



Bogotá D.C., julio del 2026

6ta

Señor

DIEGO GONZÁLEZ

Secretario General

Senado De La República

E. S. D.

Asunto: Proyecto de Ley N°. 024 de 20206 "Por medio de la cual se establece la tarifa proporcional del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), según su uso y nivel de riesgo, y se dictan otras disposiciones —Ley SOAT a la Medida—".

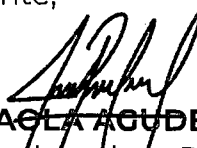
Estimado Secretario,

En nuestra calidad de Congresistas de la República y en uso de las atribuciones que nos han sido conferidas constitucional y legalmente, respetuosamente nos permitimos radicar el siguiente Proyecto de Ley:

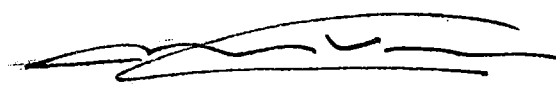
- Proyecto de Ley No. 024 de 2026 Senado, **"Por medio de la cual se establece la tarifa proporcional del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), según su uso y nivel de riesgo, y se dictan otras disposiciones —Ley SOAT a la Medida—".**

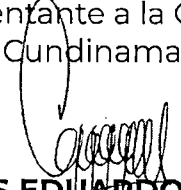
Cumpliendo con el pleno de los requisitos contenidos en la Ley 5 de 1992, en especial lo señalado en los artículos 139 y s.s., le solicitamos se sirva dar inicio al trámite legislativo respectivo.

Cordialmente,


ANA PAOLA AGUDELO GARCÍA
Senadora de la República

MARITZA ÁLVAREZ BARRERA
Representante a la Cámara por
Cundinamarca


MANUEL VIRGÚEZ PIRAQUIVE
Senador de la República


**CARLOS EDUARDO GUEVARA
VILLABÓN**
Senador de la República



PROYECTO DE LEY N° 024 DE 2026
(Julio 2026)

“Por medio de la cual se establece la tarifa proporcional del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), según su uso y nivel de riesgo, y se dictan otras disposiciones —Ley SOAT a la Medida—”.

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA

DECRETA:

ARTÍCULO 1. OBJETO. La presente ley tiene por objeto establecer un régimen especial para la determinación proporcional de la tarifa del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), basado en el uso efectivo y el kilometraje anual verificable de los vehículos automotores de servicio particular, garantizando, en todo caso:

1. La obligatoriedad del SOAT.
2. La integralidad de su cobertura.
3. La protección plena de las víctimas de accidentes de tránsito.
4. La sostenibilidad financiera de la Subcuenta ECAT, administrada por la Administradora de los Recursos del Sistema General de Seguridad Social en Salud (ADRES).

ARTÍCULO 2. DEFINICIÓN Y NATURALEZA JURÍDICA DEL SOAT. El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) es un contrato de seguro obligatorio de responsabilidad objetiva, de interés público, destinado exclusivamente a amparar a las víctimas de accidentes de tránsito por los daños corporales causados.

El SOAT no constituye un impuesto, tasa, contribución parafiscal, recargo solidario ni mecanismo general de financiación de la estructura ordinaria del sistema de salud. La prima del SOAT corresponde estrictamente al precio del riesgo asegurable asumido.

ARTÍCULO 3. PRINCIPIO DE PROPORCIONALIDAD ASEGURADORA. La determinación de la prima del SOAT bajo este régimen especial se regirá por el principio de proporcionalidad entre el riesgo asegurable transferido y el uso efectivo del vehículo, conforme a criterios técnicos y actuariales. En ningún caso la aplicación de este principio exonerará de la obligación de adquirir el seguro ni limitará la cuantía amparada legalmente.

ARTÍCULO 4. VEHÍCULO DE CIRCULACIÓN LIMITADA. Se considera vehículo de circulación limitada aquel automotor de servicio particular que, dentro de



la vigencia de la póliza, no supere los límites de kilometraje anual autorizados dentro del régimen proporcional. Esta condición se evaluará con base en el uso efectivo registrado y reportado formalmente ante el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT).

ARTÍCULO 5. BOLSA ANUAL DE USO EFECTIVO. Créase la bolsa anual de uso efectivo, entendida como el cupo de kilometraje autorizado adquirido por el usuario, el cual constituye el mecanismo de medición objetiva del riesgo asegurable. El kilometraje indexado y registrado en el RUNT por las entidades autorizadas por el Ministerio de Transporte tendrá pleno valor probatorio para la liquidación o control posterior de la prima.

