

Bogotá D.C., agosto de 2026

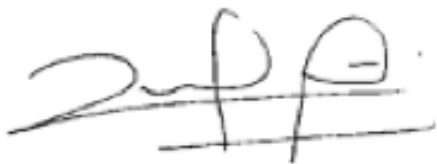
Doctor
MIGUEL ANGEL SANCHEZ VASQUEZ
Secretario General
Cámara de Representantes
Ciudad

Asunto: Radicación del Proyecto de Ley: *"POR MEDIO DE LA CUAL SE ESTABLECE EL SISTEMA NACIONAL DE TARIFACIÓN TÉCNICA DINÁMICA POR RIESGO Y COMPORTAMIENTO VIAL PARA EL SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO (SOAT), SE FORTALECE LA LUCHA CONTRA LA EVASIÓN Y LA PROTECCIÓN DE LOS RECURSOS DEL SISTEMA DE SALUD, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"*

Respetado Doctor:

Por medio de la presente, muy comedidamente me permito radicar el Proyecto de Ley del asunto. En tal sentido, respetuosamente solicito proceder según el trámite previsto legal y constitucionalmente para tales efectos.

Cordialmente,



DANIEL FELIPE BRICEÑO MONTES
Representante a la Cámara
Partido Centro Democrático



PROYECTO DE LEY No. _____ DE 2026 CÁMARA DE REPRESENTANTES

***POR MEDIO DE LA CUAL SE ESTABLECE EL SISTEMA NACIONAL DE
TARIFACIÓN TÉCNICA DINÁMICA POR RIESGO Y COMPORTAMIENTO VIAL
PARA EL SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO (SOAT),
SE FORTALECE LA LUCHA CONTRA LA EVASIÓN Y LA PROTECCIÓN DE
LOS RECURSOS DEL SISTEMA DE SALUD, Y SE DICTAN OTRAS
DISPOSICIONES***

**EL CONGRESO DE COLOMBIA
DECRETA**

**TÍTULO I
OBJETO, PRINCIPIOS Y DEFINICIONES**

Artículo 1. Objeto. La presente ley tiene por objeto establecer el Sistema Nacional de Tarifación Técnica Dinámica por Riesgo y Uso para el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), fundamentado en la exposición real al riesgo y el comportamiento vial verificable del conductor y del vehículo; crear el Sistema Nacional de Bonificaciones y Recargos por Comportamiento Vial; fortalecer los mecanismos de interoperabilidad y control contra la evasión y el fraude; y adoptar medidas de protección de los recursos que el SOAT transfiere al Sistema General de Seguridad Social en Salud, sin perjuicio de la competencia constitucional del Gobierno Nacional para la fijación técnica de las tarifas del ramo.

Artículo 2. Principios. El Sistema de qué trata esta ley se rige por los siguientes principios:

- a) Equidad, suficiencia y moderación. La prima del SOAT reflejará de manera razonable el riesgo real que representa el conductor y el uso

efectivo del vehículo, conforme a los principios técnicos que rigen la determinación de la prima según el artículo 193 del Estatuto Orgánico del Sistema Financiero.

- b) Reserva técnica y competencia regulatoria del Gobierno Nacional. En desarrollo del artículo 150, numeral 19, literal d), de la Constitución Política, corresponde al Congreso de la República fijar los objetivos, principios y criterios generales del régimen tarifario del SOAT, y corresponde de manera exclusiva al Gobierno Nacional, por conducto de la Superintendencia Financiera de Colombia, la determinación técnica y actuarial de las tarifas, porcentajes, topes y demás parámetros cuantitativos específicos del ramo.
- c) Sostenibilidad financiera del sistema de salud. En ningún caso las medidas adoptadas en desarrollo de esta ley podrán disminuir el porcentaje de la prima del SOAT que la ley destina a la Administradora de los Recursos del Sistema General de Seguridad Social en Salud (ADRES).
- d) Progresividad y proporcionalidad actuarial. Los esquemas de bonificación y recargo deberán guardar correspondencia técnica con la siniestralidad y el comportamiento vial efectivamente observados, y operarán bajo un principio de suma cero que garantice el equilibrio financiero del ramo.
- e) Protección de datos personales y habeas data. El tratamiento de la información de movilidad, geolocalización y comportamiento vial de los ciudadanos se sujetará estrictamente a la Ley 1581 de 2012 y a los demás desarrollos del artículo 15 de la Constitución Política.
- f) Innovación tecnológica responsable. Se promoverá el uso de telemática, analítica de datos e interoperabilidad de registros públicos como herramientas para la formalización del aseguramiento y la reducción de la siniestralidad vial, sin que ello genere discriminación algorítmica ni barreras de acceso para la población sin infraestructura tecnológica.

