animales o cosas de un punto a otro por vía terrestre pública o privada abierta al público.

4. Normatividad aplicable al seguro obligatorio de accidentes de tránsito. En lo no previsto en el presente capítulo el seguro obligatorio de accidentes de tránsito se regirá por las normas que regulan el contrato de seguro terrestre en el Código de Comercio y por este Estatuto.

5. <Ver Notas de Vigencia> <Numeral adicionado por el artículo 244, numeral 1 de la Ley 100 de 1993. El texto es el siguiente:> Las Compañías Aseguradoras que operan el seguro obligatorio de daños corporales causados a las personas en accidentes de tránsito, destinarán el 3.0 por ciento de las primas que recauden anualmente a la constitución de un fondo administrado por ellas para la realización conjunta de campañas de prevención vial nacional, en coordinación con las entidades estatales que adelanten programas en tal sentido.



**DIDIER
LOBO** SENADOR
2016-2022

ARTÍCULO 2. Vigencia y derogatoria. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.


DIDIER LOBO CHINCHILLA
SENADOR DE LA REPÚBLICA

SENADO DE LA REPÚBLICA

Secretaría General (Art. 139 y ss Ley 5ª de 1992)

El día _____ del mes _____ del año _____

se radicó en este despacho el proyecto de ley
Nº 123 Acto Legislativo Nº _____, con todos y
cada uno de los requisitos constitucionales y legales
por: _____


SECRETARIO GENERAL

SENADO DE LA REPUBLICA

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

El día _____ del mes _____ del año _____

se radicó en este despacho el proyecto de ley
Nº. 123 Acto Legislativo Nº. _____, con todos y
cada uno de los requisitos constitucionales y legales
por: _____



SECRETARIO GENERAL



EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

OBJETO DEL PROYECTO DE LEY ORGÁNICA

El presente proyecto de ley tiene como objetivo, dentro de la función social del SOAT, incluir el amparo o cobertura del seguro obligatorio vigente, los daños corporales que se causen a las personas en accidentes de tránsito ocasionados por las bicicletas y adicionar otras definiciones

No hay ninguna justificación para que las bicicletas no sean consideradas como vehículos y que sus accidentes no entren dentro de la categoría de accidentes de tránsito, todo ello fundamentado en el Código Nacional de Tránsito Terrestre que en su artículo 2 define vehículo, accidente de tránsito y choque de la siguiente manera:

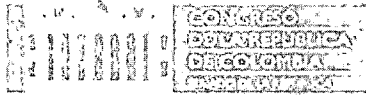
Vehículo: *Todo aparato montado sobre ruedas que permite el transporte de personas, animales o cosas de un punto a otro por vía terrestre pública o privada abierta al público.*

Accidente de tránsito: *Evento generalmente involuntario, generado al menos por un vehículo en movimiento, que causa daños a personas y bienes involucrados en él e igualmente afecta la normal circulación de los vehículos que se movilizan por la vía o vías comprendidas en el lugar o dentro de la zona de influencia del hecho.*

Choque o colisión: *Encuentro violento entre dos (2) o más vehículos, o entre un vehículo y un objeto fijo.*

Así las cosas, revisada esta normatividad, las bicicletas son vehículos y sus accidentes, son accidentes de tránsito.

Ahora analizado el Estatuto orgánico del sistema financiero en su artículo 192 en el numeral que corresponde a la **Función social del seguro**, expresa que es un seguro obligatorio de daños corporales que **se causen en accidentes de tránsito** y la **atención de todas las víctimas de los accidentes de tránsito** por lo que necesariamente deben entrar las bicicletas dentro de la cobertura



2. Función social del seguro. *El seguro obligatorio de daños corporales que se causen en **accidentes de tránsito** tiene los siguientes objetivos:*

a. Cubrir la muerte o los daños corporales físicos causados a las personas; los gastos que se deban sufragar por atención médica, quirúrgica, farmacéutica, hospitalaria, incapacidad permanente; los gastos funerarios y los ocasionados por el transporte de las víctimas a las entidades del sector salud;

*b. **La atención de todas las víctimas de los accidentes de tránsito, incluso las de causados por vehículos automotores no asegurados o no identificados, comprendiendo al conductor del vehículo respectivo;***

Obsérvese que posteriormente, sólo por inclusión entran los vehículos automotores, razón por la cual por medio de este proyecto se adiciona las bicicletas.

