



Bogotá D.C., julio de 2024.

Doctor:

Jaime Luis Lacouture Peñaloza.
 Secretario General.
 Cámara de Representantes.
 La ciudad.

Asunto. Radicación de Proyecto de Ley No. ____ de 2024 Cámara **"POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECE LA TARIFA DIFERENCIADORA DEL SOAT EN MOTOCICLETAS"**

Respetado Secretario,

En virtud de nuestras facultades legales y constitucionales como Representantes a la Cámara, 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, radicamos ante la Secretaría General de la Honorable Cámara de Representantes el Proyecto de Ley **"POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECE LA TARIFA DIFERENCIADORA DEL SOAT EN MOTOCICLETAS"**.

La presente iniciativa congressional está compuesta por:

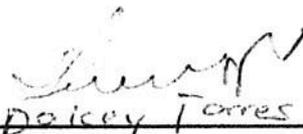
1. Exposición de motivos
2. Articulado.

Adjunto original y tres (3) copias del documento.

Atentamente;



ÓSCAR SÁNCHEZ LEÓN
 Representante a la Cámara por el
 departamento de Cundinamarca



 Dalcy Torres



 Alvaro Pineda

Opa Acuña Zamora

Hernández

~~Hernández~~
~~Orlando Díaz~~

Kunze

~~Juan Carlos Ochoa Robles~~

Rubio

~~Chirre-15~~

Montalvo

HUGO ADELTA
CARRASQUE

Lara Casiano

Alexander Vasquez
Rep. Chiriquí PN

Keeper Ochoa
Rep. Chiriquí SURE



Óscar Hernández Sánchez León

Óscar Hernández Sánchez León





JUSTIFICACIÓN.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I.OBJETO DEL PROYECTO.

El Proyecto de Ley No. ___ 2024 CÁMARA, POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECE LA TARIFA DIFERENCIADORA DEL SOAT EN MOTOCICLETAS", 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 2024								
CÓDIGO	CLASE DE VEHICULO	SUBTIPO	EDAD	TARIFA MAXIMA ¹	CONTRIBUCION 52% ADRES ²	SUBTOTAL PRIMAY CONTRIBUCION	TASA RUNT	TOTAL A PAGAR
100	MOTOS	Ciclomotor		72.100	37.400	109.500	2.100	111.600
110	MOTOS	Menos de 100 c.c.		150.100	78.000	228.100	2.100	230.200
120	MOTOS	De 100 a 200 c.c.		201.600	104.800	306.400	2.100	308.500
130	MOTOS	Más de 200 c.c.		544.800	283.200	828.000	2.100	830.100
140	MOTOS	Motocarros tricimoto, cuadríciclos		227.400	118.200	345.600	2.100	347.700
150	MOTOS	Motocarro 5 pasajeros		227.400	118.200	345.600	2.100	347.700

*Fuente: elaboración propia, extraído de Tarifas Máximas Comerciales del SOAT 2024- FASECOLDA.

¹ 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>



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 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 vigencia. 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, entendiéndose 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?

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

² Información extraída de la página de FASECOLDA.

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

⁴ *Ut supra*.

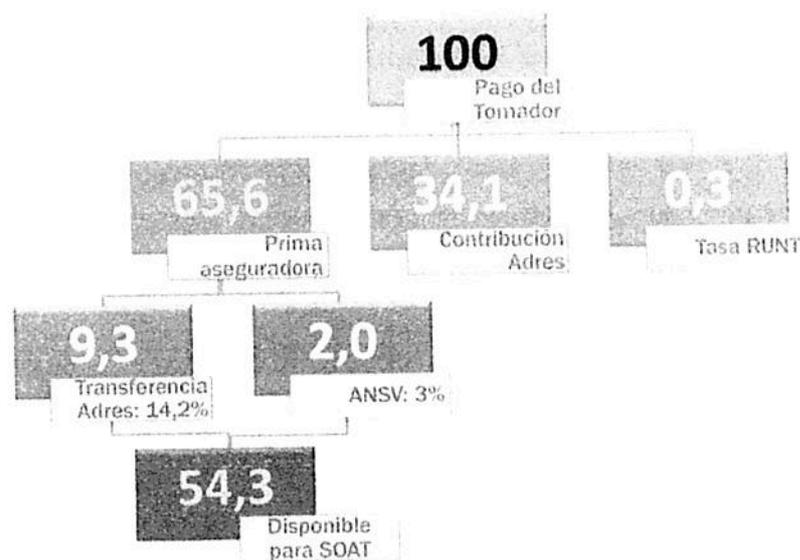
frente a entidades privadas y públicas⁷, a través del artículo titulado “¿IVA EN EL SOAT?” , elaborado por Camilo León Castillo, entonces abogado de la vicepresidencia jurídica de FASECOLDA, ofrece una detallada exposición de la cobertura proporcionada por el SOAT⁸ y, es pertinente mencionar que, la 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.