Artículo 3. Definiciones. Para efectos de la presente ley se adoptan las siguientes definiciones:

- a) Pago por Uso (Pay As You Drive - PAYD): esquema de tarificación que ajusta la prima en función del kilometraje anual recorrido, la zona geográfica de circulación y los horarios de uso del vehículo.
- b) Pago por Comportamiento (Pay How You Drive - PHYD): esquema de tarificación que ajusta la prima en función del historial de siniestralidad, el respeto a los límites de velocidad, el historial de infracciones consolidado en el Sistema Integrado de Información sobre Multas y Sanciones por Infracciones de Tránsito (SIMIT) y, cuando se cuente con el dispositivo respectivo, los hábitos telemáticos de conducción.
- c) Sistema de Bonificaciones y Recargos (Bonus-Malus): esquema técnico de ajuste progresivo de la prima comercial del SOAT, que reconoce disminuciones a los conductores con comportamiento vial verificablemente seguro y aplica recargos a quienes registren siniestralidad o infracciones graves, calculado y fijado por la Superintendencia Financiera de Colombia mediante nota técnica.
- d) Nota técnica: documento de carácter actuarial mediante el cual la Superintendencia Financiera de Colombia determina y sustenta los factores, tramos, porcentajes y topes aplicables a los esquemas tarifarios previstos en esta ley.
- e) Factor sustitutivo: variable de información histórica proveniente de registros públicos (RUNT, SIMIT) utilizada para estimar el riesgo de los conductores y vehículos que no cuenten con infraestructura tecnológica para la transmisión de datos en tiempo real.

TÍTULO II.

SISTEMAS DE TARIFACIÓN Y DISPOSICIONES GENERALES

CAPÍTULO I

SISTEMA DE TARIFACIÓN DINÁMICA POR RIESGO Y USO (PAYD/PHYD)

Artículo 4. Modificación del artículo 193 del Estatuto Orgánico del Sistema Financiero. Adiciónese un inciso al numeral 5 del artículo 193 del Decreto – Ley 663 de 1993 (Estatuto Orgánico del Sistema Financiero), el cual quedará así:

"5. Fijación y cálculo de las tarifas. (...) En el caso del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), la Superintendencia Financiera de Colombia, dentro de los principios de equidad, suficiencia y moderación previstos en este artículo, desarrollará mediante nota técnica un Sistema de Tarificación Dinámica que incorpore, como criterios generales fijados por la ley, componentes de pago por uso (PAYD) y de pago por comportamiento (PHYD), sin perjuicio de la tarifa base regulada y del margen de flotación tarifaria que la Superintendencia determine técnicamente para garantizar la suficiencia del ramo y la protección de los recursos del Sistema General de Seguridad Social en Salud."

Artículo 5. Cierre de la brecha digital y factores sustitutivos. Para los conductores o propietarios de vehículos que no cuenten con dispositivos de telemetría o teléfonos inteligentes compatibles para la transmisión de datos en tiempo real, el cálculo del riesgo se realizará mediante factores sustitutivos de información histórica. Para tal fin, las compañías aseguradoras autorizadas para operar el ramo del SOAT deberán, en los términos que reglamente el Gobierno Nacional, cruzar la información disponible en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) y en el Sistema Integrado de Información sobre Multas y Sanciones por Infracciones de Tránsito (SIMIT) para evaluar la siniestralidad y el comportamiento histórico del conductor principal. En ningún caso la ausencia de infraestructura

tecnológica podrá traducirse en una tarifa más gravosa que la aplicable bajo el régimen general vigente.

CAPÍTULO II

SISTEMA NACIONAL DE BONIFICACIONES Y RECARGOS POR COMPORTAMIENTO VIAL (BONUS-MALUS)

Artículo 6. Creación del Sistema Nacional de Bonificaciones y Recargos.

Créase el Sistema Nacional de Bonificaciones y Recargos por Comportamiento Vial, de carácter obligatorio para todas las compañías aseguradoras autorizadas para operar el ramo del SOAT, como mecanismo permanente y de aplicación general que sustituye el descuento único y transitorio previsto en el parágrafo 1° del artículo 42 de la Ley 769 de 2002, adicionado por el artículo 2° de la Ley 2161 de 2021.

Parágrafo 1. Categorías progresivas de bonificación. El Sistema reconocerá, como mínimo, tres (3) categorías progresivas de bonificación en función de los años consecutivos sin siniestros que afecten la póliza. El descuento sobre la prima comercial se aplicará dentro de una banda general fijada por la presente ley, que oscilará entre un piso mínimo del quince por ciento (15%), aplicable a la primera categoría de buen comportamiento vial, y un techo máximo acumulado del cincuenta por ciento (50%), aplicable a los conductores que acrediten el mayor número de años consecutivos sin siniestralidad conforme lo determine la nota técnica.

Parágrafo 2. Determinación técnica. Dentro de los límites mínimo y máximo fijados en el parágrafo 1° de este artículo, la determinación específica de los tramos, los años de permanencia exigidos para cada categoría y los porcentajes puntuales de bonificación y recargo aplicables corresponde de manera exclusiva a la Superintendencia Financiera de Colombia, mediante nota técnica de expedición anual, en desarrollo de la reserva de ley marco prevista en el artículo 150, numeral 19, literal d), de la Constitución Política. Los límites del quince por ciento (15%) y del cincuenta por ciento (50%) constituyen los topes generales de política pública

fijados por el Congreso de la República y no eximen a la Superintendencia Financiera de su competencia exclusiva para el cálculo actuarial de la tarifa técnica del ramo.

Artículo 7. Régimen agravado para conductas de alto riesgo. El Sistema de que trata el artículo anterior deberá prever, dentro del régimen de recargos, un tratamiento sustancialmente más gravoso —proporcional al incremento real de siniestralidad que dichas conductas generan según la evidencia técnica disponible— para los propietarios o conductores que hayan sido sancionados por conducir bajo el influjo del alcohol o de sustancias psicoactivas, o que sean reincidentes en infracciones de tránsito calificadas como de alto riesgo, tales como el exceso de velocidad o las maniobras peligrosas.

