

Bogotá D.C., 20 de agosto de 2025

Honorable Representante  
**DOLCEY TORRES ROMERO**  
Ponente Proyecto de Ley  
**CÁMARA DE REPRESENTANTES**  
[dolcey.torres@camara.gov.co](mailto:dolcey.torres@camara.gov.co)  
Ciudad

**Asunto:** Comentarios de Fasecolda a la ponencia para segundo debate del Proyecto de Ley 075/2024C “*por medio del cual se modifica la Ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones*”.

Cordial saludo,

Desde la Federación de Aseguradores Colombianos (en adelante, “FASECOLDA”), entidad que agrupa a todas las compañías aseguradoras del país y, en particular, aquellas que comercializan el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), nos dirigimos a Usted con el propósito de aportar elementos técnicos, jurídicos y económicos que consideramos fundamentales para el análisis y debate de la iniciativa legislativa actualmente en curso.

En primer lugar, es pertinente recordar que la Superintendencia Financiera de Colombia (SFC), en ejercicio de las funciones conferidas por el artículo 193, numeral 5, del Estatuto Orgánico del Sistema Financiero (EOSF), y ratificadas mediante el Decreto 2312 de 2023, es la entidad encargada de establecer anualmente la tarifa del SOAT bajo criterios de equidad, suficiencia y moderación. En cumplimiento de este marco normativo, la SFC realiza una revisión anual de las tarifas. Así, por ejemplo, para el año 2025<sup>1</sup>, dicha revisión concluyó con una reducción del 8,68 % en la tarifa aplicable a motocicletas con cilindraje superior a 200 cc, una categoría especialmente de interés dentro del proyecto de ley en discusión.

Este ajuste evidencia que el actual esquema de fijación de tarifas del SOAT incorpora mecanismos de flexibilidad que permiten aplicar reducciones sin comprometer la sostenibilidad del sistema. Gracias a este modelo, se garantiza anualmente la atención integral de más de un millón de víctimas de accidentes de tránsito, con recursos cercanos a los 3 billones de pesos destinados a la prestación de servicios de salud<sup>2</sup>. Adicionalmente, se recaudan aproximadamente 2,1 billones de pesos en contribuciones

---

<sup>1</sup> En el siguiente enlace se encuentra el comunicado de prensa de la SFC en la que expone las principales conclusiones del estudio de tarifa de 2025 <https://www.superfinanciera.gov.co/publicaciones/10115445/tarifas-maximas-del-soat-para-2025-presentan-una-reduccion-del-868-para-gran-parte-del-parque-automotor/>

<sup>2</sup> Cada año, las compañías del SOAT pagan indemnizaciones por un total de \$2,5 billones (precios corrientes). Por su parte, la ADRES destina cerca de \$500 mil millones, financiados con la transferencia del 9,5% que las aseguradoras realizan a esta entidad.

y transferencias <sup>3</sup>que fortalecen el sistema de salud y apoyan la política de prevención vial terrestre.

Adjunto a esta comunicación encontrará un análisis técnico, sobre los antecedentes para disminuir la evasión del SOAT y los recursos económicos que se requieren para una eventual aplicación de un rango tarifario diferencial para todas las motocicletas. Actualmente, el 93,8% de estos vehículos ya cuenta con dicho tratamiento<sup>4</sup> y con una tarifa reducida en un 50%<sup>5</sup>. A partir de ello, es plausible asumir que el objetivo del proyecto legislativo es extender este beneficio al segmento restante, es decir, a las motocicletas con cilindraje superior a 201 cc.

En este contexto, y con base en estimaciones del sector, una medida de esta naturaleza generaría un déficit fiscal entre \$45.000 millones de pesos a \$66.000 millones de pesos a precios de 2025. Este faltante afectaría directamente los recursos destinados a la atención de las víctimas que reciben las instituciones prestadoras de servicios de salud, así como los recursos que reciben entidades públicas como la ADRES y la Agencia Nacional de Seguridad Vial. Profundizando aún más las principales problemáticas que aquejan al SOAT como la siniestralidad vial y el fraude.

Para cubrir este déficit se requeriría aumentar las tarifas de otros tipos de vehículos o destinar recursos adicionales del Presupuesto General de la Nación de lo contrario se afecta la estabilidad financiera del sistema. Por esta razón, consideramos indispensable abrir un espacio de diálogo entre los distintos actores involucrados, que permita evaluar integralmente las implicaciones técnicas, económicas y fiscales de la propuesta.