Aclaró que los accidentes de las bicicletas por derecho propio, es decir por la función social del SOAT, deberían ser considerados accidentes de tránsito y gozar de manera autónoma de los beneficios del SOAT.

Sin embargo en la realidad nos encontramos, que los accidentes de bicicletas cuando no está involucrado un vehículo automotor, no reciben atención bajo la cobertura del SOAT, razón por la cual se propone con este proyecto modificar el artículo 192 del estatuto orgánico del sistema financiero, para adicionar las bicicletas y de esta forma explícita quede establecido la atención de las víctimas de accidentes de bicicletas.

Agradezco la colaboración y ayuda de la Doctora **MARILUZ ZULUAGA GIRALDO** en la elaboración de este proyecto de ley.

SOAT

Según el Fasecolda (2012) el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito:

Es un instrumento de protección para todas las víctimas de accidentes de tránsito, orientado a cubrir las lesiones o muerte de personas que están involucradas en un accidente de tránsito, independiente de quién tuvo la culpa en el evento, es decir, cada pasajero de un vehículo ser atendido con cargo a la póliza que respalda ese vehículo.



La atención se presta a todas las personas involucradas en el accidente y que pueden ser el conductor, acompañantes o peatones.¹

El SOAT no está diseñado para reclamar daños patrimoniales, no es un seguro de daños, no es un seguro de responsabilidad civil, es un seguro de personas, más específicamente un seguro de accidentes personales.

El régimen aplicable al SOAT es

- El código de comercio del artículo 1137 al 1162
- Decreto 56 de 2015
- Estatuto orgánico del sistema financiero

SOAT requisito esencial para la circulación de vehículos automotores

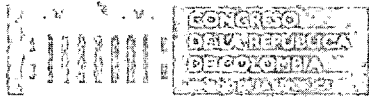
SOAT, ya que es un requisito esencial para la circulación de cualquier vehículo en Colombia, determinado por la Ley 33 de 1986 y el Código Nacional de Tránsito Terrestre, el cual es una póliza que tiene la finalidad de proteger a las personas ya sean pasajeros peatones, o conductores de los daños físicos ocasionados por un accidente de tránsito.

DEFINICIÓN DE ACCIDENTE DE TRÁNSITO Y DE VEHÍCULO

El SOAT no se encuentra sujeto a exclusión alguna y por ende ampara todos los eventos y circunstancias bajo las cuales se produzca un accidente de tránsito, que según la definición de la ley 769 de 2002 se refiere a un vehículo de forma genérica, es decir no específica o exija que sea un vehículo automotor:

Accidente de tránsito: Evento generalmente involuntario, generado al menos por un vehículo en movimiento, que causa daños a personas y bienes involucrados en él e igualmente afecta la normal circulación de los vehículos que se movilizan por la vía o vías comprendidas en el lugar o dentro de la zona de influencia del hecho.

¹ FUNCIÓN SOCIAL Y COBERTURA DEL SEGURO OBLIGATORIO SOAT EN COLOMBIA NATALIE ALDANA ARIAS



Choque o colisión: Encuentro violento entre dos (2) o más vehículos, o entre un vehículo y un objeto fijo.

El SOAT tiene como finalidad la atención inmediata

En realidad el dinero para pagar los siniestros del SOAT provienen del gasto público social del presupuesto general de la nación PGN

La prueba de ocurrencia del accidente no tiene tarifa legal; existe libertad probatoria

NORMAS

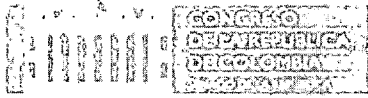
Decreto 56 de 2015

Que en el marco del Sistema General de Seguridad Social en Salud, se ha previsto la cobertura para la atención **de víctimas de accidentes de tránsito²**, de riesgos catastróficos de origen natural y eventos terroristas, a través de la Subcuenta del Seguro de Riesgos Catastróficos y Accidentes de Tránsito (ECAT), del Fondo de Solidaridad y Garantía (Fosyga), en adelante Subcuenta ECAT del Fosyga;