Parágrafo. El diseño actuarial del Sistema deberá garantizar el equilibrio financiero del ramo a nivel agregado, de manera que la disminución de recaudo derivada de las bonificaciones sea compensada por los recargos aplicados a los conductores de mayor siniestralidad, sin que ello implique un aumento de la tarifa base para el conjunto de los asegurados.

Artículo 8. Protección de los recursos del Sistema General de Seguridad Social en Salud. En ningún escenario el Sistema Nacional de Bonificaciones y Recargos, ni el Sistema de Tarifación Dinámica de que trata el Capítulo I, podrán afectar el porcentaje de la prima anual del SOAT que, conforme al literal b) del artículo 223 de la Ley 100 de 1993, modificado por el artículo 3° de la Ley 2161 de 2021, las compañías aseguradoras están obligadas a transferir a la Administradora de los Recursos del Sistema General de Seguridad Social en Salud (ADRES).

Parágrafo. La Superintendencia Financiera de Colombia y el Ministerio de Salud y Protección Social reglamentarán los mecanismos de giro directo necesarios para proteger la liquidez de la red hospitalaria pública y privada frente a los ajustes tarifarios previstos en esta ley.

CAPÍTULO III

FORMALIZACIÓN, RURALIDAD Y LUCHA CONTRA LA EVASIÓN

Artículo 9. Pólizas SOAT de corta duración y uso esporádico. Con el fin de combatir la evasión estructural, en particular en las zonas rurales y en el parque automotor de motocicletas, la Superintendencia Financiera de Colombia reglamentará, dentro de los doce (12) meses siguientes a la promulgación de esta ley, la emisión de pólizas SOAT fraccionadas —por días, semanas o fines de semana— o delimitadas por geocercas para movilidad veredal o municipal, con una prima reducida y proporcional a la exposición real al riesgo. Estas modalidades no sustituyen la obligatoriedad general del aseguramiento anual y estarán sujetas a los mismos principios de suficiencia técnica previstos en esta ley.

Artículo 10. Interoperabilidad obligatoria. El Ministerio de Transporte, el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), el Sistema Integrado de Información sobre Multas y Sanciones por Infracciones de Tránsito (SIMIT), la Policía de Tránsito y Transporte, la Federación de Aseguradores Colombianos (Fasecolda) y las compañías aseguradoras autorizadas deberán consolidar, en un plazo máximo de doce (12) meses contados a partir de la promulgación de esta ley, una infraestructura interoperable de datos de movilidad que permita compartir, en tiempo real y mediante interfaces de programación de aplicaciones (API), el estado de vigencia del SOAT, los historiales de accidentalidad y las multas en firme, con el propósito de eliminar la asimetría de información en el cálculo tarifario y facilitar el control de la evasión.

Parágrafo. El desarrollo, la implementación y la operación de la infraestructura de que trata este artículo se sujetarán a la disponibilidad presupuestal de las entidades involucradas, sin generar nuevas erogaciones distintas de las que estas puedan asumir en el marco de sus respectivos presupuestos y de conformidad con el artículo 7° de la Ley 819 de 2003.

Artículo 11. Fortalecimiento de la recuperación de cartera de la ADRES. En desarrollo del mandato de fortalecimiento técnico de la Administradora de los Recursos del Sistema General de Seguridad Social en Salud (ADRES) previsto en la Ley 2161 de 2021, la información consolidada en la infraestructura de que trata el artículo 10 de esta ley estará disponible para la ADRES con el fin de agilizar los procesos de recuperación de cartera derivados de la atención de víctimas de accidentes de tránsito ocasionados por vehículos no identificados o no asegurados.

CAPÍTULO IV

PRIVACIDAD, INNOVACIÓN RESPONSABLE Y VIGENCIA

Artículo 12. Privacidad y protección de datos personales telemáticos. Los datos de geolocalización, velocidad y hábitos de conducción recolectados mediante dispositivos de hardware o software para efectos del Sistema de Tarifación Dinámica o del Sistema Nacional de Bonificaciones y Recargos constituyen datos personales y, cuando corresponda, datos sensibles, cuyo tratamiento se regirá en su integridad por la Ley 1581 de 2012 y el artículo 15 de la Constitución Política. En consecuencia, queda prohibido a las compañías aseguradoras y a los proveedores tecnológicos:

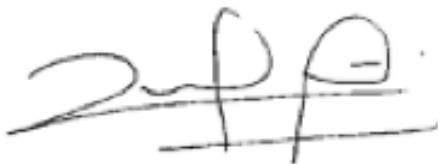
- a) Vender, comercializar o ceder estos datos a terceros bajo cualquier título, salvo autorización expresa, previa e informada del titular.
- b) Utilizar los datos telemáticos para la imposición de comparendos o sanciones de tránsito por parte de las autoridades competentes.

Parágrafo. El incumplimiento de las prohibiciones previstas en este artículo dará lugar a las sanciones administrativas a cargo de la Superintendencia de Industria y Comercio, en su calidad de autoridad de protección de datos personales, sin perjuicio de las demás acciones civiles y penales a que haya lugar.