En este sentido, creemos fundamental contar con la participación de entidades como la ADRES, la ANSV, la SFC, y los Ministerios de Salud y Hacienda, dado que cualquier modificación al esquema tarifario tendría un impacto directo sobre sus recursos y, por ende, sobre la atención en salud de las víctimas de accidentes de tránsito.

Quedamos atentos a sus comentarios y, si lo considera oportuno, nos encontramos a su entera disposición para coordinar una reunión en la que podamos profundizar en estos aspectos.

Reciba un cordial saludo,



**GUSTAVO MORALES COBO**  
Presidente Ejecutivo

<sup>3</sup> Las leyes que regulan el recaudo del SOAT y su destinación de recursos públicos son: el Artículo 7 de la Ley 1702 de 2013, que establece que el 3% de las primas del SOAT se destina al Fondo Nacional de Seguridad Vial; el Artículo 3 de la Ley 2161 de 2021, que modifica el literal b del artículo 167 de la Ley 100 de 1993 y dispone que el 52% de la prima anual se transfiere a la Subcuenta ECAT administrada por la ADRES; y el literal a) del artículo 199 del Decreto-ley 663 de 1993, en concordancia con el artículo 223 de la Ley 100 de 1993, reglamentado por el Artículo 2 de la Resolución 2709 de 2022 del Ministerio de Salud, que asigna un 9,5% de la prima al cubrimiento de gastos médicos derivados de accidentes de tránsito.

<sup>4</sup> A través del Decreto 2497 de 2022 y 2312 de 2023.

<sup>5</sup> Según cifras del RUNT, para diciembre de 2024 el parque automotor de motocicletas en Colombia alcanzaba los 12,3 millones de unidades. De ese total, solo 427 mil corresponden a motocicletas con un cilindraje superior a 200 cc. Esto significa que más del 96% del parque de motocicletas es potencial beneficiario del descuento del 50% en el SOAT.

**ANEXO**  
**CONSIDERACIONES SOBRE EL PROYECTO DE LEY 0075 de 2025C**

Contenido

<b>1. Antecedentes medidas para disminuir la evasión del SOAT .....</b>	<b>4</b>
<b>2. Estimación de recursos para implementar el Proyecto de Ley .....</b>	<b>5</b>
2.1. Escenario 1 .....	7
2.2. Escenario 2 .....	8
<b>3. Conclusiones .....</b>	<b>11</b>