ARTÍCULO 6. PLAZO PERENTORIO Y CRITERIOS METODOLÓGICOS PARA LA TARIFACIÓN PROPORCIONAL. La Superintendencia Financiera de Colombia dispondrá de un plazo perentorio e improrrogable de seis (6) meses, contados a partir de la promulgación de la presente ley, para expedir la regulación técnica, la metodología de cálculo y la estructura de tramos tarifarios del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) bajo el régimen de uso efectivo por kilometraje.

Para la estructuración de las bandas tarifarias y la aplicación de los descuentos proporcionales, la Superintendencia deberá considerar obligatoriamente:

1. Los rangos de kilometraje anual efectivamente recorridos por el automotor.
2. El impacto de las restricciones administrativas locales de circulación generales y periódicas (tales como Pico y Placa u otras equivalentes) bajo una fórmula técnica de compensación de días calendario.

PARÁGRAFO 1º. ENFOQUE SOCIAL DIFERENCIAL PARA MOTOCICLETAS. En el mismo plazo perentorio de seis (6) meses, la Superintendencia Financiera de Colombia adoptará un marco tarifario diferencial y preferencial para motocicletas de cilindraje inferior a 250 c.c. destinado exclusivamente a los propietarios que acrediten el uso del vehículo bajo alguna de las siguientes condiciones:

- a. Como instrumento directo de trabajo: Vehículos destinados habitualmente a actividades de mensajería, reparto, distribución, mototransporte o actividades conexas generadoras de ingresos.
- b. Como medio de transporte exclusivo para la asistencia laboral: Vehículos utilizados por trabajadores dependientes o



independientes como único recurso de movilidad para trasladarse entre su residencia y sus centros de trabajo.

Mecanismo de verificación: El Ministerio de Transporte, en coordinación con el Ministerio del Trabajo, reglamentará un sistema simplificado de acreditación interoperable con el RUNT, el cual podrá validarse mediante certificaciones laborales, el registro en plataformas digitales de reparto, la afiliación a seguridad social o planillas de transporte, según corresponda. El uso fraudulento de esta categoría dará lugar a la pérdida inmediata del beneficio y al cobro retroactivo de la tarifa plena, sin perjuicio de las sanciones penales por falsedad en documento.

PARÁGRAFO 2º. CONTROL DE INCUMPLIMIENTO DEL PLAZO. El vencimiento del plazo perentorio establecido en este artículo sin que se haya expedido la regulación correspondiente dará lugar a la compulsa de copias de la Procuraduría General de la Nación para el inicio de las investigaciones disciplinarias a que haya lugar por omisión de funciones, sin perjuicio del control político que ejerza el Congreso de la República.

ARTÍCULO 7. ALCANCE TERRITORIAL Y INTEGRACIÓN REGIONAL. El régimen especial será aplicable en todo el territorio nacional. Las restricciones administrativas de circulación adoptadas por autoridades territoriales de tránsito se considerarán limitaciones objetivas al uso efectivo del vehículo y operarán como criterio relevante para la estructuración de la prima proporcional por parte del regulador.

ARTÍCULO 8. PRESUNCIÓN LEGAL DE REDUCCIÓN DE EXPOSICIÓN AL RIESGO. Para los vehículos que circulen habitualmente en jurisdicciones con restricciones administrativas de circulación, se presumirá de manera relativa (*iuris tantum*) que su exposición al riesgo anual se encuentra reducida. Esta presunción operará para la determinación del tramo tarifario inicial, sin perjuicio de la verificación posterior mediante los registros oficiales de kilometraje del RUNT.

ARTÍCULO 9. OBLIGACIÓN DE AJUSTE PREVIO DE LA PRIMA. Cuando el propietario o tenedor legítimo del vehículo verifique que el uso efectivo del vehículo ha alcanzado el límite del kilometraje máximo autorizado en su tramo, deberá, antes de poner nuevamente el vehículo en circulación, proceder a ampliar la bolsa de uso efectivo o ajustar la prima hasta la tarifa anual plena. El incumplimiento dará lugar al ajuste automático del cobro y a las sanciones contravencionales de tránsito por circular sin seguro vigente.