Artículo 13. Sandbox regulatorio y despliegue gradual. El Ministerio de Hacienda y Crédito Público y la Superintendencia Financiera de Colombia estructurarán, dentro de los doce (12) meses siguientes a la promulgación de esta ley, un entorno controlado de pruebas (sandbox regulatorio) en el cual las compañías aseguradoras deberán validar sus modelos y algoritmos tarifarios antes de su despliegue nacional, con el fin de identificar y corregir posibles sesgos discriminatorios en la asignación de primas, bonificaciones y recargos.

Artículo 14. Reglamentación. El Gobierno Nacional reglamentará la presente ley dentro de los seis (6) meses siguientes a su promulgación.

Artículo 15. Vigencia y derogatorias. La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación, deroga los párrafos 1° y 2° del artículo 42 de la Ley 769 de 2002, adicionados por el artículo 2° de la Ley 2161 de 2021, el artículo 2 de la Ley 2161 de 2021 en lo que resulte contrario a la presente ley, y las demás disposiciones que le sean contrarias.



DANIEL FELIPE BRICEÑO MONTES
Representante a la Cámara
Partido Centro Democrático

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

***POR MEDIO DE LA CUAL SE ESTABLECE EL SISTEMA NACIONAL DE
TARIFACIÓN TÉCNICA DINÁMICA POR RIESGO Y COMPORTAMIENTO VIAL
PARA EL SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO (SOAT),
SE FORTALECE LA LUCHA CONTRA LA EVASIÓN Y LA PROTECCIÓN DE
LOS RECURSOS DEL SISTEMA DE SALUD, Y SE DICTAN OTRAS
DISPOSICIONES***

I. OBJETO DEL PROYECTO

El presente proyecto de ley tiene por objeto transformar el modelo de tarificación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), hoy fundado en categorías tarifarias amplias y prácticamente estáticas, hacia un esquema técnico, dinámico y equitativo que module la prima en función del riesgo real y del comportamiento vial verificable del conductor. La iniciativa crea, de manera correlativa, un Sistema Nacional de Bonificaciones y Recargos por Comportamiento Vial de carácter permanente, a diferencia del descuento único y transitorio que hoy sobrevive parcialmente en el ordenamiento tras la Sentencia C-395 de 2022, fortalece la interoperabilidad de los registros públicos de tránsito para el combate a la evasión y el fraude, y blinda expresamente los recursos que el SOAT transfiere al Sistema General de Seguridad Social en Salud.

El proyecto responde a un diagnóstico simple pero contundente: Colombia combina, simultáneamente, algunas de las tasas de siniestralidad vial más altas de la región, niveles de evasión del aseguramiento obligatorio cercanos a la mitad del parque automotor, y un esquema tarifario que, al ser prácticamente uniforme para conductores de riesgo muy distinto, no genera ningún incentivo económico para mejorar el comportamiento en la vía. La iniciativa busca corregir ese riesgo moral estructural, sin poner en riesgo un solo peso de los recursos que hoy sostienen la atención en salud de las víctimas de accidentes de tránsito.

A diferencia de intentos legislativos anteriores, este proyecto fue diseñado tomando en cuenta de manera expresa los límites de competencia que la Corte Constitucional trazó en la Sentencia C-395 de 2022 frente a la fijación legal de porcentajes tarifarios puntuales del SOAT: el articulado establece los objetivos, principios y criterios generales del Sistema, y remite la determinación técnica y actuarial específica a la Superintendencia Financiera de Colombia, en desarrollo de la reserva de ley marco prevista en el artículo 150, numeral 19, literal d), de la Constitución Política.

II. JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO

La necesidad de esta reforma se sustenta en tres problemáticas convergentes y ampliamente documentadas por las autoridades y por el propio gremio asegurador: (i) una siniestralidad vial estructuralmente alta y concentrada en la población motociclista; (ii) una evasión masiva del aseguramiento obligatorio que erosiona la solidaridad del sistema y traslada el costo de los siniestros no cubiertos al sistema de salud; y (iii) un diseño tarifario que, al no diferenciar por riesgo real, no corrige los incentivos que perpetúan las dos problemáticas anteriores.

Siniestralidad vial

Según las cifras preliminares de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), con base en el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, en 2025 se registraron 8.697 personas fallecidas en siniestros de tránsito en el país, frente a 8.271 en 2024, lo que equivale a un promedio superior a las veinticuatro muertes viales diarias. Los motociclistas concentran la mayor parte de esa tragedia: 5.516 de las víctimas fatales de 2025 se desplazaban en motocicleta, casi tres de cada cuatro muertes viales del país.

En el comparativo internacional más reciente del Foro Internacional de Transporte (informe IRTAD 2025, publicado en febrero de 2026), Colombia aparece como el peor país de los treinta y cinco reportados en tasa de mortalidad vial por cada cien

mil habitantes, muy por encima de referentes como Noruega, Suecia, Reino Unido o Dinamarca.

Esta realidad contrasta con experiencias exitosas dentro del propio país: en 2025, Bogotá y Medellín lograron reducir sus muertes viales en 6,3% y 15% respectivamente frente al año anterior, resultado que las autoridades distritales atribuyen a la combinación de infraestructura, control efectivo y gestión de la velocidad. El presente proyecto se inserta en esa misma lógica de gestión basada en evidencia, trasladándola al terreno del aseguramiento: si el comportamiento vial puede medirse y verificarse a través de los registros públicos existentes (RUNT, SIMIT), no hay razón técnica para que la prima del SOAT siga siendo indiferente a él.

