

Bogotá., Julio de 2026

Doctor:

DIEGO ALEJANDRO GONZALEZ

Secretario General

Senado de la República

Asunto. Radicación del proyecto de ley No. _____ de 2026 Senado
*"Por medio del cual se fortalece la equidad en la clasificación tarifaria
del seguro obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT) para
motocicletas y se dictan otras disposiciones."*

Respetado Secretario,

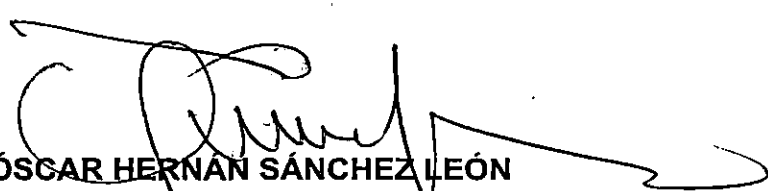
En virtud de nuestras facultades legales y constitucionales como Senador de la República, y en ejercicio de las atribuciones consagradas en el Artículo 154 de la Constitución de Colombia, así como lo establecido en el Artículo 140 de la Ley 5ª de 1992 y las modificaciones del Artículo 13º de la Ley 974 de 2005, se radica ante la Secretaría General del Honorable Senado de la República el proyecto de ley *"Por medio del cual se fortalece la equidad en la clasificación tarifaria del seguro obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT) para motocicletas y se dictan otras disposiciones."*

La presente iniciativa congressional está compuesta por:

1. Articulado.
2. Exposición de motivos

Adjunto original y una (1) copia del documento.

Atentamente;


ÓSCAR HERNÁN SÁNCHEZ LEÓN
Senador de la República

Monica Karim Bil.	<i>Estimada Señora, Jefe Placinto Edil.</i>

1. ARTICULADO.

PROYECTO DE LEY No. ____ DE 2026 Senado

"Por medio del cual se fortalece la equidad en la clasificación tarifaria del seguro obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT) para motocicletas y se dictan otras disposiciones.

El Congreso de Colombia

Decreta:

ARTÍCULO 1: OBJETO. Esta ley tiene como objetivo establecer rangos diferenciales, basados en la cilindrada y precio comercial, para el cobro del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) a motocicleta, con lo que se pretende desincentivar la evasión y garantizar que los cobros sean proporcionales a la capacidad del cilindraje, evitando así excesos en la tarifa.

ARTÍCULO 2. Agréguese un párrafo al artículo 42 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

Parágrafo 3°: La Superfinanciera determinará la tarifa correspondiente a la expedición del Seguro Obligatorio de Tránsito (SOAT) para motocicletas, de conformidad con los rangos diferenciales que a continuación se exponen:

1. Motos dentro del rango de menos de 100 CC.
2. Moto dentro del rango de 101 a 200 CC.
3. Motos dentro del rango de 201 a 400 CC.
4. Motos dentro del rango de 401 a 600 CC.
5. Motos dentro del rango de 601 y más CC.

ARTÍCULO 3°. VIGENCIA. La presente Ley rige a partir de la fecha de su promulgación.

Atentamente,


OSCAR HERNÁN SÁNCHEZ LEÓN
Senador de la República

LA 10 POR COLOMBIA



2. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. OBJETO DEL PROYECTO.

El presente proyecto de ley busca establecer rangos diferenciales en el cobro del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) para motocicletas en función del cilindraje y creando 5 categorías, con el objetivo de que las motocicletas de mayor cilindrada, como aquellas de 201 *Centímetros Cúbicos* (c.c.) en adelante, paguen una tarifa proporcional, extendiendo la distinción vigente y contenida en la ley para motos de cilindraje inferior a 200 c.c.

El propósito principal de este proyecto de ley es estructurar el pago del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) para todos los propietarios de motocicletas.

La estructuración actual del SOAT para motocicletas solo contempla tres categorías de diferenciación¹, dejando que motocicletas cilindradas desde 201 *Centímetros Cúbicos* (c.c.) en adelante, asuman una tarifa uniforme de *ochocientos treinta mil cien pesos* (\$830.100) para el año 2024, como se evidencia en la siguiente tabla:

Tabla 1:

TARIFAS MÁXIMAS COMERCIALES DEL SOAT 2026

fasecolda
Federación de Asociaciones de Seguros de Colombia

Código	CLASE DE VEHICULO	SUBTIPO	EDAD	Tarifa máxima	Contribución 52% ADRES ²	Subtotal prima y contribución	Tasa RUNT ³	TOTAL A PAGAR
100	MOTOS	Ciclomotor		80.100	41.600	121.700	2.400	124.100
110	MOTOS	Menos de 100 c.c.		167.000	86.800	253.800	2.400	256.200
120	MOTOS	De 100 a 200 c.c.		224.300	116.600	340.900	2.400	343.300
130	MOTOS	Más de 200 c.c.		499.400	259.600	759.000	2.400	761.400
140	MOTOS	Motocarros, tricimotos, cuadriciclos		253.000	131.500	384.500	2.400	386.900
150	MOTOS	Motocarro 5 pasajeros		253.000	131.500	384.500	2.400	386.900

**Fuente: elaboración propia, extraído de Tarifas Máximas Comerciales del SOAT 2026- FASECOLDA.*

De lo anterior se colige que, la tarifa diferencial propuesta para el cobro del SOAT en motocicletas en el subtipo de más de 200 *centímetros cúbicos* (c.c) no es

¹ Tarifas Máximas Comerciales del SOAT 2024- FASECOLDA.

<https://www.fasecolda.com/wp-content/uploads/Tarifas-SOAT-2026-referencia.pdf>

equitativa, toda vez que, se agrupan todas las motos de mayor cilindraje en una sola categoría sin considerar la variación en los precios, por ejemplo, el costo de una moto de 1000 *centímetros cúbicos (c.c)* es significativamente mayor que el de una moto de 250 *centímetros cúbicos (c.c)*. En este contexto, es necesario la resaltar la importancia de establecer un esquema tarifario detallado y proporcional, que represente la diferencia entre el valor y las características del vehículo.

Así, la modificación propuesta busca equilibrar las cargas económicas, garantizando que el valor del SOAT refleje de manera más precisa el cilindraje y el valor del vehículo, promoviendo así una distribución más equitativa y equivalente de las responsabilidades financieras entre las motocicletas.

II. CONTENIDO.

El Proyecto de Ley se compone por tres artículos, incluye disposiciones sobre su entrada en vigor. El propósito principal del proyecto se define en el primer artículo, el cual tiene como objetivo la implementación de tarifas diferenciadas para el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) aplicables a las motocicletas, conforme al cilindraje de estas.

La diferenciación pretende reducir el número de actores viales que evaden la obligación de adquirir la póliza obligatoria SOAT o el pago de la prima, de modo que, con la implementación de un sistema más segmentado en el apartado de la motocicletas, se logre atender a las características de la motocicletas, entiéndase como i) Cilindraje y ii) valor comercial, aunado a la capacidad adquisitiva estimada de cada grupo, logre promover la adquisición de la póliza conforme a una hoja de ruta para que el gobierno nacional pueda redistribuir las cargas económicas que supone la tarifa del SOAT en motocicletas de 0 a 100 c.c., de 100 a 200 c.c. y de 200 c.c., en adelante.

El segundo artículo detalla la clasificación de cilindraje en cinco categorías distintas, estableciendo los siguientes rangos: motocicletas de 0 a 100 c.c., de 101 a 200 c.c., de 201 a 400 c.c., de 401 a 600 c.c., y aquellas que superan los 601 c.c.

Y, por último, en el artículo tercero, se establece la vigencia de la norma.

III. PROBLEMA A RESOLVER.

El sistema actual de diferenciación de la tarifa el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) para motocicletas de 0 a 100 c.c., de 100 a 200 c.c., y de más

de 200 c.c., se enfoca únicamente en los intereses financieros del sector asegurador, dejando como resultando una política de cobros insuficiente, y por ende, ineficiente; ello deviene en la asignación de tarifas que fomentan la evasión del pago, por cuanto el actor vial sobre el que recae la carga no puede soportar el pago, más aún cuando la naturaleza de las políticas encaminadas a crear fondos de protección común, como el presente, debe atender, aspectos sociales y económicos.