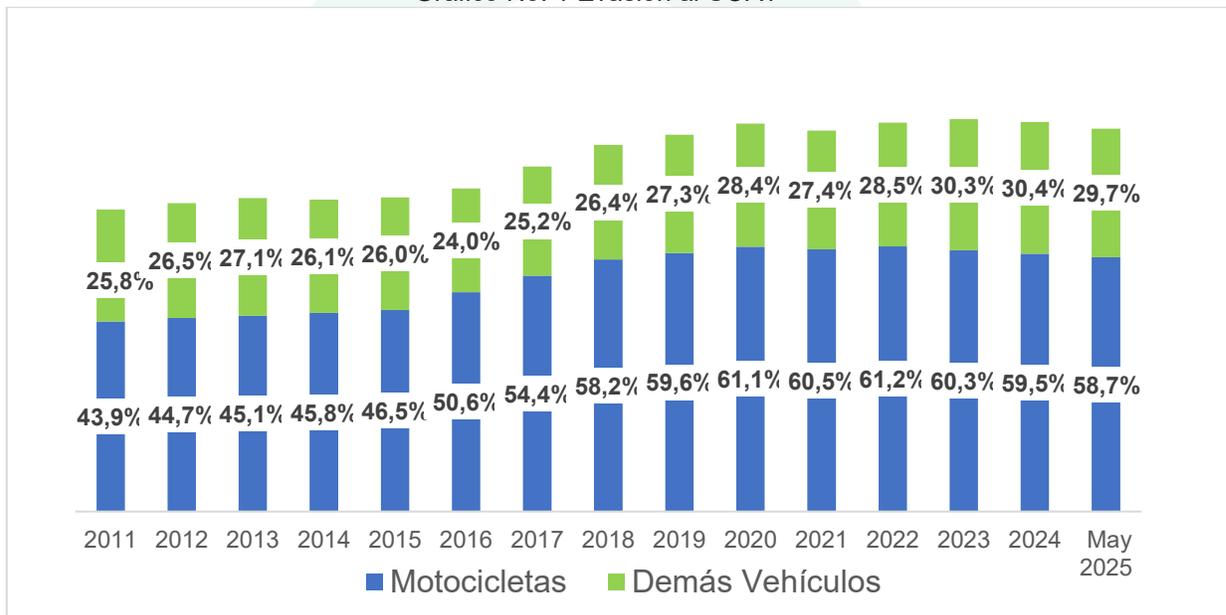


## 1. Antecedentes medidas para disminuir la evasión del SOAT

Al revisar los efectos de las medidas que han buscado bajar la evasión en el SOAT se puede concluir que estas medidas no son adecuadas pues generan más afectaciones que beneficios pues desconocen la función social del SOAT y su esquema tarifario, cuyo equilibrio busca únicamente garantizar la atención a las víctimas de accidentes de tránsito, que son el objetivo de este seguro y requieren gastos de operación del Ramo.

En este sentido, el Congreso de la República promulgó la Ley 2161 de 2021, que estableció un descuento en la póliza del SOAT para propietarios de vehículos con buen comportamiento. Sin embargo, este incentivo no generó mejoras en el indicador de evasión, como se observa en el Gráfico No. 1: al comparar el año 2021 con 2022, la evasión aumentó al 61,2 %.

Gráfico No. 1 Evasión al SOAT



Fuente: Elaboración propia con datos del RUNT, Ministerio de Transporte y las compañías del SOAT.

Posteriormente, se implementó el Decreto 2497 de 2022, que establece tarifas diferenciales para ciertas categorías de vehículos. No obstante, este incentivo tampoco ha sido efectivo. Aunque representó una reducción del 50%, el indicador de evasión mejoró en un 2,5 %, es decir, marginalmente.

Ahora bien, al analizar el segmento de motocicletas que este proyecto de ley pretende beneficiar, especialmente aquellas de 201 cc en adelante, se estima que existen 427 mil motocicletas en esta categoría, frente a las 293 mil aseguradas para el mismo periodo, lo cual estima una evasión del 31% la cual es significativamente menor respecto al resto de vehículos y explica también porque ese segmento no se incorporó dentro de la tarifa de riesgo diferencial que estableció el Gobierno Nacional en 2022.

En consecuencia, la problemática de la evasión requiere esfuerzos conjuntos para fortalecer la fiscalización por parte de las autoridades nacionales y locales, incluyendo mayores controles en las vías para cumplir además de la obligación de tener un SOAT vigente con las normas de tránsito para disminuir las víctimas de accidentes de tránsito. Sin embargo, el país enfrenta serias deficiencias en este aspecto: según la Superintendencia de Tránsito y Transporte, el 58 % de los municipios carecen de algún tipo de control operativo de tránsito para vigilar el cumplimiento de este requisito.

## 2. Estimación de recursos para implementar el Proyecto de Ley

En el marco del Proyecto de Ley<sup>6</sup> que propone establecer tarifas diferenciales para todas las motocicletas, considerando tanto el cilindraje como el precio de venta, se puede interpretar que uno de sus objetivos es clasificar a las motocicletas con cilindraje superior a 201 cc como un segmento de riesgo diferenciado. Esta clasificación permitiría que dicho grupo acceda a una reducción del 50% en la tarifa del SOAT, al igual que ya lo hacen otros segmentos de motocicletas de menor cilindraje.

Con base en esta premisa, y con el fin de estimar los recursos necesarios para incluir a la totalidad de las motocicletas dentro del esquema de tarifas diferenciales, se toman como referencia las cifras de expedición del SOAT correspondientes al segmento de motocicletas con cilindraje superior a 200 cc, el grupo de interés principal del proyecto. Según proyecciones, se espera que al cierre de 2025 haya aproximadamente 336.000<sup>7</sup> motocicletas aseguradas en esta categoría.