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.

A continuación, la tabla que indica cuál es la distribución de los recursos del SOAT:

Grafica 1:



9

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

⁷ Información extraída de la página de FASECOLDA.

⁸ ¿IVA en el SOAT? Camilo León Castillo, abogado de la vicepresidencia jurídica de FASECOLDA.

⁹ <https://www.fasecolda.com/ramos/soat/tarifas-y-coberturas/tarifas-comerciales/>



En promedio, de cada 100 pesos que se pagan por el SOAT, 45,7 pesos se destinan a contribuciones y transferencias, mientras que 54,3 pesos se utilizan para cubrir los siniestros y operar el ramo asegurador. Si se aplica el descuento del 10% en la prima, conforme a la Ley 1964 de 2019 para vehículos eléctricos o la Ley 2128 de 2021 para vehículos a gas, el monto disponible para atender siniestros es de 47,7 pesos. En los casos en que se aplica el descuento de la ley anterior, el fondo disponible para siniestros es de 48,9 pesos.

En este contexto, el SOAT va más allá de una simple formalidad legal para la circulación en las vías del territorio nacional, por el contrario, representa un apoyo económico para las víctimas de accidentes viales, cubriendo consecuencias que van desde gastos de traslado, incapacidades temporales menores, hasta lesiones permanentes y, en casos extremos, la muerte.

Así, el SOAT se funda como un instrumento necesario para garantizar la responsabilidad civil extracontractual, poniendo en primer plano la salud y seguridad de los afectados por accidentes de tránsito.

Este aspecto adquiere relevancia al considerar que gran parte de las personas involucradas en accidentes viales carece de los recursos financieros suficientes para asumir los gastos económicos derivados. Por ello, el SOAT se presenta como una solución inclusiva, asegurando que todos, sin excepción, dispongan de acceso a una protección y cobertura adecuadas en momentos de urgencia.

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 propuesta de revisión de la estructura tarifaria para el seguro de motocicletas en el país apunta hacia un sistema más eficiente, que busca una redistribución de las cargas económicas entre los usuarios de motocicletas, estableciendo primas de seguro que tengan en cuenta tanto los principios económicos del sector asegurador como la capacidad adquisitiva de los diferentes grupos de motociclistas.

El objetivo es desarrollar una política tarifaria colectiva que responda adecuadamente a el análisis conjunto de la cilindrada y el valor comercial de cada motocicleta; este método permitirá fijar tarifas más razonables y proporcionales, asegurando que la contribución financiera de cada propietario refleje tanto características técnicas de su vehículo como su valor en el mercado.





La importancia de considerar simultáneamente la cilindrada y el valor comercial radica en la capacidad de ofrecer una visión más completa del impacto económico que representa el seguro para cada propietario; mientras que la cilindrada puede ser un indicador de la potencia y, correlativamente, del riesgo asociado al uso de la motocicleta; el valor comercial, de la capacidad adquisitiva de cada propietario. Al evaluar estos dos factores en conjunto, se puede determinar una tarifa que sea económicamente atractiva para los propietarios de motocicletas, quienes esperarían que la prima de la póliza atienda a dichos factores al momento de adquirirla, por tal razón, esta diferenciación promete mejorar la accesibilidad y asequibilidad del seguro para una gama más amplia de motocicletas.