Evasión estructural del SOAT

La evasión del SOAT en Colombia continúa en niveles alarmantes. De acuerdo con cifras de Fasecolda difundidas a comienzos de 2025, del parque automotor nacional de 19,9 millones de vehículos, apenas el 52% contaba con SOAT vigente, y en el caso específico de las motocicletas la evasión alcanzaba el 59%. Cifras posteriores del RUNT, consolidadas por Fasecolda a septiembre de 2025, sitúan la evasión general en 47% del parque automotor, con un 58% en motocicletas y un 31% en el resto de vehículos.

La propia Federación de Aseguradores ha señalado que buena parte de esta brecha se explica por una estructura tarifaria en la que la prima que pagan los vehículos de cuatro o más ruedas resulta superior al costo del riesgo que representan, mientras que la de las motocicletas resulta inferior al riesgo que generan, configurando un subsidio cruzado que no corresponde a ningún criterio técnico y que termina por desincentivar la formalización en el segmento de mayor siniestralidad.

La evasión no es un fenómeno inocuo desde el punto de vista fiscal y social: cada vehículo sin SOAT traslada el costo de una eventual atención médica al Sistema

General de Seguridad Social en Salud, sin que exista de por medio la prima correspondiente ni la contribución que el SOAT transfiere obligatoriamente a la ADRES. A ello se suma el fraude: Fasecolda reportó que solo en 2024 se detectaron 30.739 casos de fraude en el sector asegurador, tasados en 272.000 millones de pesos, de los cuales 108.000 millones fueron efectivamente pagados antes de ser detectados, siendo el SOAT uno de los ramos más expuestos por su carácter de aseguramiento obligatorio y de expedición forzosa.

El diagnóstico técnico del sector coincide en que la estructura tarifaria vigente del SOAT, al ser prácticamente uniforme dentro de cada categoría vehicular, no discrimina entre un conductor con historial de siniestralidad y uno sin ningún reporte, ni entre quien conduce miles de kilómetros al año en zonas de alto riesgo y quien usa su vehículo esporádicamente. Esta ausencia de correspondencia entre riesgo y prima constituye, en términos actuariales, un problema clásico de riesgo moral: al no existir consecuencia económica diferenciada, el sistema no genera ningún incentivo marginal para mejorar el comportamiento vial.

La experiencia comparada del aseguramiento de automóviles muestra que los modelos de tarificación basados en uso y comportamiento (PAYD/PHYD) han probado ser efectivos para alinear el incentivo económico del asegurado con el objetivo de política pública de reducción de la siniestralidad, sin que ello implique, cuando están bien diseñados, una afectación a la suficiencia técnica del ramo.

El antecedente normativo inmediato y sus límites: la Ley 2161 de 2021

El Congreso de la República ya intentó introducir un mecanismo de bonificación por buen comportamiento vial mediante el artículo 2° de la Ley 2161 de 2021, que estableció un descuento único, aplicable solo durante 2022, del diez por ciento (10%) de la prima para quienes no hubieran reportado siniestros en los dos años anteriores. La Corte Constitucional, mediante Sentencia C-395 de 2022, declaró exequible la existencia de ese descuento como criterio general de política pública

de tránsito, pero declaró inexecutable la expresión que fijaba el porcentaje exacto del diez por ciento, así como el párrafo que fijaba un tope específico a las comisiones de intermediación, por considerar que la determinación de esos parámetros cuantitativos específicos desborda la competencia del Congreso en materia de actividad aseguradora e invade la competencia técnica que la Constitución asigna al Gobierno Nacional, por conducto de la Superintendencia Financiera, para la fijación de las tarifas del ramo conforme a los principios de equidad, suficiencia y moderación del artículo 193 del Estatuto Orgánico del Sistema Financiero.

Ese pronunciamiento, lejos de cerrar la puerta a un esquema de bonificaciones, trazó el camino correcto para diseñarlo: el Congreso puede y debe fijar la política pública, la obligatoriedad de un sistema de bonus-malus, su carácter permanente, sus criterios de progresividad y los principios de suficiencia y protección de la salud pública, mientras que la determinación numérica de los porcentajes, tramos y topes corresponde al Gobierno Nacional.

El presente proyecto se estructura exactamente sobre esa distribución de competencias, evitando repetir el vicio de inconstitucionalidad que afectó parcialmente la Ley 2161 de 2021 y maximizando, con ello, la probabilidad de que el Sistema Nacional de Bonificaciones y Recargos que aquí se propone entre efectivamente en vigor y se mantenga en el ordenamiento.

Protección de los recursos de la salud

El 52% de la prima anual del SOAT se transfiere obligatoriamente a la ADRES, conforme al literal b) del artículo 223 de la Ley 100 de 1993, modificado por el artículo 3° de la Ley 2161 de 2021, constituyendo una de las fuentes de financiación de la atención de las víctimas de accidentes de tránsito y de otros gastos del Sistema General de Seguridad Social en Salud. Cualquier reforma al esquema tarifario del SOAT debe, en consecuencia, blindar expresamente ese porcentaje frente a los ajustes derivados de los nuevos esquemas de bonificación y recargo,

así como frente a la introducción de la tarificación dinámica por uso y comportamiento. El presente proyecto incorpora esa salvaguarda de manera explícita en su articulado, de forma que ningún descuento comercial pueda, en ningún caso, trasladarse a una disminución de los recursos que hoy sostienen la red hospitalaria.