ARTÍCULO 10. MECANISMO DE PAGO FRACCIONADO. El seguro bajo el régimen de tarificación proporcional podrá ser pagado de manera fraccionada por el tomador, de conformidad con las facilidades operativas que determine el reglamento, siempre que se garantice la continuidad y vigencia ininterrumpida de la cobertura del riesgo amparado durante todo el periodo.

ARTÍCULO 11. REGLAMENTACIÓN. El Gobierno Nacional, a través de los Ministerios de Transporte, de Hacienda y Crédito Público, y de la Superintendencia Financiera de Colombia, reglamentará los aspectos operativos, tecnológicos y de interconexión con el RUNT estrictamente necesarios para la ejecución de la presente ley.

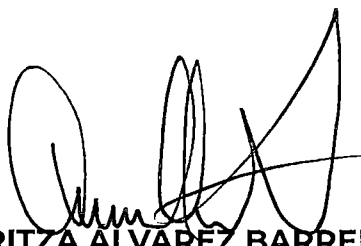
ARTÍCULO 12. CLÁUSULA INTERPRETATIVA ASEGURADORA. En caso de duda en la interpretación o aplicación de la presente ley, prevalecerá la interpretación que preserve la naturaleza estrictamente aseguradora del SOAT, su carácter de contrato de seguro y la proporcionalidad técnica entre prima y riesgo asegurable.

ARTÍCULO 13. VIGENCIA. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

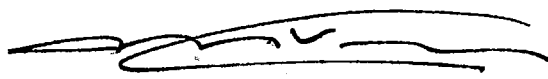
Cordialmente,



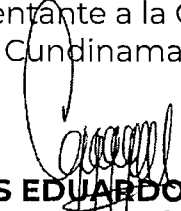
ANA PAOLA ACUDEÑO GARCÍA
Senadora de la República



MARITZA ALVAREZ BARRERA
Representante a la Cámara por
Cundinamarca



MANUEL VIRGÜEZ PIRAQUIVE
Senador de la República



**CARLOS EDUARDO GUEVARA
VILLABÓN**
Senador de la República



SENADO DE LA REPÚBLICA
SECRETARÍA GENERAL

EL día 24 de Julio del año 2026
Ha sido presentado en este despacho el
Proyecto de ley X Acto legislativo _____
No. 024/26 Con su correspondiente
Exposición de Motivos, suscrito Por:
HH.CC: Ana Paola Agudelo, Maritza
Alvarez y otros

SECRETARÍA GENERAL



PROYECTO DE LEY N° 024 DE 2026
(Julio 2026)

“Por medio de la cual se establece la tarifa proporcional del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), según su uso y nivel de riesgo, y se dictan otras disposiciones —Ley SOAT a la Medida—”.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. Consideraciones Generales y Finalidad del Proyecto

La presente iniciativa legislativa tiene como finalidad adecuar el régimen jurídico del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) a la realidad social, económica y territorial actual de Colombia.

El proyecto establece criterios de proporcionalidad, equidad fiscal, coherencia aseguradora y justicia material, sin afectar en ningún caso la protección integral de las víctimas de accidentes de tránsito ni la estabilidad del sistema de salud.

El proyecto parte de una premisa esencial del Estado Social de Derecho: las cargas públicas obligatorias deben guardar correspondencia razonable con el riesgo efectivamente asumido y con el uso real del bien regulado, especialmente cuando estas recaen sobre la población trabajadora de menores ingresos. La rigidez actual del SOAT, que exige el pago de una prima por un riesgo de 365 días a vehículos que, por restricciones administrativas (como el "Pico y Placa") o dinámicas laborales, solo circulan una fracción del año, constituye una inequidad normativa que este Congreso debe subsanar.

II. Justificación del proyecto.

La iniciativa parte de un principio de justicia y proporcionalidad: No es equitativo exigir el mismo pago a quien usa su carro 360 días al año que a quien lo usa 30 días. Esto se agrava en zonas rurales, ciudades intermedias y para quienes tienen vehículos de recreación, transporte no habitual o segunda residencia.

Además, muchas de estas restricciones no dependen del propietario, sino de decisiones administrativas locales que limitan el uso. Por tanto, se plantea que el pago de las obligaciones se module con base en:

- El uso efectivo.
- La frecuencia de circulación.



- Las restricciones están certificadas por autoridades locales.