Al examinar la distribución de motocicletas según su cilindrada, resulta necesario señalar que, las motocicletas con cilindrada entre 201 y 500 c.c., así como aquellas con cilindrada mayor a 500 c.c., son las más afectadas debido a que se aplica una tarifa única.

Tabla 2:

Rango de Cilindraje	Cantidad de Motocicletas	Porcentaje (%)
Entre 201- 500 c.c.	330.110	77.27%
Mayor a 500 c.c.	97.116	22.73%
Total	427.226	100%

¹⁰*Análisis propio extraído del RUNT respuesta Derecho de Petición No. CSR2.2024.03392.S, 2 de febrero de 2024.

Siguiendo esta línea de razonamiento, resulta claro que, las motocicletas que comprenden los rangos de cilindraje entre 201-500 c.c., y mayor a 500 c.c., en el país soporta una carga económica desproporcionada en relación a la adquisición de la póliza de seguro. Esta situación señala una distribución ineficiente de las tarifas, debido a que, una motocicleta con cilindrada entre 201 c.c., y 250 c.c., aún clasificada dentro del segmento de vehículos más asequibles y populares, está sujeta a una tarifa idéntica a la que se aplica para las motocicletas de gama alta. Esta realidad evidencia que la tarificación actual de la prima no toma en consideración la situación socioeconómica de los propietarios de las motocicletas, ni el valor comercial de los vehículos; resultando en una política tarifaria que impone una carga desproporcionada en términos de igualdad sobre este grupo específico.

La implementación de una estructura tarifaria que se ajuste a las primas según el cilindraje y el valor comercial, entregaría una oportunidad para reducir estas brechas de evasión, esta estrategia no solo toma en cuenta el costo inicial de la adquisición

¹⁰ Respuesta derecha de petición elevado por Congresista-Parque automotor y accidentalidad de motocicletas No. CSR2.2024. 03392.S, 2 de febrero de 2024-RUNT.



de la motocicleta, sino que también redistribuye de manera más eficiente la carga financiera entre todos los rangos de las mismas, incluyendo aquellas de 201 c.c., en adelante. Esto facilita el acceso al seguro SOAT para una gama más amplia de usuarios.

Para el año 2024, el 100% de las motocicletas entre el rango de cilindraje entre 201-500 c.c., y mayor a 500 c.c. pagan una tarifa de *ochocientos treinta mil cien pesos* (\$830.100), sostienen la mayor parte de la carga económica necesaria para evitar un mayor déficit en el sistema.¹¹ Sin embargo, esta situación no refleja un esquema sostenible a largo plazo.

En este sentido, la uniformidad en la tarificación del SOAT, en las motocicletas de más de 201 c.c., no considera adecuadamente el valor comercial del vehículo ni factores socioeconómicos como la capacidad adquisitiva de los propietarios.

La creación de tres grupos adicionales dentro del segmento posibilitará ajustes en las tarifas que reflejen más precisamente las circunstancias económicas de los propietarios, contribuyendo a un sistema de SOAT que prevenga el déficit financiero y haciendo realidad el principio de proporcionalidad en términos de igualdad.

En síntesis, la propuesta de diversificar la estructura tarifaria del SOAT mediante la creación de cinco rangos distintos promete una solución efectiva para abordar la evasión del seguro y garantizar una mejor distribución de las cargas económicas, que no solo hará el SOAT más accesible para todos los grupos de motociclistas, sino que también asegurará la sostenibilidad financiera del sistema, mejorando la cobertura y la protección para todos los usuarios de motocicletas en el país.

Redistribución de la tarifa.