III. MARCO NORMATIVO

CONSTITUCIONAL

Artículo 15. *Todas las personas tienen derecho a su intimidad personal y familiar y a su buen nombre, y el Estado debe respetarlos y hacerlos respetar. De igual modo, tienen derecho a conocer, actualizar y rectificar las informaciones que se hayan recogido sobre ellas en bancos de datos y en archivos de entidades públicas y privadas. En la recolección, tratamiento y circulación de datos se respetarán la libertad y demás garantías consagradas en la Constitución. La correspondencia y demás formas de comunicación privada son inviolables. Sólo pueden ser interceptadas o registradas mediante orden judicial, en los casos y con las formalidades que establezca la ley.*

Este artículo constituye el fundamento directo de las salvaguardas de habeas data y protección de datos telemáticos previstas en el Capítulo V del proyecto, frente al tratamiento de la información de geolocalización y comportamiento de conducción necesaria para la operación del Sistema de Tarificación Dinámica.

Artículo 48. *La Seguridad Social es un servicio público de carácter obligatorio que se prestará bajo la dirección, coordinación y control del Estado, en sujeción a los principios de eficiencia, universalidad y solidaridad, en los términos que establezca la Ley. Se garantiza a todos los habitantes el derecho irrenunciable a la Seguridad Social. (...) No se podrán destinar ni utilizar los recursos de las instituciones de la Seguridad Social para fines diferentes a ella.*

Artículo 150, numeral 19, literal d). *Corresponde al Congreso hacer las leyes. Por medio de ellas ejerce las siguientes funciones: (...) 19. Dictar las normas generales,*

y señalar en ellas los objetivos y criterios a los cuales debe sujetarse el Gobierno para los siguientes efectos: (...) d) Regular las actividades financiera, bursátil, aseguradora y cualquiera otra relacionada con el manejo, aprovechamiento e inversión de los recursos captados del público.

Esta disposición constituye el fundamento central del diseño de competencias del proyecto: el articulado se limita a fijar los objetivos y criterios generales del régimen tarifario del SOAT, obligatoriedad del sistema de tarificación dinámica y del esquema de bonus, principios de suficiencia y protección de la salud y remite expresamente a la Superintendencia Financiera de Colombia la determinación técnica de los porcentajes y tramos específicos, en estricta observancia de la reserva de ley marco que esta norma consagra y que la Sentencia C-395 de 2022 reiteró frente al SOAT en particular.

Artículo 333. *La actividad económica y la iniciativa privada son libres, dentro de los límites del bien común. Para su ejercicio, nadie podrá exigir permisos previos ni requisitos, sin autorización de la ley. La libre competencia económica es un derecho de todos que supone responsabilidades. La empresa, como base del desarrollo, tiene una función social que implica obligaciones. (...) La ley delimitará el alcance de la libertad económica cuando así lo exijan el interés social, el ambiente y el patrimonio cultural de la Nación.*

El proyecto respeta el núcleo de la libertad de empresa de las compañías aseguradoras autorizadas para operar el ramo del SOAT, limitándose a fijar criterios generales de política pública y remitiendo a la autoridad técnica competente la determinación específica de los parámetros tarifarios, sin imponer condiciones económicas que desconozcan la función social propia de la actividad aseguradora.

Artículo 335. *Las actividades financiera, bursátil, aseguradora y cualquier otra relacionada con el manejo, aprovechamiento e inversión de los recursos de captación a las que se refiere el literal d) del numeral 19 del artículo 150 son de interés público y sólo pueden ser ejercidas previa autorización del Estado, conforme*

con la ley la cual regulará la forma de intervención del Gobierno en estas materias y promoverá la democratización del crédito.

Esta norma confirma el carácter de interés público de la actividad aseguradora del SOAT y el consecuente margen de intervención estatal que el proyecto desarrolla, siempre dentro de los límites de competencia entre el Congreso y el Gobierno Nacional que la propia disposición traza.

LEGAL

Decreto 663 de 1993 (Estatuto Orgánico del Sistema Financiero): *Por medio del cual se actualiza el Estatuto Orgánico del Sistema Financiero y se modifica su titulación y numeración.*

Su artículo 193 consagra los principios de equidad, suficiencia y moderación que rigen la fijación técnica de la prima del SOAT, modificado por el artículo 4° de este proyecto.

Ley 100 de 1993: *Por la cual se crea el sistema de seguridad social integral y se dictan otras disposiciones.*

Su artículo 223, modificado por el artículo 3° de la Ley 2161 de 2021, fija en 52% el porcentaje de la prima del SOAT que se transfiere a la ADRES, cuya protección desarrolla el artículo 8° del proyecto.

Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre): *Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones.*

Su artículo 42, modificado por la Ley 2161 de 2021, regula el aseguramiento obligatorio SOAT y es objeto de derogatoria parcial en el artículo 15 del proyecto.

Ley 1581 de 2012: *Por la cual se dictan disposiciones generales para la protección de datos personales.*

Constituye el marco legal aplicable al tratamiento de los datos de geolocalización y comportamiento de conducción de que trata el artículo 12 del proyecto.