Restricciones vehiculares por decisiones administrativas:

De acuerdo con estudios técnicos y fuentes oficiales consultadas, más del 60% del parque automotor registrado en Colombia tiene una frecuencia de circulación aproximadamente de tres días por semana, particularmente en ciudades como Bogotá, Medellín, Cali y Bucaramanga. Esta situación obedece, entre otros factores, a medidas administrativas de restricción vehicular —como el “pico y placa”—, decisiones del propietario relacionadas con el uso ocasional, o condiciones socioeconómicas que limitan su utilización frecuente.

Es importante aclarar que según el Boletín de Prensa 001 de 2025 del RUNT, el balance del sector tránsito y transporte para el cierre del año 2024, el parque automotor colombiano cerró con un total de 19.972.482 vehículos activos en el sistema RUNT. Las motocicletas siguen siendo el tipo predominante, con un total de 12.417.740 registros, seguidas por los vehículos con 7.334.873 unidades y la maquinaria, remolques y semirremolques con 219.869 unidades.

En este contexto, se configura un escenario que hace jurídicamente razonable y proporcional la adopción de un esquema de pago del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) y de la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes conforme al uso real del vehículo, en observancia del principio de equidad tributaria, el principio de legalidad, y el mandato de eficiencia en la gestión pública, conforme a lo previsto en los artículos 13, 83 y 363 de la Constitución Política.

Ejemplo específico Bogotá (2023):

- Fuente: Secretaría Distrital de Movilidad

Encuestas de Movilidad: La Encuesta de Movilidad se compone de la Encuesta Origen-Destino de Hogares (EODH) y la Encuesta Origen-Destino de Interceptación (EODI). Este instrumento se implementa en la ciudad de Bogotá y sus municipios vecinos desde 1995, y a partir de 2005 se lleva a cabo cada cuatro años con el propósito de identificar las dinámicas de movilidad en Bogotá - Región y nutrir el modelo de cuatro etapas de la ciudad.

Con base a lo anterior, en la última encuesta de movilidad realizada en el año 2023, se evidenció que en Bogotá el 70 % de los viajes diarios que se realizan son en modos sostenibles; es decir que en Bogotá actualmente se registran más de 12,1 millones de viajes diarios, de los cuales más de 8,44 millones se



hacen a pie, en transporte público o en bicicleta. En este mismo sentido, se destaca que los viajes a pie tuvieron un incremento del 5 %, los viajes en bici un incremento del 1 %, con respecto a los datos arrojados por la Encuesta de Movilidad 2019 y es preciso aclarar que de los 12.143.325 realizados en el 2023, sólo 1.692.598 (14%), 887.352 (7%) viajes corresponden a motos, 528.287 (4%) viajes pertenecen a taxis, 243.162 (2%) viajes; es decir que teniendo en cuenta los resultados de esta encuesta se podría decir que de 12.143.325 viajes anuales, sólo 3.108.237 se realizaron en autos, taxis y motos, lo cual indica que sólo un 27% corresponde a vehículos particulares en el año 2023.

En este sentido, resulta necesario adecuar la periodicidad y el esquema de pago de la revisión técnico-mecánica a la realidad del uso del vehículo, garantizando un balance entre la seguridad vial, la protección ambiental y la justicia económica.

III. Antecedentes Legislativos y Contexto de Evasión

El Congreso de la República ha conocido múltiples iniciativas orientadas a flexibilizar el SOAT (v.gr., Proyectos de Ley 463/2020C y 239/2021C sobre SOAT parcial o por días), las cuales fueron archivadas por falta de articulación técnica con los registros oficiales y por debilidades en su arquitectura actuarial. Posteriormente, la Ley 2161 de 2021 introdujo incentivos por no afectación de la póliza, pero mantuvo la estructura rígida de anualidad plena.

La falta de una tarifa indexada al uso real ha disparado los índices de evasión en el país. Según datos de la Federación de Aseguradores Colombianos (FASECOLDA), históricamente cerca del 48% del parque automotor nacional carece de SOAT. Al cierre de 2024, el RUNT reportó un total de 19.972.482 vehículos activos, de los cuales 12.417.740 son motocicletas (más del 62% del parque automotor). En este último segmento, la evasión supera el 50% debido a que el costo de la prima resulta desproporcionado frente a los ingresos de sus propietarios, empujándolos involuntariamente a la ilegalidad.