La Sentencia C-395 de 2022, emitida por la Corte Constitucional, con ponencia Magistrada Natalia Ángel Cabo, señaló que es la Superintendencia Financiera de Colombia la responsabilidad de determinar las tarifas aplicables al Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), con base en los principios de equidad, suficiencia y moderación, asegurando así que las tarifas reflejen de forma justa y precisa el equilibrio entre la prima pagada por el asegurado y el riesgo cubierto por el seguro.¹²

¹¹ Nota periodística Reducción en las tarifas del SOAT causó un hueco de unos \$850.000 millones en el presupuesto de la salud. Periódico INFOBAE COLOMBIA, 26 de septiembre de 2023. <https://www.infobae.com/colombia/2023/09/26/decision-de-petro-de-reducir-tarifas-del-soat-causo-hueco-de-por-lo-menos-850000-millones-en-el-presupuesto-de-la-nacion-para-2024-segun-el-ministro-de-salud/> y Respuesta derecho de petición elevado por Congresista-Parque automotor y accidentalidad de motocicletas No. CSR2.2024.03392.S, 2 de febrero de 2024-RUNT.

¹² Sentencia C-395 de 2022 Corte Constitucional M.P. Natalia Ángel Cabo.

Para enriquecer el proceso de determinación de la tarifa, lo que pretende la construcción de este proyecto es, de forma intrínseca, el análisis de dos nuevos criterios: *i) la potencia de la motocicleta, medida en centímetros cúbicos (c.c), y ii) el valor comercial del vehículo.* La incorporación de estos elementos tiene como objetivo buscar la precisión en la estimación de las tarifas, asegurando que estas se ajusten de manera exacta al riesgo presentando por cada vehículo.

Así las cosas, se pretende crear una estructura tarifaria para los usuarios de las motocicletas, que se alinea más estrechamente con las características individuales de cada motocicleta, promoviendo así las tarifas más equitativas.

Incluir en el panorama nacional una medida que permita desarrollar herramientas legales consistentes en aplicar tarifas que atiendan a las realidades presentes en la población motociclista, como atender al valor comercial del vehículo y el criterio de cilindrada que, a su vez, expresan potenciales riesgos a los que se ven expuestos en las vías nacionales.

Ahora, es necesario que las estrategias de cobro del SOAT se complementen con programas pedagógicos para conductores, incluyendo campañas de concienciación sobre la importancia de seguir las normas de tránsito y la necesidad de contar con el seguro; estas acciones deben extenderse por todo el territorio colombiano, asegurando que todos los conductores, especialmente en las zonas más remotas del país comprendan su responsabilidad y el papel vital del SOAT en la seguridad vial.

Favorabilidad.

El sistema actual del SOAT, con su estructura basada en solo tres rangos de cilindrada, afecta la equidad tarifaria como el cumplimiento por parte de los propietarios de los vehículos. Esta simplificación del sistema conlleva a que los vehículos con diferencias en términos de riesgo y valor -*como vehículos con mayor capacidad medida por centímetros cúbicos*- paguen tarifas similares, lo que resulta en una distribución desequilibrada de la carga financiera.

Sobre el particular, los propietarios de motocicletas de menos cilindrada limitan la capacidad del sistema para maximizar la recaudación de manera justas y sostenibles, de manera que establecer un sistema de rangos diferenciales más detallado permitiría ajustes de tarifa afines con la capacidad económica de los distintos segmentos de propietarios, mejorando así la recaudación sin sacrificar la accesibilidad del seguro.

La creciente tasa de accidentes de tránsito en Colombia es motivo de alarma, pese a las reducciones en la tarifa del SOAT, que han resultado en precios más atractivos y, por ende, en un incremento del recaudo.