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.*

Constituye el antecedente normativo directo del proyecto y es objeto de derogatoria parcial en los términos explicados en la Justificación, en armonía con lo resuelto por la Sentencia C-395 de 2022.

Ley 819 de 2003: *Por la cual se dictan normas orgánicas en materia de presupuesto, responsabilidad y transparencia fiscal y se dictan otras disposiciones.*

Su artículo 7° fundamenta el análisis de impacto fiscal contenido en el numeral IV de esta exposición de motivos.

JURISPRUDENCIAL

Sentencia C-395 de 2022: La Corte Constitucional declaró exequible el artículo 2° de la Ley 2161 de 2021 en cuanto a la existencia de un descuento por buen comportamiento vial en el SOAT, como criterio general de política pública dentro del margen de la ley marco de la actividad aseguradora, pero declaró inexecutable la fijación legal del porcentaje exacto del descuento (10%) y del tope específico a las comisiones de intermediación, por invadir la competencia técnica y actuarial que la Constitución reserva al Gobierno Nacional para la determinación de las tarifas del ramo. Esta sentencia constituye el precedente directo que orienta el diseño de competencias de todo el articulado del presente proyecto.

Sentencia C-748 de 2011: Control previo de constitucionalidad de la Ley Estatutaria 1581 de 2012. La Corte precisó el contenido y alcance del derecho fundamental al habeas data, reconociendo entre sus prerrogativas mínimas el derecho de las personas a conocer, actualizar, rectificar y, cuando corresponda, suprimir la

información recogida sobre ellas en bases de datos, estándar que sustenta las garantías de protección de datos telemáticos previstas en el artículo 12 del proyecto.

Sentencia T-729 de 2002: La Corte Constitucional desarrolló el contenido del derecho a la autodeterminación informática como manifestación del habeas data, precisando que el tratamiento de datos personales debe sujetarse a los principios de libertad, finalidad, necesidad y circulación restringida, criterios que informan las prohibiciones de uso y comercialización de datos telemáticos previstas en el artículo 12 del proyecto.

IV. IMPACTO FISCAL

De conformidad con el artículo 7° de la Ley 819 de 2003, el presente proyecto de ley no genera impacto fiscal para el Presupuesto General de la Nación, en la medida en que las modificaciones que introduce operan sobre la estructura tarifaria de un contrato de seguro privado de aseguramiento obligatorio, cuya prima es sufragada por los propietarios de vehículos y administrada por compañías aseguradoras autorizadas, sin que se creen nuevas erogaciones a cargo del Tesoro Público.

La única obligación con eventual incidencia presupuestal es la consolidación de la infraestructura interoperable de datos prevista en el artículo 10, la cual el propio proyecto sujeta expresamente a la disponibilidad presupuestal de las entidades públicas involucradas, sin imponerles nuevas partidas obligatorias, en armonía con el mandato del artículo 7° de la Ley 819 de 2003 y con la jurisprudencia constitucional que ha precisado que dicha norma constituye un parámetro de racionalidad legislativa cuyo cumplimiento no puede exigirse de forma que haga nugatoria la función legislativa del Congreso de la República ni supedite la validez de las leyes al concepto previo del Ministerio de Hacienda y Crédito Público.

Por el contrario, el fortalecimiento de los mecanismos de formalización y control de la evasión que este proyecto introduce es susceptible de generar un efecto fiscal positivo indirecto, al ampliar la base de vehículos asegurados y, con ello, el recaudo

efectivo que se transfiere a la ADRES para la financiación del Sistema General de Seguridad Social en Salud.

V. CONFLICTOS DE INTERÉS

Con base en el artículo 3° de la Ley 2003 de 2019, según el cual "el autor del proyecto y el ponente presentarán en el cuerpo de la exposición de motivos un acápite que describa las circunstancias o eventos que podrían generar un conflicto de interés para la discusión y votación del proyecto, de acuerdo con el artículo 286. Estos serán criterios guías para que los otros congresistas tomen una decisión en torno a si se encuentran en una causal de impedimento, no obstante, otras causales que el Congresista pueda encontrar", se presentan a continuación los criterios de la Ley 2003 de 2019 aplicables al análisis de un eventual conflicto de interés en la discusión y votación de esta iniciativa.

El artículo 1° de la Ley 2003 de 2019, que modificó el artículo 286 de la Ley 5ª de 1992, define el conflicto de interés como una situación donde la discusión o votación de un proyecto de ley o acto legislativo podría afectar de manera directa, particular y actual los intereses del congresista, distinguiendo entre las siguientes modalidades de beneficio:

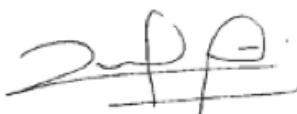
- a) Beneficio particular: aquel que otorga un privilegio o genera ganancias o crea indemnizaciones económicas o elimina obligaciones a favor del congresista de las que no gozan el resto de los ciudadanos.
- b) Beneficio actual: aquel que efectivamente se configura en las circunstancias presentes y existentes al momento en 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.

La misma ley precisa igualmente las hipótesis en que no se configura conflicto de interés, entre ellas cuando el congresista participa en la discusión de leyes generales, plurales o abstractas cuando el beneficio se recibe en igualdad de condiciones que el resto de los ciudadanos, o cuando el interés del congresista es igual al de la generalidad de los ciudadanos.