De ahí que se plantee la siguiente cuestión: ¿Resulta eficiente mantener un sistema de tarifas del SOAT para motocicletas con solo tres categorías de cilindraje, en lugar de implementar una estructura más detallada que permita una mejor adaptación y distribución de las primas del SOAT?

Composición del parque motociclista colombiano.

Con el propósito de conocer la composición actual del parque motociclista colombiano y evaluar la pertinencia de la clasificación tarifaria vigente del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), se solicitó información oficial al Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), entidad encargada de administrar el sistema nacional de información del parque automotor.

De acuerdo con la respuesta suministrada por dicha entidad, a corte del 19 de marzo de 2026, en Colombia se encuentran registradas 13.761.706 motocicletas, distribuidas por rangos de cilindraje de la siguiente manera:

Tabla 1. Distribución del parque motociclista colombiano por rangos de cilindraje.

Rango de cilindraje	Motocicletas	Participación (%)
0 a 100 c.c.	2.957.081	21,49%
101 a 200 c.c.	10.262.301	74,57%
201 a 400 c.c.	401.655	2,92%
401 a 600 c.c.	37.790	0,27%
Más de 601 c.c.	102.879	0,75%
Total	13.761.706	100%

Fuente: Elaboración propia con base en la información suministrada por el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), mediante respuesta al cuestionario remitido para la estructuración del presente proyecto de ley.

Sobre el SOAT.

Según la definición publicada por FASECOLDA, el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) es un requisito para todos los vehículos que circulan en el territorio nacional, incluidas las motocicletas. Su función principal es proporcionar cobertura en caso de accidentes de tránsito que resulten en daños corporales a terceros, extendiéndose también a los vehículos extranjeros que transitan por las carreteras del país. Las únicas excepciones son los vehículos que operan exclusivamente en vías férreas y la maquinaria agrícola que no utiliza las vías públicas.²

El SOAT, con sus especificidades, destaca por su carácter obligatorio, que radica en el hecho que, para transitar en el territorio nacional, todos los vehículos deben estar amparados por un seguro obligatorio vigente. Además, todas las entidades aseguradoras están obligadas a otorgar estos seguros cuando cumplen con las condiciones establecidas por la Ley.³

La regulación del SOAT establece que las partes involucradas son el tomador, quien paga el precio para obtener el seguro, y el asegurador, quien asume el riesgo cuando está debidamente autorizado por la ley. Las personas aseguradas son las víctimas de los accidentes de tránsito, incluyendo al conductor del vehículo, así como las víctimas de accidentes causados por vehículos automotores no asegurados o no identificados.⁴

El precio que paga el tomador del SOAT se conoce como "prima", y el contrato de seguros se formaliza en un documento denominado "póliza". La entrega de la póliza está condicionada al pago de la prima, salvo algunas excepciones; la vigencia de cada póliza suele ser anual, a menos que las disposiciones legales establezcan lo contrario.⁵

Historia del SOAT en Colombia.

El artículo SOAT: *El seguro de todos y para todos*, publicado por la entonces directora Cámara del SOAT Fasecolda, Ángela Huzgame, señaló que el seguro obligatorio SOAT, fue implementado en Colombia siguiendo lo establecido en los artículos 114 y 115 de la Ley 33 de 1986, convirtiéndose en un requisito indispensable para los vehículos. Esta adopción fue posteriormente

² Información extraída de la página de FASECOLDA.

³ Sentencia C-395 de 2022 Corte Constitucional M.P. Natalia Ángel Cabo.

⁴ *Ut supra*.

⁵ *Ut supra*.

complementada y detallada por el Decreto 2544 de 1987, el cual estableció de manera clara las condiciones de funcionamiento del SOAT, incluyendo aspectos como las coberturas ofrecidas, los montos de las indemnizaciones y las condiciones para su pago.⁶

Este decreto marcó un precedente en la historia del seguro en Colombia, debido a que fue la primera vez que se expidió una normativa especificando los detalles operativos y de cobertura de este tipo de seguro.

Cobertura del SOAT.

La implementación del SOAT, se establece como una estrategia fundamental dentro del marco de seguridad y protección vial, que a su vez, se convierte en la conexidad con el Derecho a la Salud, cuyo objetivo es garantizar la protección de este derecho y la vida de las personas involucradas en accidentes de tránsito; esta cobertura pretende asegurar que todas las víctimas de accidentes, ya sean conductores, pasajeros o peatones, tengan acceso a una atención médica pronta y efectiva, sin que las barreras económicas o la determinación de responsabilidades derivadas del accidentes, obstaculicen el acceso al servicio médico.

Es por ello por lo que la cobertura del SOAT fue diseñada como una respuesta ágil ante las emergencias, dejando en evidencia el compromiso del Estado Colombiano con el bienestar de sus ciudadanos y la importancia de un sistema de seguridad que prioriza la vida humana sobre otros factores.

Ahora bien, en Colombia es el Decreto 056 de 2015 el que establece criterios de compensación de daños o lesiones resultantes de accidentes de tránsito; aunado a ello, FASECOLDA, que se destaca por su rol en la representación y defensa de los intereses de la industria aseguradora, tanto a nivel nacional como internacional, frente a entidades privadas y públicas⁷, a través del artículo titulado "¿IVA EN EL SOAT?", elaborado por Camilo León Castillo, entonces abogado de la vicepresidencia jurídica de FASECOLDA, ofrece una detallada exposición de la cobertura proporcionada por el SOAT⁸ y, es pertinente mencionar que, la relevancia del SOAT en siniestros viales no es poca, por cuanto, indistintamente de si las víctimas implicadas en un accidente de tránsito son o no tomadores de la póliza, gozan de las coberturas en general de este.

⁶ SOAT: El seguro de todos y para todos. Ángela Huzgame, directora Cámara del SOAT FASECOLDA. <https://revista.fasecolda.com/index.php/revfasecolda/article/view/231/225>

⁷ Información extraída de la página de FASECOLDA.

⁸ León Castillo, C. (2020). ¿IVA en el SOAT? Revista Fasecolda, (176), 12–15.

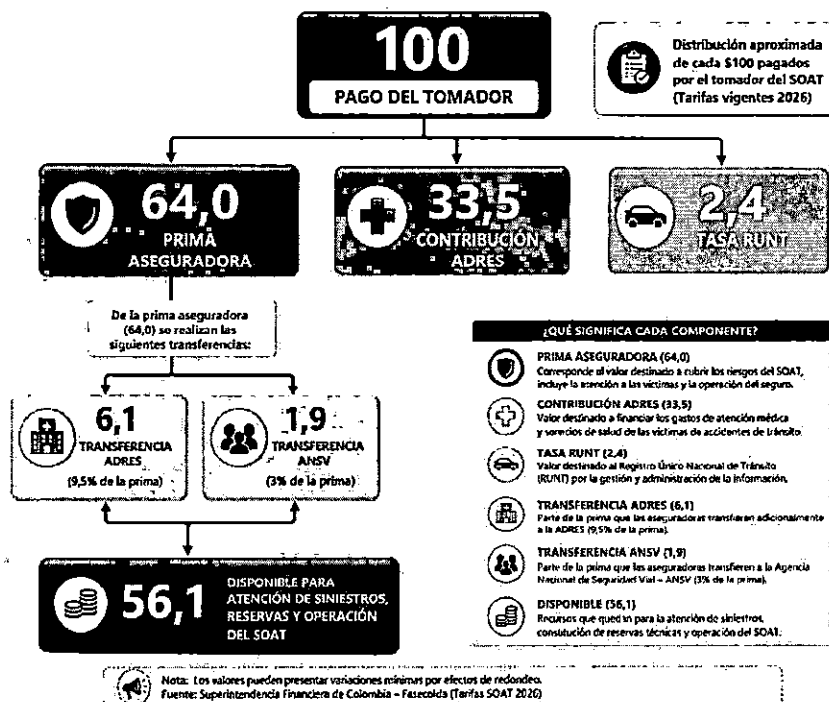
En conclusión, para los propietarios de las motocicletas, y en general todo vehículo, el SOAT ofrece alivio financiero, debido a que, esta póliza no solo cubre responsabilidades originadas por daños a terceros en un accidente de tránsito, sino que también alivia la carga económica que estos accidentes pueden generar, sin importar su gravedad. De esta manera, el SOAT cumple un doble propósito: i) *proporciona seguridad a las víctimas de siniestros viales* y ii) *ofrece tranquilidad financiera a los propietarios de vehículos, reforzando el compromiso con la protección integral de todos los ciudadanos en las vías nacionales.*

Transferencias y contribuciones del SOAT.