Estas motocicletas, de acuerdo con las agrupaciones propuestas en el proyecto de ley, se distribuirían de la siguiente manera:

*Tabla 1 Distribución parque aproximado de motocicletas con cilindrajes superior diciembre de 2025*

Grupo	2025 Motos aseguradas
<b>201-400 CC</b>	231.000
<b>401-600 CC</b>	18.000
<b>601 + CC</b>	87.000
<b>TOTAL</b>	<b>336.000</b>

**Fuente:** SIIS Sistema Integrado de Información SOAT con base en los reportes de pólizas de las compañías aproximadas al millar más cercano.

<sup>6</sup> El objetivo del proyecto 075 según el texto para 2° debate “busca establecer rangos diferenciales para el cobro del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) aplicable a motocicletas, basados en el cilindraje y el precio comercial, con el fin de desincentivar la evasión, garantizando que las tarifas sean proporcionales a la capacidad del cilindraje, evitando tarifas excesivas”.

<sup>7</sup> Esta estimación asume un crecimiento del parque para el cierre de 2025 del 8%.

En 2025, el propietario de una motocicleta con cilindraje superior a 200 cc paga un total de \$758.600 (ver columna H de la Tabla 2). De esta cantidad, el 43% corresponde a contribuciones y transferencias dirigidas a ADRES, ANSV y presupuesto general de salud, es decir, \$321.200, mientras que el 57% restante se destina al pago de las coberturas y atenciones para las víctimas de accidentes de tránsito, así como a la operación del SOAT.

Tabla 2 Discriminación del valor a pagar del SOAT por la tarifa 130

A Prima establecida por la SFC <sup>8</sup>	B Transferencia ADRES 9,5% de A	C Transferencia ANSV 3% de A	D Contribución del 52% de A	E Tasa RUNT	F Total a Pagar (A+D+E)	H Disponible sinistros y operación =(F-B-C-D- E)
497.500	47.263	14.925	258.700	2.400	758.600	<b>435.200</b>

Con base en la información anterior y considerando las expediciones de estos segmentos durante el año 2025 (ver tabla No. 1), se estima que los recursos generados por este segmento ascienden a aproximadamente \$255 mil millones (ver tabla No. 3). De este total, alrededor de \$108 mil millones corresponden a contribuciones, transferencias y la tasa RUNT, mientras que \$147 mil millones están destinados al pago de siniestros y a la operación del seguro.

Tabla 3 Distribución de recursos aportados para 2025

Grupo	A Prima establecida por la SFC	B Transferencia <sup>9</sup> ADRES 9,5% de A	C Transferencia <sup>10</sup> ANSV 3% de A	D Contribución <sup>11</sup> del 52% de A	E Tasa RUNT <sup>12</sup>	F Total a Pagar (A+D+E)	H Disponible sinistros y operación =(F-B-C-D- E)
201-400 CC	115.000	11.000	3.000	60.000	560	176.000	100.000
401-600 CC	9.000	850	270	5.000	43	14.000	8.000
601 + CC	43.000	4.000	1.000	22.000	201	66.000	38.000
<b>TOTAL</b>	<b>167.000</b>	<b>16.000</b>	<b>5.000</b>	<b>87.000</b>	<b>700</b>	<b>255.000</b>	<b>147.000</b>

Fuente: SIIS Sistema Integrado de Información SOAT con base en los reportes de pólizas de las compañías. Cifras en millones de pesos aproximadas al millar más cercano.

<sup>8</sup> La SFC estableció una disminución de la tarifa para el año 2025 de 8,68%.

<sup>9</sup> Artículo 113 del Decreto-Ley 019 de 2012

<sup>10</sup> Artículo 3° Ley 2161 de 2021.

<sup>11</sup> Artículo 3° Ley 2161 de 2021.

<sup>12</sup> Ley 1005 de 2006 Artículo No. 6

En relación con los siniestros asociados al segmento de motocicletas mayor de 200 cc, se estima que, en 2025, cerca de 39.000 víctimas de accidentes de tránsito<sup>13</sup> están asociadas a este tipo de vehículos lo que supone recursos por \$ 192 mil millones para este segmento.

En resumen, para cubrir los gastos de atención en salud y las demás coberturas de las víctimas de accidentes de tránsito en este segmento, así como, la totalidad de víctimas que supera el millón de personas<sup>14</sup> anualmente es necesario contar con la totalidad de los recursos de las primas. Por lo tanto, cualquier reducción en la tarifa, mediante la segmentación, podría generar un desequilibrio en el sistema.