Tabla 3:
TARIFAS MÁXIMAS COMERCIALES DEL SOAT 2024

Código	CLASE DE VEHICULO	SUBTIPO	EDAD	Tarifa máxima ¹	Contribución 52% ADRES ²	Subtotal prima y contribución	Tasa RUNT ¹	TOTAL A PAGAR
100	MOTOS	Ciclomotor		72.100	37.400	109.500	2.100	111.600
110	MOTOS	Menos de 100 c.c.		150.100	78.000	228.100	2.100	230.200
120	MOTOS	De 100 a 200 c.c.		201.600	104.600	306.400	2.100	308.500
130	MOTOS	Más de 200 c.c.		544.800	283.200	828.000	2.100	830.100
140	MOTOS	Motocarros, tricimoto, cuadríciclos		227.400	115.200	345.600	2.100	347.700
150	MOTOS	Motocarro 5 pasajeros		227.400	118.200	345.600	2.100	347.700
211	CAMPEROS Y CAMIONETAS	Menos de 1500 c.c.	0 a 9 años	567.400	295.000	862.400	2.100	864.500
212	CAMPEROS Y CAMIONETAS	Menos de 1500 c.c.	10 años o más	682.400	354.800	1.037.200	2.100	1.039.300
221	CAMPEROS Y CAMIONETAS	1500 a 2500	0 a 9 años	677.800	352.400	1.030.200	2.100	1.032.300
222	CAMPEROS Y CAMIONETAS	1500 a 2500	10 años o más	803.200	417.600	1.220.800	2.100	1.222.900
231	CAMPEROS Y CAMIONETAS	Más de 2500 c.c.	0 a 9 años	795.300	413.500	1.208.800	2.100	1.210.900
232	CAMPEROS Y CAMIONETAS	Más de 2500 c.c.	10 años o más	912.800	474.600	1.387.400	2.100	1.389.500
310	CARGA O MIXTO	Menos de 5 toneladas		636.000	330.700	966.700	2.100	968.800
320	CARGA O MIXTO	De 5 a 15 toneladas		919.000	477.600	1.396.600	2.100	1.398.700
330	CARGA O MIXTO	Más de 15 toneladas		1.162.400	604.400	1.766.800	2.100	1.768.900
410	OFICIALES ESPECIALES	Menos de 1500 c.c.		715.800	372.200	1.088.000	2.100	1.090.100
420	OFICIALES ESPECIALES	1500 a 2500		902.800	469.400	1.372.200	2.100	1.374.300
430	OFICIALES ESPECIALES	Más de 2500 c.c.		1.082.600	562.900	1.645.500	2.100	1.647.600
511	AUTOS FAMILIARES	Menos de 1500 c.c.	0 a 9 años	319.400	166.000	485.400	2.100	487.500
512	AUTOS FAMILIARES	Menos de 1500 c.c.	10 años o más	424.000	220.400	644.400	2.100	646.500
521	AUTOS FAMILIARES	1500 a 2500	0 a 9 años	389.300	202.400	591.700	2.100	593.800
522	AUTOS FAMILIARES	1500 a 2500	10 años o más	484.600	251.900	736.500	2.100	738.600
531	AUTOS FAMILIARES	Más de 2500 c.c.	0 a 9 años	454.900	236.500	691.400	2.100	693.500
532	AUTOS FAMILIARES	Más de 2500 c.c.	10 años o más	539.800	280.600	820.400	2.100	822.500
611	VEHICULOS PARA SEIS O MAS PASAJEROS	Menos de 2500	0 a 9 años	570.700	296.700	867.400	2.100	869.500
612	VEHICULOS PARA SEIS O MAS PASAJEROS	Menos de 2500	10 años o más	728.800	378.900	1.107.700	2.100	1.109.800
621	VEHICULOS PARA SEIS O MAS PASAJEROS	2500 o más	0 a 9 años	764.400	397.400	1.161.800	2.100	1.163.900
622	VEHICULOS PARA SEIS O MAS PASAJEROS	2500 o más	10 años o más	918.200	477.400	1.395.600	2.100	1.397.700
711	AUTOS DE NEGOCIOS Y TAXIS	Menos de 1500 c.c.	0 a 9 años	165.200	85.900	251.100	2.100	253.200
712	AUTOS DE NEGOCIOS Y TAXIS	Menos de 1500 c.c.	10 años o más	206.700	107.400	314.100	2.100	316.200
721	AUTOS DE NEGOCIOS Y TAXIS	1500 a 2500	0 a 9 años	205.600	106.900	312.500	2.100	314.600
722	AUTOS DE NEGOCIOS Y TAXIS	1500 a 2500	10 años o más	254.300	132.200	386.500	2.100	388.600
731	AUTOS DE NEGOCIOS Y TAXIS	Más de 2500 c.c.	0 a 9 años	265.500	138.000	403.500	2.100	405.600
732	AUTOS DE NEGOCIOS Y TAXIS	Más de 2500 c.c.	10 años o más	311.600	162.000	473.600	2.100	475.700
810	BUSES Y BUSETAS DE SERVICIO PUBLICO URBANO			396.700	206.200	602.900	2.100	605.000
910	SERVICIO PUBLICO INTERMUNICIPAL	Menor 10 pasajeros		392.200	203.900	596.100	2.100	598.200
920	SERVICIO PUBLICO INTERMUNICIPAL	10 o más pasajeros		569.400	296.000	865.400	2.100	867.500