Con este proyecto de ley que presenta el Partido MIRA, se busca regular la figura de vehículo ocasional, creado por las restricciones de movilidad impuestas por las administraciones territoriales. Así, bajo los parámetros del proyecto, buscamos constituir una medida de política legislativa orientada a materializar los principios de equidad, proporcionalidad y eficiencia en el sistema de seguros obligatorios, conforme al artículo 95 de la Constitución Política, que estableció el deber de contribuir al financiamiento del Estado en condiciones de justicia y equidad.



Este proyecto, adecua la obligación de pago del SOAT sujeto al uso real y efectivo del vehículo, reconociendo jurídicamente que no todos los propietarios ejercen una utilización permanente de sus automotores. En tal sentido, la medida subsana la inequidad normativa que impone cargas homogéneas a realidades heterogéneas, configurando un trato desigual para situaciones que en esencia son distintas.

Desde la perspectiva del derecho administrativo y económico, esta categoría posibilita:

- i. Un régimen diferencial de contribución, ajustado al principio de capacidad contributiva (art. 338 C.P.).
- ii. El fortalecimiento del interés general en materia de seguridad vial, al incentivar la formalización y el cumplimiento de obligaciones por parte de quienes hoy evaden el pago por considerarlo desproporcionado.
- iii. La armonización de la regulación con los fines del Estado Social de Derecho (art. 2 C.P.), al garantizar que el sistema de seguros y revisiones técnico-mecánicas sea más incluyente, eficiente y sostenible.

En consecuencia, la figura del vehículo con uso ocasional o restrictivo no solo introduce un mecanismo de justicia material en el marco de la regulación de seguros obligatorios y revisiones periódicas, sino que también promueve una mayor cobertura y control estatal, contribuyendo a la seguridad vial, la sostenibilidad financiera del sistema y la confianza ciudadana en las instituciones.

IV. Justificación de la Línea Especial y Enfoque Social Diferencial

La innovación fundamental de esta propuesta radica en la creación de un enfoque social diferencial para motocicletas de cilindraje inferior a 250 c.c. que sean utilizadas de forma exclusiva como:

1. Instrumento directo de trabajo: Domiciliarios, mensajeros y trabajadores independientes del sector de reparto en plataformas digitales o comercio local.
2. Medio de transporte exclusivo laboral: Ciudadanos de estratos 1, 2 y 3 cuyo único recurso de movilidad para trasladarse a sus puestos de trabajo y garantizar el sustento de sus familias es su motocicleta.



Bajo los dictámenes de la Encuesta de Movilidad, un alto porcentaje de los viajes diarios en centros urbanos se realizan en modos sostenibles o transporte público, demostrando que miles de motocicletas de trabajadores tienen un uso estrictamente limitado a rutas laborales y horarios específicos. Imponerles la misma tarifa que a un vehículo de uso comercial continuo o recreativo vulnera el principio de equidad tributaria y capacidad contributiva (Arts. 13, 95 y 338 de la Constitución Política).

Al formalizar a este sector mediante un esquema de "SOAT a la medida" por kilometraje verificado por el RUNT, no solo se alivia el bolsillo de la población vulnerable, sino que se logra un efecto contra cíclico de mayor recaudación: al disminuir drásticamente la evasión, ingresarán nuevos recursos a la Subcuenta ECAT de la ADRES, garantizando la sostenibilidad financiera del sistema de salud.

V. Objeto e importancia de la iniciativa.

Este proyecto busca establecer un esquema de pago proporcional y extendido del SOAT y la revisión técnico-mecánica, basado en el uso real del vehículo. La medida es particularmente necesaria para los más de 2 millones de propietarios que, por decisión propia o por restricciones administrativas (como el pico y placa), solo circulan pocos días al mes.

Ejemplos concretos:

- El pico y placa en Bogotá restringe la circulación de vehículos particulares los días hábiles (lunes a viernes) de 6:00 a.m. a 9:00 p.m., con la medida cambiando cada día según el último dígito de la placa, alternando entre días pares e impares para la restricción de vehículos con placas terminadas en ciertos números. También existe la opción del Pico y Placa Solidario, que permite el uso del vehículo pagando una tarifa diaria, mensual o semestral para quedar exento de la restricción.
- En Medellín, el pico y placa rota los vehículos cada semana, restringiendo la circulación de vehículos particulares y motocicletas según el último o primer dígito de su placa, respectivamente. La medida tiene un horario de 5:00 a. m. a 8:00 p. m. e incluye hasta dos dígitos por día, lo que resulta en una restricción semanal para cada dígito.
- El Pico y placa en Cali, Barranquilla y Bucaramanga se basa en la rotación del último dígito de la placa para restringir la circulación de vehículos en diferentes horarios, principalmente de lunes a viernes y con dos intervalos diarios. Aunque el concepto es el mismo, los días específicos de restricción, los horarios y el proceso de rotación varían según la ciudad, por lo que es crucial consultar la normativa actualizada de cada distrito.