La estructura financiera del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) responde a un modelo de aseguramiento con una marcada finalidad social, en el cual los recursos recaudados no se destinan exclusivamente a la cobertura del riesgo asegurado, sino también al financiamiento de componentes esenciales del Sistema General de Seguridad Social en Salud y de la política pública de seguridad vial.

La siguiente gráfica presenta la distribución aproximada de los recursos que componen el valor de la prima del SOAT.

Gráfica 1: Distribución aproximada de cada \$100 pagados por el tomador del SOAT



**Fuente elaboración propia, extraído de Fasecolda situación actual del SOAT.*

De acuerdo con la estructura financiera vigente, por cada 100 pesos pagados por el tomador de la póliza, aproximadamente 64 pesos corresponden a la prima de riesgo administrada por la aseguradora, 33,5 pesos se destinan directamente a la financiación de la Administradora de los Recursos del Sistema General de Seguridad Social en Salud (ADRES) y 2,4 pesos corresponden a la tasa del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT).

A su vez, la totalidad de la prima de riesgo no permanece en poder de las aseguradoras. De los 64 pesos inicialmente asignados, aproximadamente 6,1 pesos deben transferirse nuevamente a la ADRES y 1,9 pesos a la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), conforme a las obligaciones legales que regulan el funcionamiento del SOAT. En consecuencia, únicamente 56,1 pesos, equivalentes al 56,1 % del valor total pagado por el usuario, constituyen el fondo técnico disponible para respaldar el pago de las coberturas del seguro, la constitución de reservas técnicas y los costos propios de su administración.

Lo anterior permite advertir que aproximadamente el 43,9 % del valor pagado por el tomador se orienta al financiamiento de finalidades públicas asociadas al sistema de salud, la seguridad vial y la administración del sistema de tránsito, mientras que el 56,1 % restante constituye el respaldo económico efectivo con el cual las aseguradoras atienden las obligaciones derivadas de los accidentes de tránsito.

Esta distribución confirma que el SOAT no corresponde a un seguro patrimonial ordinario, sino a un mecanismo de aseguramiento con una evidente función social. El SOAT constituye un mecanismo de aseguramiento de naturaleza social que garantiza la atención integral de las víctimas de accidentes de tránsito, con independencia de la determinación de la responsabilidad civil de los involucrados, contribuyendo a la protección del derecho a la salud y al principio de solidaridad que inspira el Sistema General de Seguridad Social.

Precisamente por esta naturaleza, cualquier modificación sobre la tarifa del SOAT debe analizarse no solo desde la perspectiva del recaudo, sino también desde la sostenibilidad del sistema y el cumplimiento de su finalidad constitucional.

En este sentido, el presente proyecto de ley no propone reducir indiscriminadamente la prima del SOAT, sino establecer un modelo tarifario

diferenciado para las motocicletas, atendiendo criterios objetivos como el cilindraje y el valor comercial del vehículo. La finalidad de esta medida consiste en corregir una distorsión existente en el mercado del aseguramiento obligatorio, derivada de que una parte importante de los propietarios de motocicletas de menor cilindraje enfrenta mayores dificultades para asumir el costo de la póliza, circunstancia que contribuye a incrementar los niveles de evasión del seguro.

Desde una perspectiva económica y actuarial, la sostenibilidad del SOAT no depende exclusivamente del valor individual de cada prima, sino también del número de vehículos efectivamente asegurados. En consecuencia, un esquema tarifario segmentado puede incentivar la adquisición del seguro por parte de motociclistas que actualmente circulan sin cobertura, ampliando la base de aportantes al sistema y fortaleciendo el recaudo total.

Bajo esta lógica, el eventual menor ingreso unitario que pudiera generarse en determinados segmentos de motocicletas puede verse compensado mediante un incremento en la cobertura del aseguramiento obligatorio. Este efecto permitiría fortalecer el principio de solidaridad que inspira el SOAT, al incorporar un mayor número de contribuyentes al sistema y reducir la carga financiera que actualmente asumen quienes sí cumplen con la obligación legal de adquirir la póliza.

En consecuencia, la propuesta legislativa busca armonizar tres objetivos de interés público: garantizar la sostenibilidad financiera del SOAT, ampliar la cobertura efectiva del aseguramiento obligatorio y promover un esquema tarifario más equitativo para los diferentes segmentos de motocicletas, sin afectar la protección integral que el ordenamiento jurídico reconoce a las víctimas de accidentes de tránsito.

IV. DESARROLLO DEL PROBLEMA.

Para atender el problema planteado en el numeral tercero de este proyecto, se hará referencia a la *eficiencia*, la *redistribución de la tarifa*, algunos datos de *Transferencias y contribuciones del SOAT*, y la *favorabilidad*.

Eficiencia.

La eficiencia constituye uno de los principios que deben orientar la estructuración de las políticas públicas relacionadas con el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT). En materia tarifaria, este principio exige que la clasificación de los vehículos y la metodología utilizada para determinar las primas respondan de manera adecuada a la realidad del parque automotor colombiano, permitiendo una distribución objetiva, razonable y técnicamente justificada de las cargas económicas derivadas del aseguramiento obligatorio.

En ese sentido, la presente iniciativa parte de la necesidad de revisar la estructura tarifaria aplicable a las motocicletas con el propósito de avanzar hacia un sistema más eficiente, que armonice los principios técnicos del sector asegurador con la realidad del parque motociclista colombiano y con la capacidad económica de los diferentes segmentos de propietarios.

Para ello, se propone que la metodología tarifaria considere de manera conjunta dos variables objetivas: el cilindraje de la motocicleta y su valor comercial. Mientras el cilindraje constituye un indicador asociado a las características técnicas y mecánicas del vehículo, el valor comercial permite aproximar la capacidad económica del propietario y la posición que ocupa la motocicleta dentro del mercado. La valoración integral de estos elementos facilita la construcción de una política tarifaria más precisa, proporcional y acorde con las características propias de cada segmento.

Con el propósito de evaluar si la clasificación tarifaria vigente responde a la realidad del parque motociclista colombiano, se solicitó información oficial al Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), entidad responsable de administrar el sistema nacional de información del parque automotor.

Como resultado de dicha consulta, el RUNT informó que en Colombia se encuentran registradas 13.761.706 motocicletas, de las cuales 13.219.382, equivalentes al 96,06 %, corresponden a vehículos con cilindraje igual o inferior a 200 centímetros cúbicos (c.c.), mientras que únicamente 542.324 motocicletas, equivalentes al 3,94 %, poseen un cilindraje superior a dicho umbral.

Tabla 2. Distribución estimada del parque motociclista colombiano según el umbral de 200 c.c. (2026)

Rango de cilindraje	Motocicletas	Participación (%)
<i>Hasta 200 c.c.</i>	13.219.382	97,0 %
<i>Más de 200 c.c.</i>	542.324	3,0 %
Total	13.761.706	100 %

** Elaboración propia con base en cifras del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), Balance del Sector Tránsito y Transporte 2026.*

Las cifras oficiales evidencian que el parque motociclista colombiano presenta una marcada concentración en motocicletas de baja y mediana cilindrada, utilizadas predominantemente como herramienta de trabajo, medio de transporte cotidiano y mecanismo de movilidad para millones de colombianos. En consecuencia, cualquier política pública relacionada con el SOAT debe reconocer esta realidad y orientar sus instrumentos regulatorios hacia la estructura efectiva del parque motociclista nacional.