LVI - Unidad de Valor Ficticio

¹ Conforme la Circular 002 del 2024 de la Superintendencia Financiera de Colombia

¹³*Fuente: elaboración propia, extraído de Tarifas Máximas Comerciales del SOAT 2024- FASECOLDA. (señalización fuera del grafico original)

Esta estructura tarifaria, está diseñada para establecer, de manera más precisa, los riesgos asociados a diferentes tipos de vehículos y su destinación. Dentro de la tabla se señala que los vehículos destinados al transporte de carga, poseen un perfil diferente en comparación con vehículos familiares o de menor cilindraje. Asimismo, la antigüedad de los vehículos, aquellos son considerados de mayor riesgo debido a las fallas tecnológicas.

¹³ 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>

Oscar Hernán Sánchez León

Representante de la Cámara de Cuadrimestre



Financiera Superintendencia de Colombia
Calle 100 No. 100-100 Bogotá, D.C.
Teléfono: (57) 1 234 5678
Correo electrónico: info@superfin.gov.co

No obstante, de la tabla diferenciadora es preciso señalar que, los vehículos de transporte de carga con capacidad de menos de cinco (5) toneladas, asumen una tarifa del SOAT de *novecientos sesenta y ocho mil ochocientos pesos (\$968.800)*, y las motocicletas ubicadas en el rango de 201 c.c., *en adelante*, las cuales, pese a no estar diseñadas para el transporte de carga, el pago del SOAT solo tiene una diferencia de *ciento treinta y ocho mil setecientos pesos (\$138.700)*

Esta comparación, refleja la desproporción en la asignación de tarifas SOAT, pues, mientras que los vehículos automotores se clasifican según su cilindrada, el tipo de servicio que ofrece y su antigüedad; las motocicletas se agrupan en apenas tres categorías.

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*¹⁴ 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 sí 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.¹⁵

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

¹⁴ Traducción: *Lesiones corporales por vehículos terrestres a motor.*

¹⁵ LEY N° 6.194, DE 19 DE DICIEMBRE DE 1974. Brasil-
https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L6194.htm.

póliza, toda vez que reviste de obligatoriedad para todo actor vial propietario de un vehículo motorizado.

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.¹⁶

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.¹⁷

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

¹⁶ 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>

¹⁷ 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/>

ferrovías o ferrocarriles, así como tampoco vehículos de carga o transporte, toda vez que estos últimos tienen una regulación especial.¹⁸

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.¹⁹

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. (...)”²⁰

¹⁸ Ley 18490 de 1986 https://www.cmfchile.cl/portal/principal/613/articles-796_doc_pdf.pdf.

¹⁹ Valor del SOAP. <https://www.autofact.cl/blog/mi-auto/seguros/soap-2021#toc-index-1>.

²⁰ Constitución Política Nacional
http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/constitucion_politica_1991.html

➤ **Artículos 150 y 154:**

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

congresista de las que no gozan el resto de los ciudadanos. Modifique 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.(...)"²²*

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.