Cali:

Horario de 6:00 a. m. a 7:00 pm.

Restricción: Se basa en la rotación de los últimos dígitos de la placa, que cambia cada semestre. Ejemplo: Para el segundo semestre de 2025, el horario es de 6:00 a.m. a 7:00 p.m., y la rotación se aplica según los dígitos.

Barranquilla

Horario: La restricción es en los intervalos de 7:30 a. m. a 9:00 a. m. y de 5:30 p. m. a 7:00 pm.

Restricción: El sistema de rotación se ajusta cada semana, y se deben seguir las indicaciones de cada día. Ejemplo, el primer día de la semana restringe las placas terminadas en 1 y 2, y así sucesivamente, con una rotación semanal.

Bucaramanga

Horario: Lunes a viernes, de 6:00 a.m. a 8:00 p.m., y los sábados de 9:00 a.m. a 1:00 p.m.

Restricción: La rotación se aplica de forma escalonada un día hacia adelante cada ciertos meses. Ejemplo, los vehículos con restricción el lunes pasan a ser restringidos el martes, y así para los demás días de la semana, en un movimiento progresivo.

Por otra parte, es importante precisar que existen restricciones de pico y placa por temas de seguridad fronteriza y de orden público como es el caso de Cúcuta Norte de Santander.

Pico y Placa en Cúcuta (2023 – 2024)

1. Vehículos particulares

Restricción diaria de 2 dígitos de lunes a viernes.

Horario: 7:30 a.m. a 9:00 a.m. y de 11:30 a.m. a 1:30 p.m., además de 5:30 p.m. a 7:00 p.m.

- El pico y placa se rota cada 6 meses mediante decreto expedido por la Alcaldía.
- El control busca mitigar la congestión en los pasos fronterizos y principales vías de la ciudad.

2. Motocicletas

En Cúcuta también hay restricción parcial para motocicletas, principalmente por razones de orden público y seguridad (debido a la cercanía con la frontera).

Generalmente se prohíbe la circulación de parrillero hombre en ciertas zonas y horarios.

3. Taxis

- Cuentan con un día de restricción por semana según el último dígito de la placa.
- Objetivo: organizar la oferta de servicio y reducir la congestión en el centro de la ciudad.

4. Vehículos de carga

Dependiendo de las condiciones de movilidad, la Alcaldía puede expedir restricciones temporales para vehículos de carga pesada en horarios pico.

En cuanto a las zonas rojas el “pico y placa” no opera como restricción para descongestionar el tráfico, sino como una herramienta de control de seguridad. Generalmente afecta a motos, parrilleros y vehículos de carga, con base en decretos de alcaldes y gobernadores coordinados con la Fuerza Pública, como por ejemplo los decretos emitidos por la crisis de violencia del Catatumbo.

Ejemplos de algunas restricciones por seguridad.

1. Cauca (Municipios del Norte y Sur del departamento)

Restricción: prohibición nocturna de motos y vehículos de carga en corredores rurales.

Norma: Decretos de orden público expedidos por alcaldías y Gobernación del Cauca (2022–2023).

Justificación: presencia de disidencias armadas, ataques a la Fuerza Pública y control territorial.

2. Putumayo (Puerto Asís, Valle del Guamuez, Orito)

Restricción: circulación restringida para motos después de las 7 p.m. en zonas urbanas; controles especiales a vehículos de carga.

Norma: decretos municipales de seguridad y movilidad (2022–2023).

Justificación: narcotráfico y control armado ilegal.

3. Meta (Villavicencio y municipios de la Altillanura)

Restricción: limitación de tránsito nocturno de motos y camionetas en zonas rurales.

Norma: decretos municipales coordinados con Policía y Ejército.

Justificación: prevenir hurtos, secuestros exprés y extorsiones.

4. Caquetá (Florencia y municipios del norte)

Restricción: restricción nocturna a motocicletas con parrillero hombre; controles especiales a vehículos de carga.

Norma: decretos de la Gobernación de Caquetá (2022–2023).