No obstante, la información suministrada por el RUNT también demuestra que las motocicletas con cilindraje superior a 200 c.c. no conforman un grupo homogéneo. Dentro de este segmento coexisten vehículos con diferencias sustanciales en potencia, valor comercial, características técnicas, destinación y perfil económico de sus propietarios, comprendiendo motocicletas que van desde 201 c.c. hasta modelos de alta gama con cilindrajes superiores a 600 c.c.

A pesar de esta realidad, el esquema tarifario vigente del SOAT continúa agrupando dichas motocicletas dentro de una única categoría para efectos de la determinación de la prima. En consecuencia, motocicletas de 220 c.c., 300 c.c., 450 c.c., 650 c.c. o incluso superiores a 1.000 c.c. reciben un tratamiento tarifario semejante, sin que la regulación permita reconocer objetivamente las diferencias existentes entre los distintos segmentos del mercado.

Esta circunstancia evidencia una limitación del modelo tarifario vigente, pues la clasificación actualmente utilizada no refleja la composición real del parque motociclista colombiano ni proporciona herramientas suficientes para desarrollar

metodologías tarifarias acordes con las características técnicas, económicas y comerciales de cada categoría de vehículos.

Desde la perspectiva de la eficiencia regulatoria, un sistema tarifario debe evolucionar de manera paralela a las transformaciones del parque automotor. Cuando la clasificación deja de representar la realidad del mercado, la regulación pierde capacidad para distribuir adecuadamente las cargas económicas derivadas del aseguramiento obligatorio y limita el margen de actuación de la autoridad competente para diseñar políticas públicas más precisas.

En consecuencia, la evidencia estadística suministrada por el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) demuestra que la clasificación tarifaria actualmente utilizada por el SOAT no refleja de manera suficiente la composición del parque motociclista colombiano. Esta circunstancia limita la capacidad del sistema para incorporar criterios técnicos diferenciados en la determinación de las primas y evidencia la necesidad de revisar la segmentación vigente, de manera que la política tarifaria pueda responder con mayor precisión a las características objetivas de cada categoría de motocicletas.

Redistribución de la tarifa.

Las conclusiones expuestas en el apartado anterior evidencian que la clasificación tarifaria vigente requiere una actualización que permita responder de manera más adecuada a la composición actual del parque motociclista colombiano. En ese contexto, la presente iniciativa propone una redistribución de la estructura de clasificación aplicable a las motocicletas, respetando plenamente las competencias constitucionales y legales atribuidas a la Superintendencia Financiera de Colombia para la determinación técnica de las tarifas del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT).

La Sentencia C-395 de 2022, proferida por la Corte Constitucional con ponencia de la Magistrada Natalia Ángel Cabo, reiteró que corresponde a la Superintendencia Financiera de Colombia determinar las tarifas aplicables al SOAT con fundamento en criterios técnicos y actuariales que garanticen los principios de equidad, suficiencia y moderación, procurando que exista un equilibrio entre el riesgo asegurado y la prima asumida por el tomador del seguro.

No obstante, dicha competencia no excluye la facultad constitucional del Congreso de la República para establecer los lineamientos generales que orienten la política pública en materia de aseguramiento obligatorio. En ejercicio de su potestad de configuración legislativa, el Congreso puede definir criterios objetivos que permitan

al Gobierno nacional y a la Superintendencia Financiera desarrollar metodologías tarifarias acordes con la realidad económica, social y técnica del parque automotor colombiano, respetando las competencias administrativas asignadas por el ordenamiento jurídico.

En consecuencia, el presente proyecto de ley no pretende fijar directamente las tarifas del SOAT ni sustituir la competencia técnica atribuida a la Superintendencia Financiera. Su finalidad consiste en establecer un marco normativo que permita ampliar la clasificación de las motocicletas mediante cinco rangos de cilindraje: 0 a 100 c.c.; 101 a 200 c.c.; 201 a 400 c.c.; 401 a 600 c.c.; y superiores a 601 c.c., proporcionando a la autoridad competente una herramienta normativa que facilite el desarrollo de una metodología tarifaria más precisa y acorde con las características técnicas y económicas de cada categoría de vehículos.

La redistribución propuesta no modifica la naturaleza financiera del SOAT ni altera los principios actuariales que orientan la determinación de las primas. Por el contrario, fortalece dichos principios mediante una clasificación más detallada que permite mejorar la correspondencia entre las características objetivas de cada vehículo, la realidad del mercado motociclista colombiano y la metodología tarifaria que debe desarrollar la autoridad competente.

La presente iniciativa desarrolla el principio de igualdad material previsto en el artículo 13 de la Constitución Política, conforme al cual el legislador puede establecer tratamientos jurídicos diferenciados cuando existan razones objetivas y constitucionalmente legítimas que los justifiquen. En este caso, las diferencias de cilindraje, valor comercial, características técnicas y perfil económico de los propietarios constituyen criterios objetivos suficientes para estructurar una clasificación más precisa del parque motociclista.

Así mismo, el proyecto desarrolla el principio de proporcionalidad en la distribución de las cargas económicas derivadas del aseguramiento obligatorio. La finalidad de la propuesta no consiste en otorgar beneficios injustificados a un determinado grupo de propietarios, sino en establecer un esquema de clasificación que permita que la metodología tarifaria refleje con mayor fidelidad las diferencias existentes entre los distintos segmentos del parque motociclista colombiano.

De igual manera, la iniciativa fortalece el principio de eficiencia administrativa previsto en el artículo 209 de la Constitución Política, al proporcionar al Estado un instrumento normativo que permitirá diseñar políticas tarifarias más acordes con la realidad del mercado, mejorar la asignación de las cargas económicas derivadas

del SOAT y facilitar la adopción de medidas orientadas a incrementar la cobertura del aseguramiento obligatorio.

En consecuencia, la redistribución tarifaria prevista en el presente proyecto de ley constituye un desarrollo de los principios de igualdad material, proporcionalidad, eficiencia, equidad y sostenibilidad financiera, permitiendo que la clasificación de las motocicletas responda de manera más adecuada a la realidad del parque automotor colombiano y suministrando a la Superintendencia Financiera un marco legal más preciso para la determinación de las tarifas, sin alterar las competencias que el ordenamiento jurídico le ha atribuido.

Margen de configuración del legislador

La Constitución Política atribuye al Congreso de la República la función de expedir las leyes mediante las cuales se fijan los lineamientos generales de las políticas públicas y se establecen los criterios normativos que orientan la intervención del Estado en los distintos sectores de la vida económica y social. En desarrollo de esta competencia, la Corte Constitucional ha reconocido de manera reiterada que el legislador dispone de un amplio margen de configuración normativa para diseñar instrumentos jurídicos que permitan atender las necesidades cambiantes de la sociedad, siempre que respete los principios constitucionales y las competencias asignadas a las demás autoridades públicas.

En materia del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), la presente iniciativa legislativa se enmarca dentro de dicho margen de configuración, en tanto no pretende modificar las competencias técnicas atribuidas a la Superintendencia Financiera de Colombia para determinar las tarifas del seguro, sino establecer un marco normativo que permita actualizar los criterios de clasificación aplicables a las motocicletas, conforme a la evolución del parque automotor colombiano.

En efecto, la Sentencia C-395 de 2022 precisó que corresponde a la Superintendencia Financiera determinar las tarifas del SOAT con fundamento en criterios técnicos y actuariales que garanticen los principios de suficiencia, equidad y moderación. No obstante, dicha competencia debe ejercerse dentro del marco legal definido por el legislador, quien conserva la facultad de establecer los parámetros generales que orientan la regulación del sistema y permiten su adaptación a las nuevas realidades económicas y sociales.