Que la Subcuenta ECAT del FOSYGA tiene por objeto garantizar la atención en salud y las indemnizaciones a que normativamente haya lugar. por daños generados en la integridad de las personas como consecuencia de un evento catastrófico de origen natural. de un evento terrorista o de **un accidente de tránsito cuando no exista cobertura por parte del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, en adelante SOAT.**

Que conforme con lo establecido en los literales a) y b) del numeral 2 del artículo 192 del Estatuto Orgánico del Sistema Financiero, **el SOAT tiene por objeto cubrir a las víctimas de accidentes de tránsito los gastos que se deban sufragar por muerte, atención médica, quirúrgica, farmacéutica, hospitalaria e incapacidad; los gastos funerarios y los ocasionados por el transporte de la víctima a las entidades del sector salud; y de acuerdo a lo establecido en la Ley 100 de 1993, cuando el accidente sea ocasionado por un vehículo no identificado o no**

² Los subrayados son nuestros



asegurado, los servicios de salud, indemnizaciones y gastos serán cubiertos por el Fondo de Solidaridad y Garantía (Fosyga);

Artículo 3°. *Definiciones.* Para efectos de la aplicación del presente decreto, adóptense las siguientes definiciones:

1. Accidente de tránsito. Suceso ocurrido dentro del territorio nacional, en el que se cause daño en la integridad física o mental de una o varias personas, como consecuencia del uso de la vía por al menos un **vehículo automotor**.

(.....)

Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito Terrestre

ARTÍCULO 2°. DEFINICIONES. Para la aplicación e interpretación de este código, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

Bicicleta: Vehículo no motorizado de dos (2) o más ruedas en línea, el cual se desplaza por el esfuerzo de su conductor accionando por medio de pedales.

Accidente de tránsito: Evento generalmente involuntario, generado al menos por un vehículo en movimiento, que causa daños a personas y bienes involucrados en él e igualmente afecta la normal circulación de los vehículos que se movilizan por la vía o vías comprendidas en el lugar o dentro de la zona de influencia del hecho.

Choque o colisión: Encuentro violento entre dos (2) o más vehículos, o entre un vehículo y un objeto fijo.

Ciclista: Conductor de bicicleta o triciclo.

Ciclovía: Vía o sección de calzada destinada ocasionalmente para el tránsito de bicicletas, triciclos y peatones.

Ciclorruta: Vía o sección de la calzada destinada al tránsito de bicicletas en forma exclusiva.



*Tránsito: Es la movilización de personas, animales o **vehículos** por una vía pública o privada abierta al público.*

Triciclo: Vehículo no motorizado de tres (3) ruedas, accionado con el esfuerzo del conductor por medio de pedales,

Vehículo: Todo aparato montado sobre ruedas que permite el transporte de personas, animales o cosas de un punto a otro por vía terrestre pública o privada abierta al público.

*Vehículo agrícola: Vehículo **automotor** provisto de una configuración especial, destinado exclusivamente a labores agrícolas.*

*Vehículo de emergencia: **Vehículo automotor** debidamente identificado e iluminado, autorizado para transitar a velocidades mayores que las reglamentadas con objeto de movilizar personas afectadas en salud, prevenir o atender desastres o calamidades, o actividades policiales, debidamente registrado como tal con las normas y características que exige la actividad para la cual se matricule.*

*Vehículo de servicio particular: **Vehículo automotor** destinado a satisfacer las necesidades privadas de movilización de personas, animales o cosas.*

*Vehículo de servicio público: **Vehículo automotor** homologado, destinado al transporte de pasajeros, carga o ambos por las vías de uso público mediante el cobro de una tarifa, porte, flete o pasaje.*

*Vehículo de servicio oficial: **Vehículo automotor** destinado al servicio de entidades públicas.*

ARTÍCULO 42. SEGUROS OBLIGATORIOS. Para poder transitar en el territorio nacional todos los vehículos deben estar amparados por un seguro obligatorio vigente. El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, SOAT, se registrará por las normas actualmente vigentes o aquellas que la modifiquen o sustituyan.