Justificación: amenazas y atentados atribuidos a grupos residuales.

Generalidades

- Diferencias entre ciudades:
- Cada ciudad tiene su propia programación y aplicación del Pico y Placa.
- Rotación:
- El sistema de rotación de placas, que define qué terminaciones tienen restricción cada día, varía y se actualiza.
- En Cartagena, muchos propietarios solo usan sus vehículos los fines de semana por el tráfico turístico.

VI. Del articulado

El proyecto cuenta con 13 artículos, incluida vigencia y derogatorias. Para una comprensión exacta del espíritu del proyecto procedemos exponer de manera sucinta el criterio Social y de Constitucionalidad de cada uno.

ARTÍCULO 1. Objeto: Define los fines de la ley, orientados a implementar la tarificación proporcional por uso efectivo para vehículos particulares.

Criterio Social y Constitucional: Protege el principio fundamental de la seguridad social y el interés general al blindar la obligatoriedad del seguro y el amparo pleno a las víctimas (Art. 48 C.P.).

ARTÍCULO 2. Definición y Naturaleza Jurídica del SOAT: Reafirma que el SOAT es un contrato de seguro basado en el riesgo transferido y aclara que no constituye un impuesto ni una contribución parafiscal.

Criterio Social y Constitucional: Protege el derecho a la propiedad y la libertad económica (Art. 333 C.P.) al delimitar las cargas económicas legítimas del Estado y evitar la desnaturalización del contrato de seguro.

ARTÍCULO 3. Principio de Proporcionalidad Aseguradora: Dispone que la prima debe guardar estricta relación técnica con el nivel de exposición efectiva al riesgo.

Criterio Social y Constitucional: Materializa la justicia distributiva y la equidad sustancial, mandatos directos del Estado Social de Derecho (Art. 1 y 2 C.P.).

ARTÍCULO 4 y 5. Vehículo de Circulación Limitada y Bolsa Anual de Uso Efectivo: Introducen conceptualmente el cupo de kilometraje y delegan en el RUNT el valor probatorio de la medición.

Criterio Social y Constitucional: Garantiza la seguridad jurídica y el principio de eficiencia administrativa (Art. 209 C.P.), utilizando la infraestructura tecnológica del Estado para evitar fraudes en el consumo del seguro.



ARTÍCULO 6. Plazo Perentorio y Criterios Metodológicos para la Tarificación Proporcional: Ordena a la Superintendencia Financiera expedir la regulación técnica en un plazo perentorio e improrrogable de seis (6) meses, basándose en bandas de kilometraje y el impacto de restricciones de tráfico (v.gr., Pico y Placa).

Criterio Social y Constitucional: Respeta rigurosamente el principio de separación de poderes (Art. 113 C.P.) al no fijar tarifas directamente por el Congreso, sino delegar la función técnica en el ente regulador (Art. 189, Num. 25 C.P.), blindando la norma de vicios de inconstitucionalidad. El plazo perentorio responde al derecho fundamental al debido proceso administrativo y a la celeridad pública (Art. 29 y 209 C.P.).

PARÁGRAFO 1º (DEL ARTÍCULO 6). Enfoque Social Diferencial para Motocicletas de Trabajo y Transporte Laboral Exclusivo: Establece la línea especial preferencial para motocicletas de bajo cilindraje (< 250 c.c.) destinadas a la generación de ingresos o transporte al empleo, delegando en el Ministerio de Transporte la validación interoperable con el RUNT.

Criterio Social y Constitucional: Desarrolla directamente el mandato de especial protección al trabajo (Art. 25 C.P.) y el principio de progresividad y equidad del sistema vertical (Art. 363 C.P.), garantizando que la ley actúe como un mecanismo de inclusión y formalización para las poblaciones de menores ingresos.

PARÁGRAFO 2º (DEL ARTÍCULO 6). Control de Incumplimiento del Plazo: Prevé la compulsa de copias disciplinarias ante la Procuraduría en caso de que el Ejecutivo dilate la regulación.

Criterio Social y Constitucional: Desarrolla la supremacía constitucional (Art. 4 C.P.) y asegura el cumplimiento de las leyes expedidas por el legislativo.

ARTÍCULO 7. Alcance Territorial: Establece la aplicación nacional de la norma y su integración con las restricciones vehiculares locales.

Criterio Social y Constitucional: Armoniza la autonomía de las entidades territoriales en materia de tránsito con el ordenamiento legal unificado de la República (Art. 287 C.P.).