En ese sentido, el presente proyecto de ley no fija el valor de las primas del SOAT ni modifica la metodología actuarial utilizada para su determinación. Su alcance

consiste exclusivamente en establecer una clasificación más detallada de las motocicletas según su cilindraje, permitiendo que el Gobierno nacional y la Superintendencia Financiera dispongan de un marco normativo actualizado para desarrollar metodologías tarifarias acordes con la composición actual del parque motociclista colombiano.

La propuesta legislativa tampoco altera la naturaleza financiera del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, ni modifica las fuentes de financiación del sistema. Por el contrario, busca fortalecer la capacidad regulatoria del Estado mediante la incorporación de criterios objetivos que permitan mejorar la correspondencia entre la clasificación de los vehículos y la realidad del mercado motociclista, favoreciendo una regulación más eficiente, técnica y coherente con los principios que orientan el aseguramiento obligatorio.

En consecuencia, la presente iniciativa constituye un ejercicio legítimo de la potestad de configuración legislativa atribuida al Congreso de la República, orientado a proporcionar herramientas normativas que permitan al Estado desarrollar una política tarifaria más acorde con las características del parque motociclista nacional, sin interferir en las competencias técnicas asignadas por el ordenamiento jurídico a la Superintendencia Financiera de Colombia.

Fundamento constitucional de la diferenciación tarifaria

La diferenciación de las categorías tarifarias propuesta en el presente proyecto de ley encuentra sustento en diversos principios constitucionales que orientan la intervención del Estado en la economía, la protección del interés general y el desarrollo de políticas públicas encaminadas a garantizar un sistema de aseguramiento obligatorio más eficiente, equitativo y sostenible.

En primer lugar, la iniciativa desarrolla el principio de igualdad material consagrado en el artículo 13 de la Constitución Política, conforme al cual el legislador no solo puede, sino que en determinadas circunstancias debe establecer tratamientos jurídicos diferenciados cuando existan razones objetivas y constitucionalmente legítimas que así lo justifiquen. La igualdad material implica reconocer que situaciones fácticas distintas no necesariamente deben recibir un tratamiento jurídico idéntico, especialmente cuando ello impide alcanzar condiciones reales de equidad.

En el caso del parque motociclista colombiano, la información oficial suministrada por el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) demuestra que las motocicletas

presentan diferencias sustanciales en aspectos como su cilindraje, potencia, valor comercial, destinación y perfil económico de sus propietarios. Tales circunstancias evidencian que la actual clasificación tarifaria resulta insuficiente para representar la diversidad existente dentro del mercado motociclista nacional.

Bajo esta perspectiva, la propuesta de establecer cinco categorías de cilindraje no constituye un tratamiento discriminatorio ni un privilegio para un determinado grupo de propietarios. Por el contrario, responde al deber constitucional de diseñar regulaciones que atiendan las diferencias objetivas existentes entre los distintos segmentos del parque automotor, permitiendo que la clasificación utilizada por el sistema refleje de manera más adecuada la realidad económica y técnica del mercado.

En segundo lugar, la iniciativa desarrolla el principio de proporcionalidad en la distribución de las cargas económicas derivadas del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito. Si bien el SOAT constituye un mecanismo de aseguramiento obligatorio con una marcada finalidad social y solidaria, ello no impide que la metodología utilizada para estructurar las tarifas observe criterios de razonabilidad y proporcionalidad que permitan diferenciar objetivamente situaciones que no son equivalentes.

En este contexto, el cilindraje y el valor comercial de las motocicletas constituyen criterios técnicos y económicos idóneos para fortalecer la segmentación del parque motociclista, permitiendo que la autoridad competente disponga de mejores herramientas para desarrollar metodologías tarifarias acordes con las características propias de cada categoría de vehículos.

La iniciativa también desarrolla el principio de equidad, en la medida en que busca que la estructura de clasificación responda de manera más precisa a las diferencias existentes entre los distintos segmentos del parque motociclista, evitando que vehículos con características sustancialmente distintas continúen agrupados dentro de una misma categoría tarifaria.

De igual forma, la propuesta fortalece el principio de solidaridad que inspira el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito. Una clasificación más precisa no modifica la finalidad social del sistema ni reduce las obligaciones de protección a las víctimas de accidentes de tránsito; por el contrario, contribuye a consolidar un esquema regulatorio que favorezca una mayor aceptación del aseguramiento

obligatorio, reduzca los niveles de evasión y fortalezca progresivamente la sostenibilidad financiera del sistema.

Finalmente, la iniciativa encuentra respaldo en el principio de eficiencia administrativa previsto en el artículo 209 de la Constitución Política, conforme al cual las actuaciones del Estado deben orientarse al logro de resultados efectivos mediante el uso de instrumentos adecuados para la consecución de los fines públicos. Una clasificación tarifaria que refleje de manera más fiel la composición del parque motociclista colombiano constituye una herramienta que permitirá al Gobierno nacional y a la Superintendencia Financiera diseñar políticas regulatorias más precisas, optimizar la asignación de las cargas económicas derivadas del aseguramiento obligatorio y fortalecer la capacidad institucional para responder a las transformaciones del mercado automotor.

En consecuencia, la diferenciación propuesta mediante la creación de cinco categorías de cilindraje constituye una medida objetiva, razonable y constitucionalmente legítima, orientada a desarrollar los principios de igualdad material, proporcionalidad, equidad, solidaridad y eficiencia administrativa, suministrando al Estado un marco normativo que permita avanzar hacia un sistema tarifario más coherente con la realidad del parque motociclista colombiano y con la finalidad social que caracteriza al Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito.

Favorabilidad.

La implementación de una estructura tarifaria basada en una clasificación más detallada de las motocicletas constituye una medida que puede generar beneficios tanto para los propietarios de los vehículos como para el Estado, el sistema asegurador y, en general, para el funcionamiento del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT).

En primer lugar, la propuesta fortalece la percepción de equidad dentro del sistema, al permitir que la metodología tarifaria considere de manera más precisa las diferencias objetivas existentes entre los distintos segmentos del parque motociclista colombiano. La incorporación de categorías adicionales de cilindraje proporciona un marco normativo que facilita la estructuración de tarifas acordes con las características técnicas y económicas de cada grupo de motocicletas, evitando que vehículos con condiciones significativamente distintas continúen siendo tratados bajo una misma categoría tarifaria.

Desde la perspectiva de los propietarios de motocicletas, una clasificación más precisa puede contribuir a generar mayor confianza y aceptación del sistema de aseguramiento obligatorio, al evidenciar que la determinación de las tarifas responde a criterios técnicos objetivos y no a categorías excesivamente amplias que desconocen las particularidades del mercado motociclista colombiano. Ello favorece la legitimidad del sistema y fortalece el principio de equidad que debe orientar la política pública en materia de aseguramiento obligatorio.

Así mismo, la segmentación propuesta constituye una herramienta que puede facilitar el diseño de estrategias orientadas a disminuir los niveles de evasión del SOAT. La información oficial suministrada por el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) evidencia que una proporción significativa de las motocicletas que actualmente circulan en el país no cuenta con la póliza vigente, situación que afecta la sostenibilidad financiera del sistema y limita el cumplimiento de su finalidad social. En este contexto, una estructura tarifaria más ajustada a la realidad del parque motociclista puede contribuir a incentivar la adquisición del seguro obligatorio por parte de aquellos propietarios que actualmente perciben que la clasificación vigente no refleja adecuadamente las características de sus vehículos.

Desde el punto de vista institucional, la iniciativa dota al Gobierno nacional y a la Superintendencia Financiera de Colombia de un marco legal más preciso para el desarrollo de metodologías tarifarias, permitiendo que la regulación evolucione de manera paralela a las transformaciones del parque automotor colombiano. Esto fortalece la capacidad del Estado para adoptar decisiones regulatorias sustentadas en criterios objetivos y en información actualizada sobre la composición del parque motociclista nacional.

Igualmente, una clasificación más detallada favorece el desarrollo de modelos actuariales con un mayor nivel de precisión, permitiendo que la determinación de las primas responda de manera más adecuada a las características propias de cada segmento de motocicletas, sin alterar los principios de suficiencia, equidad y moderación que orientan el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito.