En este contexto, y según la exposición de motivos del proyecto de ley, que establece que "las motocicletas de mayor cilindrada, como las de 201 centímetros cúbicos (cc) en adelante, paguen una tarifa proporcional, extendiendo la distinción actual contenida en la ley para motos de cilindraje inferior a 200 cc", se entiende que la segmentación implicaría una tarifa diferencial para las motocicletas de 201 a 400 cc, de acuerdo con lo dispuesto en el Decreto 2794 para las motocicletas de menos de 200 cc.

Por lo tanto, es razonable suponer que el objetivo principal de esta iniciativa es reducir el precio del SOAT para este segmento. Sin embargo, para evaluar de manera técnica las posibles implicaciones para el sistema y los recursos públicos, se consideran dos escenarios en los que podría implementarse esta medida. En ambos, se identifican riesgos que afectan la sostenibilidad del sistema, con impactos fiscales y financieros tanto para las compañías de seguros, como para la ADRES, las entidades involucradas y, finalmente, el consumidor financiero.

## 2.1. Escenario 1

**Supone que se implementa la reducción de tarifa para el grupo de motocicletas de 201 a 400 CC y que los recursos que no dejen de recaudarse a causa de la reducción de tarifa sean cubiertos por las motocicletas de segmentos superiores.**

Para este caso se asume que el parque automotor de las motocicletas del grupo de 201 a 400 CC dejaría de pagar por el SOAT \$758.600 y pasaría a \$369.500<sup>15</sup>. Esta reducción es la que se estima se daría en caso de que este grupo de vehículos estuviera incluido dentro de la modificación del Decreto 2497 de 2022.

**Estimación valor a pagar:**

$$Pr_{2025} = ((0,5)Pr_{2022}) * (1 + VarUVT_{2025}) * (1 + VarUVT_{2025})$$

$$Pc_{2025} = Pr_{2025} + (0,52)Pr_{2025} + Tasa RUNT_{2025}$$

Donde<sup>16</sup>:

**$Pr_{2022}$ :** Corresponde a la Prima de Riesgo asignada por la SFC establecida para el año 2022.

**$Pr_{2025}$ :** Corresponde a la Prima de Riesgo resultante del ejercicio de aplicar el descuento del 50% y actualizarla con el incremento de la UVT para el año 2025.

<sup>13</sup> Con base en el estudio actuarial de 2022 del SOAT.

<sup>14</sup> Cifras del SIRAS <https://indicadores.siras.com.co/generales>

<sup>15</sup> Este valor se toma como si la tarifa 130 hubiese sido incluida en el Decreto 2497.

<sup>16</sup> Los valores se deben establecer en centenas por lo cual los valores se truncan en este rango.

**VarUVT<sub>2025</sub>**: Corresponde a la variación de la UVT para el año 2025.

**Pc<sub>2025</sub>**: Corresponde a la Prima Comercial resultante de la aplicación del descuento mas transferencias y pago de la tasa RUNT

**Tasa RUNT<sub>2025</sub>**: Corresponde a la tasa RUNT aplicable para 2025.

$$Pr_{2025} = ((0,5) \$411.700) * (1 + 0,1097) * (1 + 0,057)$$

$$Pr_{2025} = \$ 241.500$$

$$Pc_{2025} = \$ 241.500 + (0.52)\$ 241.500 + \$ 2.400$$

$$Pc_{2025} = \$ 369.500$$

En estas condiciones los recursos recibidos para el año 2025 pasarían de ser \$255 mil millones a \$209 mil millones.

*Tabla 4 Comparación recursos actual versus descuento*

Grupo	Sin descuento 2025	Con descuento 2025
<b>201-400 CC</b>	176.000	129.000
<b>401-600 CC</b>	14.000	14.000
<b>+ 601 CC</b>	66.000	66.000
<b>TOTAL</b>	<b>255.000</b>	<b>209.000</b>

Fuente: SIIS Sistema Integrado de Información SOAT con base en los reportes de pólizas de las compañías. Cifras en millones de pesos aproximadas al millar más cercano.

El aumento propuesto implicaría que las motocicletas con cilindrada superior a 400 cc deban asumir \$45 mil millones adicionales en sus aportes al sistema. Esto tiene como objetivo garantizar que los recursos actuales no se vean afectados por los beneficiarios del seguro. Como resultado, el monto total a pagar sería de \$1.187.000, lo que representaría un incremento del 50% en comparación con la tarifa actual.