Estatuto orgánico del sistema financiero

ARTÍCULO 191. CREACIÓN DE SEGUROS OBLIGATORIOS. Solamente por ley podrán crearse seguros obligatorios.

ARTÍCULO 192. ASPECTOS GENERALES.

1. Obligtoriedad. 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. Quedan comprendidos dentro de lo previsto por este numeral los automotores extranjeros en tránsito por el territorio nacional.

Las entidades aseguradoras a que se refiere el artículo 196 numeral 1o. del presente estatuto estarán obligadas a otorgar este seguro.

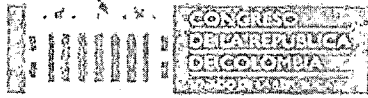
2. Función social del seguro. El seguro obligatorio de daños corporales que se causen en **accidentes de tránsito** tiene los siguientes objetivos:

a. Cubrir la muerte o los daños corporales físicos causados a las personas; los gastos que se deban sufragar por atención médica, quirúrgica, farmacéutica, hospitalaria, incapacidad permanente; los gastos funerarios y los ocasionados por el transporte de las víctimas a las entidades del sector salud;

b. La atención de todas las víctimas de los accidentes de tránsito, incluso las de causados por vehículos automotores no asegurados o no identificados, comprendiendo al conductor del vehículo respectivo;

c. Contribuir al fortalecimiento de la infraestructura de urgencias del sistema nacional de salud, y

d. La profundización y difusión del seguro mediante la operación del sistema de seguro obligatorio de accidentes de tránsito por entidades aseguradoras que atiendan de manera responsable y oportuna sus obligaciones.



3. Definición de automotores. Para los efectos de este Estatuto se entiende por vehículo automotor todo aparato provisto de un motor propulsor, destinado a circular por el suelo para el transporte de personas o de bienes, incluyendo cualquier elemento montado sobre ruedas que le sea acoplado.

No quedan comprendidos dentro de esta definición:

- a. Los vehículos que circulan sobre rieles, y
- b. Los vehículos agrícolas e industriales siempre y cuando no circulen por vías o lugares públicos por sus propios medios.

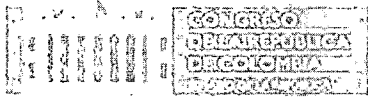
CIFRAS DE MUERTES EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO, una comparación entre las motocicletas y las bicicletas.

Para el caso de las publicaciones FORENSIS, un accidente de transporte es definido desde la perspectiva de la Clasificación Internacional de Enfermedades (CIE 10) como:

“cualquier accidente que involucra a un medio diseñado fundamentalmente para llevar personas o bienes de un lugar a otro, o usado primordialmente para ese fin en el momento del accidente” y un muerto o lesionado en accidente de transporte es definido como todos los casos de muertes producidas por eventos de transporte (incluidos todos los modos: carretero, fluvial, marítimo, aéreo o férreo) independiente del tiempo transcurrido entre el hecho y la muerte de la víctima y que están contenidos en los sistemas de información forense que recolectan los datos de los casos a nivel nacional de muertes y lesiones por accidentes de transporte.

Con el fin de determinar el grado de incidencia de los accidentes de tránsito en referencia a dos de los medios más utilizados en nuestro país, como medio de transporte y libre locomoción, como son las motocicletas y las bicicletas. Se tomaron muestras de los datos reportados en la página del Instituto Nacional de Medicina Legal Colombia. Con esta recopilación estadística correspondiente a los años 2016, 2017, 2018 y 2019 podemos concluir lo siguiente:

Tomando como base los accidentes de tránsito del año 2016 (52.536 accidentes), se observó una importante disminución con respecto al año 2017 (46.869 accidentes) equivalente a 5.667 accidentes de tránsito menos en el año 2017.