Es importante precisar que la presente iniciativa no establece reducciones automáticas en las tarifas del SOAT ni modifica directamente el valor de las primas. La competencia para determinar dichas tarifas continúa radicada en la Superintendencia Financiera de Colombia, conforme al marco jurídico vigente. El objeto del proyecto consiste exclusivamente en actualizar la clasificación de las motocicletas mediante criterios objetivos que permitan a la autoridad competente

desarrollar metodologías tarifarias más acordes con la realidad del parque motociclista colombiano.

En ese sentido, la favorabilidad de la propuesta radica en que proporciona herramientas normativas para fortalecer la eficiencia regulatoria, promover una mayor equidad en la clasificación de los vehículos, mejorar la aceptación del aseguramiento obligatorio y facilitar el diseño de políticas públicas orientadas a ampliar la cobertura del SOAT, contribuyendo al mismo tiempo a preservar su sostenibilidad financiera y su función social como mecanismo de protección integral de las víctimas de accidentes de tránsito.

Finalmente, la implementación de una clasificación tarifaria más precisa permitirá que el Estado cuente con mejores instrumentos para armonizar los principios de eficiencia, equidad, solidaridad y sostenibilidad financiera que inspiran el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, promoviendo un sistema regulatorio más moderno, objetivo y coherente con la composición actual del parque motociclista colombiano.

Diferenciación del SOAT en vehículos automotores.

La diferenciación en las tarifas del SOAT, de los vehículos se establece en 31 categorías de vehículos tales como: camperos, camionetas, carga o mixto, oficiales especiales, autos familiares, vehículos para seis o más pasajeros, autos de negocios y taxis, buses, busetas de servicio público urbano, servicio público intermunicipal, incluyendo discriminantes de riesgo como el uso, cilindraje, capacidad de carga y antigüedad del vehículo, como se señala a continuación:

Tabla 3:

TARIFAS MÁXIMAS COMERCIALES DEL SOAT 2026

Código	CLASE DE VEHICULO	SUBTIPO	EDAD	Tarifa máxima	Contribución 52% ADRES	Subtotal prima y contribución	Tasa RUIN ³	TOTAL A PAGAR
100	MOTOS	Ciclomotor		80.100	41.600	121.700	2.400	124.100
110	MOTOS	Menos de 100 c.c.		167.000	86.800	253.800	2.400	256.200
120	MOTOS	De 100 a 200 c.c.		224.300	116.600	340.900	2.400	343.300
130	MOTOS	Más de 200 c.c.		499.400	259.600	759.000	2.400	761.400
140	MOTOS	Motocarro, tricimoto, cuadríciclo		253.000	131.500	384.500	2.400	386.900
150	MOTOS	Motocarro 5 pasajeros		253.000	131.500	384.500	2.400	386.900
211	CAMPEROS Y CAMIONETAS	Menos de 1500 c.c.	0 a 9 años	520.000	270.400	790.400	2.400	792.800
212	CAMPEROS Y CAMIONETAS	Menos de 1500 c.c.	10 años o mas	625.400	325.200	950.600	2.400	953.000
221	CAMPEROS Y CAMIONETAS	1500 a 2500	0 a 9 años	621.200	323.000	944.200	2.400	946.600
222	CAMPEROS Y CAMIONETAS	1500 a 2500	10 años o mas	736.200	382.800	1.119.000	2.400	1.121.400
231	CAMPEROS Y CAMIONETAS	Más de 2500 c.c.	0 a 9 años	728.900	379.000	1.107.900	2.400	1.110.300
232	CAMPEROS Y CAMIONETAS	Más de 2500 c.c.	10 años o mas	836.600	435.000	1.271.600	2.400	1.274.000
310	CARGA O MIXTO	Menos de 5 toneladas		582.900	303.100	886.000	2.400	888.400
320	CARGA O MIXTO	De 5 a 15 toneladas		842.400	438.000	1.280.400	2.400	1.282.800
330	CARGA O MIXTO	Más de 15 toneladas		1.065.500	554.000	1.619.500	2.400	1.621.900
410	OFICIALES ESPECIALES	Menos de 1500 c.c.		656.000	341.100	997.100	2.400	999.500
420	OFICIALES ESPECIALES	1500 a 2500		827.500	430.300	1.257.800	2.400	1.260.200
430	OFICIALES ESPECIALES	Más de 2500 c.c.		992.300	515.900	1.508.200	2.400	1.510.600
511	AUTOS FAMILIARES	Menos de 1500 c.c.	0 a 9 años	292.700	152.200	444.900	2.400	447.300
512	AUTOS FAMILIARES	Menos de 1500 c.c.	10 años o mas	388.500	202.000	590.500	2.400	592.900
521	AUTOS FAMILIARES	1500 a 2500	0 a 9 años	356.800	185.500	542.300	2.400	544.700
522	AUTOS FAMILIARES	1500 a 2500	10 años o mas	444.100	230.900	675.000	2.400	677.400
531	AUTOS FAMILIARES	Más de 2500 c.c.	0 a 9 años	416.900	216.700	633.600	2.400	636.000
532	AUTOS FAMILIARES	Más de 2500 c.c.	10 años o mas	494.700	257.200	751.900	2.400	754.300
611	VEHICULOS PARA SEIS O MAS PASAJEROS	Menos de 2500	0 a 9 años	523.000	271.900	794.900	2.400	797.300
612	VEHICULOS PARA SEIS O MAS PASAJEROS	Menos de 2500	10 años o mas	668.000	347.300	1.015.300	2.400	1.017.700
621	VEHICULOS PARA SEIS O MAS PASAJEROS	2500 o más	0 a 9 años	700.600	364.300	1.064.900	2.400	1.067.300
622	VEHICULOS PARA SEIS O MAS PASAJEROS	2500 o más	10 años o mas	841.600	437.600	1.279.200	2.400	1.281.600
711	AUTOS DE NEGOCIOS Y TAXIS	Menos de 1500 c.c.	0 a 9 años	183.900	95.600	279.500	2.400	281.900
712	AUTOS DE NEGOCIOS Y TAXIS	Menos de 1500 c.c.	10 años o mas	230.000	119.600	349.600	2.400	352.000
721	AUTOS DE NEGOCIOS Y TAXIS	1500 a 2500	0 a 9 años	228.700	118.900	347.600	2.400	350.000
722	AUTOS DE NEGOCIOS Y TAXIS	1500 a 2500	10 años o mas	282.900	147.100	430.000	2.400	432.400
731	AUTOS DE NEGOCIOS Y TAXIS	Más de 2500 c.c.	0 a 9 años	295.400	153.600	449.000	2.400	451.400
732	AUTOS DE NEGOCIOS Y TAXIS	Más de 2500 c.c.	10 años o mas	346.700	180.200	526.900	2.400	529.300
810	BUSES Y BUSETAS DE SERVICIO PUBLICO URBANO			441.400	229.500	670.900	2.400	673.300
910	SERVICIO PUBLICO INTERMUNICIPAL	Menor 10 pasajeros		436.300	226.800	663.100	2.400	665.500
920	SERVICIO PUBLICO INTERMUNICIPAL	10 o más pasajeros		633.500	329.400	962.900	2.400	965.300

UVT = Unidad de Valor Tributario

(1) Conforme la Circular 001 de 2025 de la Superintendencia Financiera de Colombia

(2) Administradora de los Recursos del Sistema General de Seguridad Social en Salud

(3) Resolución No. 302539-40021045 del 30 de mayo 2025 del Ministerio de Transporte

*Fuente: elaboración propia, extraído de Tarifas Máximas Comerciales del SOAT 2026- FASECOLDA. (señalización fuera del grafico original)

La estructura tarifaria vigente del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) evidencia que el sistema colombiano incorpora criterios de clasificación diferenciados para la mayoría de las categorías de vehículos, atendiendo variables objetivas como el tipo de servicio, la capacidad de carga, el número de pasajeros,

⁹ Tarifas Máximas Comerciales del SOAT 2024- FASECOLDA.