Para que estos valores se mantengan, es necesario considerar que, aunque la adquisición del SOAT es obligatoria, la evasión es alta. Esto significa que muchos propietarios de motocicletas de alta cilindrada podrían no comprar el seguro debido al alto precio. Además, este aumento podría llevar a algunos consumidores a optar por motocicletas con cilindrada más baja, que tienen tarifas más económicas.

Como consecuencia, los recursos del sistema no se distribuirían de manera equitativa, lo que podría generar una brecha aún mayor en el futuro, favoreciendo a los vehículos con tarifas más bajas o subsidios. Este desequilibrio progresivo podría poner en peligro la estabilidad del sistema, afectando a las víctimas de accidentes de tránsito, quienes son el principal objetivo de este seguro.

## 2.2. Escenario 2

**Supone que la implementación del descuento aplica para la totalidad de motocicletas con un cilindraje superior a 200 cc, lo que significaría reducir la tarifa en el 50% como lo establece el Decreto 2497 de 2022.**

De manera similar al caso anterior, se asume que las motocicletas del grupo de más de 201 cc dejarían de pagar un valor de \$758.300 por el SOAT y pasarían a pagar \$369.200. Esta reducción se estima similar al grupo de las tarifas de riesgo diferencial del Decreto 2497 de 2022.

Bajo estas condiciones, los recursos recibidos en 2025 pasarían de \$255 mil millones a \$189 mil millones.

*Tabla 5 Comparación recursos actual vs descuento*

Grupo	Sin descuento 2025	Con descuento 2025
<b>201-400 CC</b>	176.000	129.000
<b>401-600 CC</b>	14.000	10.000
<b>601 + CC</b>	66.000	48.000
<b>TOTAL</b>	<b>255.000</b>	<b>189.000</b>

Fuente: SIIS Sistema Integrado de Información SOAT con base en los reportes de pólizas de las compañías. Cifras en millones de pesos aproximadas al millar más cercano.

A diferencia del mecanismo anterior esta menor recepción de recursos no tendría una partida que la supla, lo que significa un costo fiscal asociado a las menores contribuciones y transferencias percibidas por la ADRES y la ANSV y un desequilibrio para el sistema que estaría entre los 45 mil a 66 mil millones de pesos (dependiendo del segmento al que aplique el descuento) proveniente de la menor disponibilidad de recursos para las atenciones en salud de las víctimas de accidentes de tránsito.

*Tabla 6 Contribuciones y transferencias con la reducción de las tarifas para todas las motocicletas de cilindraje superior a 200 cc*

Grupo	A Prima establecida por la SFC	B Transferencia ADRES 9,5% de A	C Transferencia ANSV 3% de A	D Contribución del 52% de A	E Tasa RUN T	F Total a Pagar (A+D+E)	H Disponible siniestros y operación = (F-B-C-D-E)
201-400 CC	85.000	8.000	2.000	44.000	560	129.000	74.000
401-600 CC	7.000	650	200	5.000	43	10.000	6.000
601 + CC	32.000	3.000	1.000	22.000	201	48.000	28.000
<b>TOTAL</b>	<b>124.000</b>	<b>11.000</b>	<b>3.000</b>	<b>71.000</b>	<b>804</b>	<b>189.000</b>	<b>108.000</b>

Fuente: SIIS Sistema Integrado de Información SOAT con base en los reportes de pólizas de las compañías. Cifras en millones de pesos aproximadas al millar más cercano.

En este contexto, la implementación de reducciones en los precios del seguro o descuentos asociados a la segmentación adicional propuesta en este proyecto de ley disminuiría el monto total recaudado de la ADRES y ANSV a través de las pólizas del SOAT a precio de 2025 en \$22 mil millones de pesos en el escenario en que se aplique el descuento a todo el segmento, igualmente se vería una afectación en los recursos SOAT por cerca de 44 mil millones, pasando de percibir 167 mil millones a 124 mil millones de pesos. Esto generaría una reducción en los recursos disponibles para la atención de víctimas de accidentes de tránsito, así como para la ADRES, la ANSV.