El presente proyecto de ley constituye una iniciativa de carácter general, impersonal y abstracto, dirigida a la totalidad de los propietarios y conductores de vehículos automotores del país, así como a la generalidad de las compañías aseguradoras autorizadas para operar el ramo del SOAT, sin que se identifiquen beneficiarios individualizables ni circunstancias que configuren, en principio, un beneficio particular, actual y directo a favor de algún congresista en particular. No obstante, en virtud del deber de transparencia, se advierte que podría existir un eventual conflicto de interés respecto de aquellos congresistas que ostenten la calidad de accionistas, directivos o representantes legales de compañías aseguradoras autorizadas para operar el ramo del SOAT, o de empresas de transporte público o de carga cuya flota vehicular pudiera verse afectada de manera diferenciada por el Sistema Nacional de Bonificaciones y Recargos, quienes deberán evaluar su situación particular a la luz de los criterios aquí expuestos y de las demás causales que puedan encontrar.

Por las razones planteadas, pongo a consideración del Congreso de la República este proyecto de ley.

Cordialmente,



DANIEL FELIPE BRICEÑO MONTES

Representante a la Cámara
Partido Centro Democrático

FUENTES CONSULTADAS

Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), cifras preliminares de siniestralidad vial 2025: <https://ansv.gov.co/observatorio/estad%C3%ADsticas>

El Nuevo Siglo, "Siniestralidad vial crece en 2025 registrando 8.697 víctimas de accidente de tránsito": <https://www.elnuevosiglo.com.co/nacion/siniestralidad-vial-crece-en-2025-registrando-8697-victimas-de-accidente-de-transito>

El Tiempo, "Veinticuatro muertes viales diarias en 2025, 18 de ellas asociadas con motos" (columna con referencia al informe IRTAD 2025 del Foro Internacional de Transporte): <https://www.eltiempo.com/opinion/columnistas/veinticuatro-muertes-viales-diarias-en-2025-18-de-ellas-asociadas-con-motos-3537386>

Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá, "Bogotá frenó la tendencia creciente de muertes por siniestros o accidentes viales en 2025": <https://bogota.gov.co/mi-ciudad/movilidad/bogota-freno-tendencia-de-muertes-por-accidentes-viales-en-2025>

Semana, "Evasión del SOAT en Colombia: solo 52% de los carros y 41% de motos lo tienen, según Fasecolda": <https://www.semana.com/economia/macroeconomia/articulo/evasion-del-soat-en-colombia-solo-52-de-los-carros-y-41-de-motos-lo-tienen-segun-fasecolda/202516/>

Fasecolda, Comunicado Convención Internacional de Seguros 2025 (cifras de evasión SOAT a julio de 2025 según RUNT): https://www.fasecolda.com/wp-content/uploads/COMUNICADO-CONVENCION_vf24092025-1.pdf

El Tiempo, "Los defraudadores encuentran siempre nuevas formas de evadir los controles": Fasecolda" (cifras de fraude en el sector asegurador 2024): <https://www.eltiempo.com/economia/sector-financiero/los-defraudadores->



encuentran-siempre-nuevas-formas-de-evadir-los-controles-fasecolda-3429389

Superintendencia Transporte, Boletín de análisis de cifras de evasión SOAT y RTM, abril de 2025:
https://transformaciondigital.supertransporte.gov.co/documentos/2025/boletin/Boletin_Abril_2025_Evasion.pdf

El Tiempo, "Listas las tarifas del Soat para 2026 en Colombia: Superfinanciera confirma los nuevos precios":
<https://www.eltiempo.com/economia/sectores/listas-las-tarifas-del-soat-para-2026-en-colombia-superfinanciera-confirma-los-nuevos-precios-3520886>

Congreso de la República / Secretaría Senado, texto de la Ley 2161 de 2021:
http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley_2161_2021.html

SUIN-Juriscol, Ley 2161 de 2021 con notas de vigencia y control de constitucionalidad: <https://www.suin-juriscol.gov.co/clp/contenidos.dll/Leyes/30043511>

Corte Constitucional, Sentencia C-395 de 2022:
<https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2022/c-395-22.htm>

Corte Constitucional, Comunicado No. 37 del 9 y 10 de noviembre de 2022 (síntesis oficial de la Sentencia C-395 de 2022):
<https://www.corteconstitucional.gov.co/comunicados/comunicado%2037%20-%20noviembre%209%20y%2010%20de%202022.pdf>

Corte Constitucional, Sentencia C-748 de 2011:
<https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2011/c-748-11.htm>

Secretaría Senado, texto vigente del artículo 15 de la Constitución Política de Colombia:
http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/constitucion_politica_1991.html



Secretaría Senado, texto vigente del artículo 333 de la Constitución Política de Colombia:

http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/constitucion_politica_1991_pr011.html

Corte Constitucional, Sentencia C-1121 de 2008 (transcripción del artículo 150, numeral 19, literal d) de la Constitución Política):

<https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2008/c-1121-08.htm>

Fasecolda, publicación institucional "Régimen de Seguros", Capítulo 2.1 (transcripción de los artículos 150 y 335 de la Constitución Política):

<https://publicaciones.fasecolda.com/regimen-de-seguros/chapter/p1-c2-1/>