<https://www.fasecolda.com/cms/wp-content/uploads/2024/01/Tarifas-SOAT-2024-tabla-de-referencia-Fasecolda.pdf>

la antigüedad del vehículo y su cilindraje. Estos criterios permiten construir metodologías tarifarias que reflejan de manera más precisa las particularidades técnicas y operativas de cada clase de vehículo.

Así, por ejemplo, los vehículos destinados al transporte de carga no solo son clasificados según su capacidad en toneladas, sino también conforme a su antigüedad, reconociendo que dichas variables inciden en la determinación del riesgo y, por consiguiente, en la estructuración de la tarifa del SOAT. De igual manera, los vehículos particulares, los automóviles de servicio público, los camperos, las camionetas y los vehículos de transporte de pasajeros cuentan con segmentaciones específicas que permiten un tratamiento tarifario más diferenciado.

No obstante, esta lógica de clasificación no se observa respecto de las motocicletas. Mientras las demás categorías vehiculares disponen de múltiples criterios de segmentación, las motocicletas continúan agrupadas en únicamente tres rangos de cilindraje; de los cuales el último comprende indistintamente todas aquellas con cilindraje superior a 200 centímetros cúbicos.

Como consecuencia de esta clasificación general, motocicletas de 201 c.c., 250 c.c., 300 c.c., 400 c.c., 650 c.c. o incluso superiores a 1.000 c.c. permanecen ubicadas dentro de una misma categoría tarifaria, pese a presentar diferencias significativas en potencia, valor comercial, tecnología, destinación y perfil económico de sus propietarios.

La comparación con otras categorías de vehículos permite evidenciar esta situación. Por ejemplo, un vehículo de carga mixta con capacidad inferior a cinco (5) toneladas debe asumir una tarifa total del SOAT de ochocientos ochenta y ocho mil cuatrocientos pesos (\$888.400), mientras que una motocicleta ubicada en la categoría de **más de 200 c.c.** paga una tarifa de setecientos sesenta y unos mil cuatrocientos pesos (\$761.400). Aunque la diferencia económica entre ambas categorías corresponde a ciento veintisiete mil pesos (\$127.000), lo verdaderamente relevante es que el vehículo de carga fue clasificado mediante criterios técnicos adicionales —como su capacidad y antigüedad—, mientras que todas las motocicletas superiores a 200 c.c., independientemente de sus diferencias técnicas y económicas, continúan recibiendo un tratamiento uniforme.

Esta circunstancia pone de manifiesto una asimetría en la estructura tarifaria vigente del SOAT, pues mientras la regulación reconoce la diversidad existente en la mayoría de las categorías vehiculares, mantiene una clasificación considerablemente más amplia para las motocicletas de mayor cilindraje. En

consecuencia, la propuesta de ampliar la segmentación de las motocicletas mediante cinco rangos de cilindraje busca armonizar el tratamiento regulatorio de esta categoría con los criterios de clasificación que actualmente se aplican al resto del parque automotor, fortaleciendo los principios de eficiencia, equidad y proporcionalidad que orientan el sistema de aseguramiento obligatorio.

V. MARCO JURÍDICO.

Derecho comparado.

El SOAT en Colombia, establecido hace más de tres décadas, ha proporcionado seguridad a los actores viales a nivel nacional, demostrando una alta tasa de efectividad en la garantía del derecho y acceso a la salud de las víctimas involucradas en accidentes de tránsito.

El modelo de seguros obligatorios de tránsito y/o movilidad no ha sido único en el continente, ni adoptado únicamente por Colombia, a continuación, traemos a colación algunos de los modelos más similares implementados en países vecinos:

- **Brasil-Ley 6.194 de 1974.**

El Seguro de *Danos Pessoais por Veículos Automotores Terrestres*¹⁰ o DPVAT instaurado por la Ley 6.194 de 1974, 12 años que la implementación del SOAT en Colombia.

El DPVAT tiene como objetivo la protección a las víctimas en accidentes de tránsito, indistintamente de si estos son o no ocupantes del vehículo, sin observar el grado de culpa, ofreciendo, a su vez, garantía en coberturas para invalidez permanente, gastos médicos y muerte, ofreciendo indemnizaciones que comprenden los 13.500 reales (10.688.598,00 cop) en caso de invalidez total o parcial o la muerte; 2.700 reales (2.137.719,60 cop) como reembolso para gastos médicos.¹¹

En materia de financiamiento podemos encontrar que, al igual que en el caso colombiano, el DPVAT obtiene sus ingresos directamente de los tomadores de la póliza, toda vez que reviste de obligatoriedad para todo actor vial propietario de un vehículo motorizado.

¹⁰ Traducción: *Lesiones corporales por vehículos terrestres a motor.*

¹¹ LEY N° 6.194, DE 19 DE DICIEMBRE DE 1974. Brasil-
https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L6194.htm.

En cuanto a la administración y manejo de recursos encontramos una gran diferencia, mientras que en Colombia son las aseguradoras en general quienes se encargan, en Brasil existe solo una aseguradora designada por el estado para el manejo, expedición y administración de estos

- **Ecuador- Decreto Ejecutivo 805 del 22 de octubre de 2015.**

Ahora bien, en el caso de Ecuador tenemos el Servicio Público para pago de Accidentes de Tránsito SPPAT, sistema reemplazó el SOAT en aquel territorio.

El SPPAT, a diferencia que el modelo implementado por el SOAT en Colombia, incluye los siniestros viales ocasionados por ferrocarriles o en vías férreas, debiendo indicar que, en lo demás, las coberturas comprenden tanto a los ocupantes de los vehículos, como a los peatones, indistintamente del grado de culpabilidad, similares a los modelos antedichos y al implementado en Colombia.¹²

En cuanto a las coberturas que ofrece este modelo, se encuentran: gastos médicos, funerarios y de transporte de heridos, así como aplicaciones especiales que determinan la cobertura al pago de muerte sobreviniente, con ocasión del accidente de tránsito, dentro de los 12 meses de ocurrido el siniestro; y el pago de discapacidad parcial, total o permanente sobrevenida dentro de los 12 meses de ocurrido el siniestro vial y que tenga relación con este; las coberturas antedichas varían sus montos de 200 USD hasta los 5.000 USD.¹³

De cara a los fondos de financiación obtenidos por el SPPAT, se tiene que estos son variables y se aplican para cada vehículo en particular mediante la fijación de una tasa anual que deberá realizarse unívocamente en los períodos establecidos por el Gobierno Nacional de Ecuador, pues al ser una política pública, quien determina, administra y dispone de los recursos es el ejecutivo por intermedio de entidades delegadas.

- **Chile-SOAP-Ley 18490 de 1986.**

El Seguro Obligatorio de Accidentes Personales (SOAP), entró en vigencia en 1986, y se instauró como un modelo de seguro obligatorio para todo vehículo motorizado que transite por las vías chilenas; no incluye vehículos que se transportan por las ferrovías o ferrocarriles, así como tampoco vehículos de carga o transporte, toda vez que estos últimos tienen una regulación especial.¹⁴

¹² Decreto Ejecutivo 805 del 22 de octubre de 2015.
<https://www.gob.ec/sites/default/files/regulations/2018-10/DECRETO%20EJECUTIVO%20805%20ECUADOR%20CREACION%20SPPAT.pdf>

¹³ SPPAT garantiza atención a las víctimas de accidentes de tránsito,
<https://www.obraspublicas.gob.ec/sppat-garantiza-atencion-a-las-victimas-de-accidentes-de-transito/>

¹⁴ Ley 18490 de 1986 https://www.cmfchile.cl/portal/principal/613/articles-796_doc_.pdf.

En cuanto a las coberturas que ofrece este modelo se encuentran las comunes de invalidez total, parcial o permanente, muerte, lesiones corporales y atención médica siempre que intervenga un vehículo asegurado, indistintamente del grado de culpa, aplicable para todos los implicados, sean conductor, ocupantes o peatones.