*Tabla 7 Reducción en los aportes del SOAT a ADRES y ANSV a precios de 2025*

Grupo	Transferencias y contribuciones sin descuento	Transferencias y contribuciones con descuento 2025	Diferencia
<b>201-400 CC</b>	75.000	54.000	<b>- 21.000</b>
<b>401-600 CC</b>	6.120	6.000	<b>-120</b>
<b>601 + CC</b>	27.000	26.000	<b>-1.000</b>
<b>TOTAL</b>	<b>108.000</b>	<b>86.000</b>	<b>- 22.000</b>

Fuente: SIIS Sistema Integrado de Información SOAT con base en los reportes de pólizas de las compañías. Cifras en millones de pesos aproximadas al millar más cercano

Además, es importante considerar que, al reducir la tarifa del seguro de las motocicletas con un cilindraje superior a 200 cc, se deben garantizar los recursos necesarios para cubrir las atenciones de las víctimas de este grupo de todas las víctimas incluidas de accidentes de tránsito que anualmente supera el millón de personas. Para mantener estos recursos, sería necesario aumentar las tarifas para otros segmentos o realizar ajustes en el presupuesto General de la Nación, evitando así comprometer la sostenibilidad del sistema.

Adicionalmente, es importante tener en cuenta el propósito inicial de la implementación de la tarifa diferencial. El Decreto 2497 de 2022 tiene como foco principal aquellas personas de bajos recursos y que tienen como principal fuente de trabajo su vehículo automotor.

En este caso, las motocicletas de más de 200 cc tienen un precio promedio de más de \$15 millones<sup>17</sup> de pesos, más del triple que del grupo de menos de 200 CC que se encuentran alrededor de los \$4 millones, lo que muestra una diferencia significativa en los ingresos de los propietarios de vehículos en los dos segmentos. Lo que la población objetivo de esta medida no corresponda a aquellos ciudadanos más vulnerables económicamente.

<sup>17</sup>De acuerdo con la información de la guía de valores. [www.fasecolda.com/guia-de-valores](http://www.fasecolda.com/guia-de-valores)

### 3. Conclusiones

- El SOAT funciona como un sistema en equilibrio, cualquier modificación a las tarifas del seguro impacta directamente la estabilidad del sistema generando presiones en las tarifas o afectando la cantidad de recursos disponibles para las atenciones de las personas que sufren accidentes de tránsito.
- La implementación de leyes y decretos sobre la tarifa diferencial por riesgo para incentivar la adquisición del SOAT y reducir la evasión no ha logrado el efecto esperado. La forma más efectiva de combatir la evasión es incrementar los controles sobre el cumplimiento de este requisito de circulación.
- La creación de categorías adicionales según el cilindraje de las motocicletas y su valor comercial para todas las motocicletas tendría un impacto general de alrededor de \$66 mil millones que el sistema dejaría de recibir generando un desequilibrio.
- Lo anterior, afecta los recursos para la atención en salud de más de 1,2 millones de víctimas de accidentes de tránsito cada año y demás coberturas del SOAT, así como la reducción en las contribuciones y transferencias recaudadas a través de esta póliza ya que se estima una reducción cercana a \$22 mil millones en los recursos destinados a la ADRES y la ANSV, en adición a esto las compañías de seguros dejarían de percibir cerca de \$44 mil millones destinados para la atención de siniestros a precios de 2025.
- Es importante resaltar que actualmente el 96,5% del total de motocicletas cuenta con una tarifa diferencial establecida desde el 19 de diciembre de 2022, en virtud del Decreto 2497 de 2022. Por su parte, el porcentaje restante de propietarios de motocicletas no incluidos en dicho decreto se encuentra sujeto a condiciones económicas distintas. No obstante, la metodología actual para definir la tarifa del SOAT ha generado beneficios para las motocicletas de mayor cilindraje, lo cual se refleja en una reducción del 8,68% en la tarifa correspondiente a este segmento para 2025.

En virtud de las consideraciones anteriores, reiteramos nuestra disposición para atender cualquier inquietud relacionada con este documento y solicitamos respetuosamente crear una mesa técnica que revise el efecto del proyecto en el marco del funcionamiento del SOAT en la que participen las diferentes entidades como la Superintendencia Financiera, la ADRES, Agencia Nacional de Seguridad Vial, del Ministerio de Salud y Protección Social y el Ministerio de Hacienda y Crédito Público.