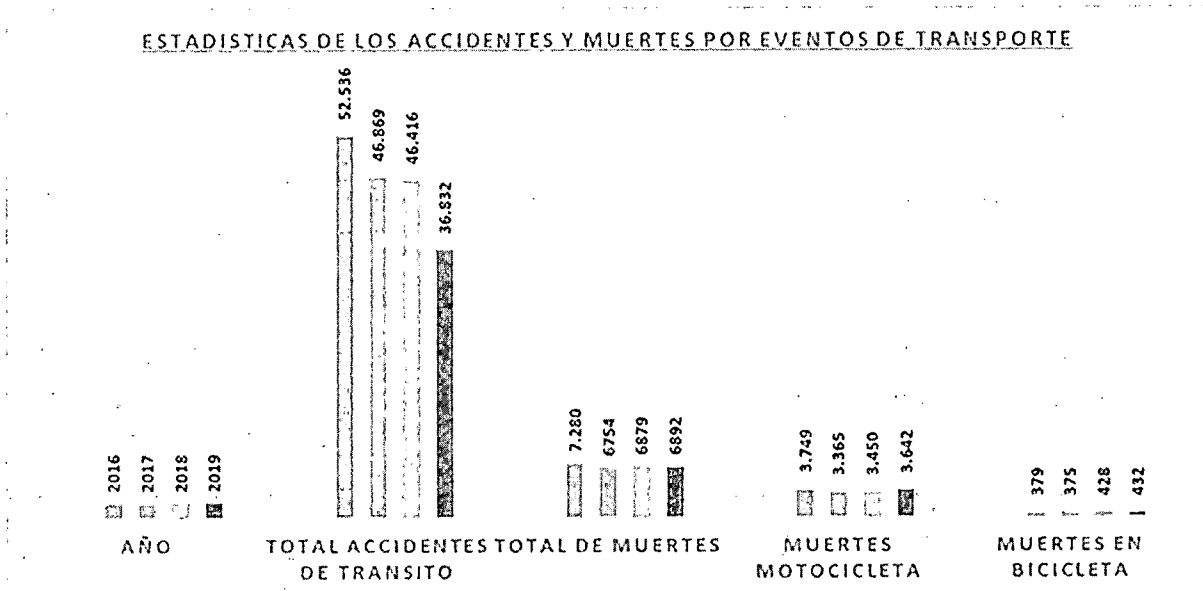


En el año 2018 (46.416) se presenta una disminución de 453 casos con respecto al saldo de accidentes del año 2017 y en el año 2019 (36.832) se observó una reducción muy marcada con un saldo de 9.584 accidentes de tránsito menos con respecto al año 2018.

Con referencia a las cifras de muertes como consecuencia de esta problemática encontramos que comparando los años posteriores al año base tomado para el presente análisis, el único año que presentó una disminución significativa fue el año 2017 con 526 casos menos de muerte por accidentes de tránsito.

Ahora bien, como se puede observar en las gráficas, las muertes por motocicleta o bicicleta, presenta una constante, sin que se pueda observar algún dato significativo con base en el cual deducir alguna política pública tendiente a mejorar estas estadísticas de muerte en el país.

AÑO	ACCIDENTES DE TRANSITO	TOTAL DE MUERTES	MUERTES MOTOCICLETA	%	MUERTES EN BICICLETA	%
2016	52.536	7.280	3.749	52	379	5.21
2017	46.869	6754	3.365	49,82	375	5.55
2018	46.416	6879	3.450	50,16	428	6.22
2019	36.832	6892	3.642	52,84	432	6.26



IMPACTO FISCAL

El presente proyecto de ley no genera impacto fiscal, al no prescribir gastos, ni prerrogativas tributarias y por ello no modifica el marco fiscal de mediano plazo de ninguna entidad



**DIDIER
LOBO** SENADOR
2016-2022

Visto las anteriores consideraciones, solicitamos a los Honorables Congresistas aprobar la presente iniciativa

Atentamente,



DIDIER LOBO CHINCHILLA
SENADOR DE LA REPÚBLICA

SENADO DE LA REPUBLICA

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

El día _____ del mes _____ del año _____

se radicó en este despacho el proyecto de ley

Nº. 128 Acto Legislativo Nº. _____, con todos y

cada uno de los requisitos constitucionales y legales
por: _____


SECRETARIO GENERAL