Existe una particularidad en el reporte de accidentes y es que es el propietario del vehículo implicado quien deberá en un plazo de 30 días calendario dar aviso por escrito a las autoridades sobre ocurrencia del mismo, a efectos de afectar la póliza y por ende garantizar la efectividad en la cobertura.

Finalmente, en cuanto a las fuentes de financiación, la misma se obtiene del pago anual de cada asegurado, debiendo indicar que existe una diferencia sustancial entre los valores de la póliza que paga un vehículo y una motocicleta, a saber, mientras que el primero pagaría una tarifa aproximada entre los 6.080 y 6.590 pesos chilenos, la segunda pagaría un aproximado de 41.900 a 60.000 pesos chilenos.¹⁵

Constitución Política de Colombia.

Ahora bien, en lo atinente a los postulados básicos constitucionales que soportan el desarrollo y proposición de este proyecto de Ley se tienen los siguiente:

- **Artículo 2°:**

“(…) 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. (...)”¹⁶

- **Artículos 150 y 154:**

¹⁵ Valor del SOAP. <https://www.autofact.cl/blog/mi-auto/seguros/soap-2021#toc-index-1>.

¹⁶ Constitución Política Nacional

http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/constitucion_politica_1991.html

Revisten a los Congresistas de la facultad de presentar proyectos de Ley y/o de Acto Legislativo; así mismo, nuestro sistema legal otorga al Congreso de la República la competencia de interpretar, reformar y derogar las leyes.

- **Artículo 334 y 366:**

El Estado propende al bienestar general y el mejoramiento de la calidad de vida de los ciudadanos.

Leyes.

Dentro de las Leyes aprobadas, existen algunas que funcionan como valiosa referencia para la ponencia, las siguientes leyes son fundamental para el desarrollo de ello:

- Ley 769 de 2002 – *Código nacional de tránsito.*
- Ley 1964 de 2019 – *Por medio del cual se promueve el uso de vehículos eléctricos en Colombia y se dictan otras disposiciones.*
- Ley 2161 de 2021– *Por la cual se establecen medidas para promover la adquisición, renovación y no evasión del seguro obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT), se modifica la ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones.*
- Ley 2128 de 2021 – *Por medio de la cual se promueve el abastecimiento, continuidad, confiabilidad y cobertura del gas combustible en el país.*
- Ley 2294 de 2023 – *Por el cual se expide el plan nacional de desarrollo 2022-2026 “Colombia potencia mundial de la vida”.*

Decretos.

- **Decreto 2544 de 1987**
- **Decreto Ley 663 de 1993**, "Por medio del cual se actualiza el Estatuto Orgánico del Sistema Financiero y se modifica su titulación y numeración"
- **Decreto 1032 de 1991** por el cual “se regula integralmente el seguro obligatorio de daños corporales causados a las personas en accidentes de tránsito”, reglamentación que fue posteriormente incorporada al Estatuto Orgánico del Sistema Financiero, mediante el Decreto 663 de 1993.
- **Decreto 056 de 2015** “Por el cual se establecen las reglas para el funcionamiento de la Subcuenta del Seguro de Riesgos Catastróficos y Accidentes de Tránsito (ECAT), y las condiciones de cobertura, reconocimiento y pago de los servicios de salud, indemnizaciones y gastos derivados de accidentes de tránsito, eventos catastróficos de origen natural, eventos terroristas o los demás eventos aprobados por el Ministerio de Salud y Protección Social en su calidad de Consejo de Administración del

Fosyga, por parte de la Subcuenta ECAT del Fosyga y de las entidades aseguradoras autorizadas para operar el SOAT."

- **Decreto 2312 de 2023** "Por el cual se modifica el inciso segundo del artículo 1 del Decreto 2497 de 2022"

Jurisprudencia.

Corte Constitucional de Colombia Sentencia C-395 de 2022, M.P. Natalia Ángel Cabo:

"(...) el Congreso en principio debía limitarse a expedir las "normas generales" del SOAT, y a señalar en ellas los objetivos, las políticas, orientaciones y criterios generales. No obstante, como el asunto regulado también se vincula al derecho de tránsito, en el cual el Congreso tiene una reserva competencial especial (CP arts 150 num 23 y 25), la ley puede formular algunas precisiones a la política general e, inclusive, establecer reglas detalladas, con dos límites: (i) no puede regular exhaustivamente el asunto, y (ii) debe siempre dejarle al Ejecutivo el margen necesario para adaptar las disposiciones aplicables a las sucesivas coyunturas que se presenten en la realidad regulada.(...)"¹⁷

VI. CONFLICTO DE INTERESES.

De conformidad con lo precitado en el artículo 3 de la Ley 2003 de 2019, corresponde al ponente de un Proyecto de Ley enunciar las posibles circunstancias en las que se podría incurrir en conflicto de interés por parte de los congresistas que participen de la discusión y votación del Proyecto de Ley. En ese sentido, señala el artículo 1º de la Ley 2003 de 2019 lo siguiente:

El artículo 286 de la Ley 5º de 1992 quedará así:

"(...) ARTÍCULO 286. Régimen de conflicto de interés de los congresistas. Todos los congresistas deberán declarar los conflictos de intereses que pudieran surgir en el ejercicio de sus funciones. Se entiende como conflicto de interés una situación donde la discusión o votación de un proyecto de ley o acto legislativo o artículo, pueda resultar en un beneficio particular, actual y directo a favor del congresista.

- a) Beneficio particular: aquel que otorga un privilegio o genera ganancias o crea indemnizaciones económicas o elimina obligaciones a favor del congresista de las que no gozan el resto de los ciudadanos. Modifique*

¹⁷ Sentencia C-395 de 2022 Corte Constitucional M.P. Natalia Ángel Cabo.

normas que afecten investigaciones penales, disciplinarias, fiscales o administrativas a las que se encuentre formalmente vinculado.

b) Beneficio actual: aquel que efectivamente se configura en las circunstancias presentes y existentes al momento en el que el congresista participa de la decisión.

c) Beneficio directo: aquel que se produzca de forma específica respecto del congresista, de su cónyuge, compañero o compañera permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil.(...)"¹⁸

Atendiendo el anterior apartado legal, se considera que en el caso de este Proyecto de Ley no existen circunstancias que eventualmente puedan generar un conflicto de interés por parte de los congresistas que participen de la discusión y votación. Lo anterior, entendiendo que el carácter de lo propuesto por la iniciativa legislativa resulta en un efecto general.

VII. IMPACTO FISCAL.

En virtud el artículo 7° de la Ley 819 de 2023, esta propuesta legislativa no implica gasto público ni proporciona beneficios tributarios, por lo que no requiere un análisis de impacto fiscal.

La propuesta se centra en establecer rangos diferenciales para la tarificación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), lo cual no se considera una orden de gasto público, por ello, en concordancia con el artículo 7° de la mencionada ley, no es necesario un análisis de impacto fiscal.

Este análisis es obligatorio solo cuando una iniciativa legislativa genera costos fiscales, asegurando que las leyes aprobadas por el Congreso de la República se alineen con la situación económica del país y con la política económica establecida por las autoridades competentes.¹⁹

¹⁸ Ley 5° de 1992. Artículo 286.

¹⁹ Sentencia C-502 de 2007 M.P Manuel José Cepeda Espinosa.

VIII. CONVENIENCIA DE LA INICIATIVA

Por las razones antes expuestas, dejamos a consideración del honorable Senado de la República, el texto de este proyecto de ley *"Por medio del cual se fortalece la equidad en la clasificación tarifaria del seguro obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT) para motocicletas y se dictan otras disposiciones."*

Atentamente;


ÓSCAR HERNÁN SÁNCHEZ LEÓN
Senador de la República

Monica Kamm B.P.	
	
SENADO DE LA REPÚBLICA	
SECRETARÍA GENERAL / RADICACIÓN DE PROYECTO	
☒ PROYECTO DE LEY (P.L.) No.: 287/26	
☐ PROYECTO DE ACTO LEGISLATIVO No.:	
FECHA: 01 / 10 / 2026 FOLIO:	
AUTOR:	
LA SECRETARÍA GENERAL	