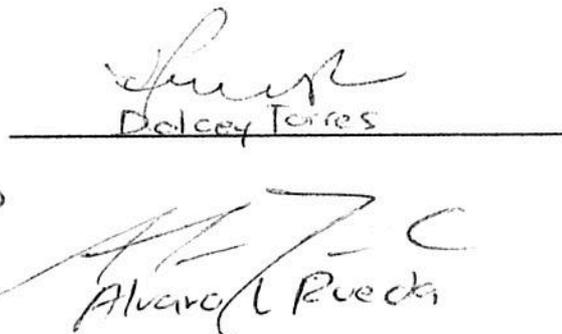
La propuesta se centra en establecer rangos diferenciales para la tarificación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), lo cual no se considera una orden de gasto público, por ello, en concordancia con el artículo 7° de la mencionada ley, no es necesario un análisis de impacto fiscal.

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.²³

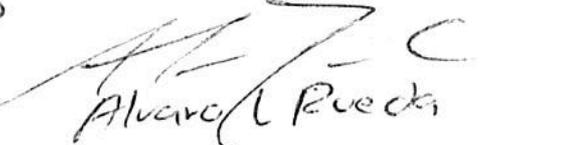
Atentamente;



ÓSCAR SÁNCHEZ LEÓN
Representante a la Cámara por el
departamento de Cundinamarca.



Dolce Torres



Álvaro Rueda

²² Ley 5° de 1992. Artículo 286.

²³ Sentencia C-502 de 2007 M.P Manuel José Cepeda Espinosa.

Olga Cruz

H. T. ...

[Signature]

Kenny

[Signature]
Gilma Diaz

[Signature]

[Signature]
Sebastian ...

[Signature]
CITREP-15

[Signature]
Mendez

[Signature]
Huber ...

[Signature]

[Signature]
As. ...

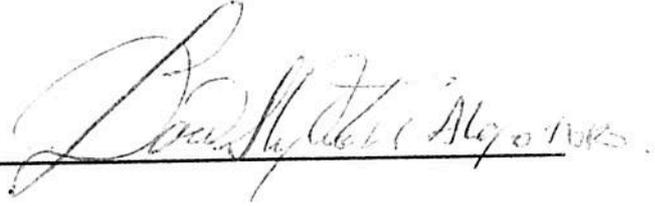
Alexander Vasquez
Rep. ... PH

[Signature]

[Signature]
Cristobal ...




CARLOS FEIVE
QUINTAO QUINTO


CARLOS FEIVE



VIII. ARTICULADO.

PROYECTO DE LEY No. ____ DE 2024 CÁMARA POR MEDIO DEL CUAL SE MODIFICA LA LEY 769 DE 2002 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.

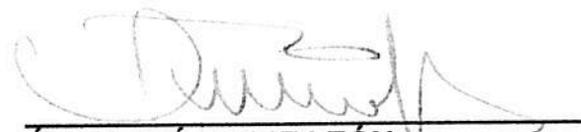
ARTÍCULO 2. Agréguese un párrafo al artículo 42 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

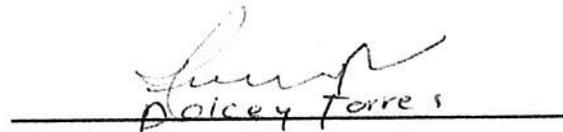
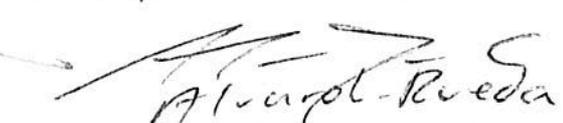
Parágrafo 3°: La Superfinanciera determinará la tarifa correspondiente a la expedición del Seguro Obligatorio de Tránsito (SOAT) para motocicletas, de conformidad con los rangos diferenciales que a continuación se exponen:

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;


ÓSCAR SÁNCHEZ LEÓN
Representante a la Cámara por el
departamento de Cundinamarca


Dulce y Torres

Alvaro Rueda

Olga Beatriz Sandoval

Hernán Darío

Carlos Rodríguez

Franco B. T.

Galina Dietz

Rudolfo

Juan Carlos Rodríguez

Arturo Cárdenas

Miranda

Hubo Acuña
AS Análisis

Lena Elena

República de Chile

Alexandra Vásquez
Rep. Chile

Cristóbal Caceres