ARTÍCULO 8. Presunción Legal de Reducción de Exposición al Riesgo: Crea una presunción iuris tantum de baja circulación para carros y motos que habitan en zonas con Pico y Placa.

Criterio Social y Constitucional: Alivia la carga de la prueba al ciudadano de a pie, respetando el principio de la buena fe (Art. 83 C.P.).



ARTÍCULO 9. Obligación de Ajuste Previo de la Prima: Fuerza al tomador a recargar su bolsa de kilometraje antes de consumirla por completo bajo riesgo de sanción.

Criterio Social y Constitucional: Protege la responsabilidad civil y el deber ciudadano de respetar los derechos ajenos y no abusar de los propios (Art. 95 C.P.), garantizando que ningún vehículo circule desamparado.

ARTÍCULO 10. Mecanismo de Pago Fraccionado: Autoriza el pago por cuotas o fracciones de la prima proporcional.

Criterio Social y Constitucional: Democratiza el acceso al aseguramiento obligatorio, eliminando las barreras de liquidez económica que afectan a los hogares vulnerables.

ARTÍCULO 11 y 12. Reglamentación y Cláusula Interpretativa: Concede facultades ordinarias operativas al Gobierno y fija el criterio pro-aseguramiento en caso de dudas interpretativas.

Criterio Social y Constitucional: Salvaguarda los principios de legalidad y favorabilidad en la aplicación del derecho administrativo económico.

ARTÍCULO 13. Vigencia: Establece la obligatoriedad de la norma a partir de su promulgación.

VII. Marco normativo a modificar.

Este proyecto modifica e integra normas del siguiente marco:

- Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito), artículos 28 y 42, sobre condiciones técnicas y SOAT.
- Decreto Ley 019 de 2012, artículo 52, sobre revisión técnico-mecánica.
- Ley 100 de 1993 y Decreto 056 de 2015, en lo relativo al sistema obligatorio de aseguramiento en salud.
- Normas reglamentarias del RUNT, Superintendencia Financiera y el Ministerio de Transporte.

VIII. Impacto Fiscal (Cumplimiento de la Ley 819 de 2003)

En cumplimiento del artículo 7º de la Ley 819 de 2003, se advierte que este proyecto de ley no ordena gasto público ni otorga beneficios tributarios de carácter regresivo. Por el contrario, su objetivo es mitigar los costos de la atención en salud que asume el Estado a través de la ADRES por accidentes de vehículos fantasmas o evasores.

Al incorporar al sistema formal a millones de motociclistas que hoy ruedan sin seguro debido a sus altas tarifas, se expande la base de cotizantes del SOAT,



generando un impacto fiscal neto positivo y estabilizador para el Marco Fiscal de Mediano Plazo.

Adicionalmente, resulta pertinente citar el pronunciamiento de la Corte Constitucional contenida en la Sentencia C-490 de 2011, que establece:

"El mandato de adecuación entre la justificación de los proyectos de ley y la planeación de la política económica no debe entenderse como un trámite obligatorio para la aprobación de las iniciativas legislativas, cuya responsabilidad recae exclusivamente sobre el Congreso. Esto se debe a que (i) el Congreso no dispone de las instancias técnicas para evaluar el impacto fiscal de cada proyecto, determinar las fuentes adicionales de financiación y verificar la compatibilidad con el marco fiscal de mediano plazo; y (ii) aceptar una interpretación de este tipo podría resultar en una carga excesiva para el Legislativo, otorgando al Ejecutivo, a través del Ministerio de Hacienda, un poder de veto que pondría en riesgo la autonomía del Congreso y afectaría el equilibrio de poderes establecido por la Constitución."

De igual manera, cabe señalar el pronunciamiento contenido en la Sentencia C-502 de 2007, en el que la Corte Constitucional subraya que el análisis del impacto fiscal no puede convertirse en un obstáculo para que las corporaciones públicas, como el Congreso, las asambleas departamentales y los concejos municipales, ejerzan su función legislativa:

"Aceptar que las condiciones del artículo 7º de la Ley 819 de 2003 constituyen un requisito de trámite exclusivo del Congreso sería una restricción desproporcionada a la capacidad del Congreso para presentar iniciativas legislativas, afectando la autonomía del poder legislativo y, por ende, el principio de separación de poderes. Este enfoque implicaría un poder de veto implícito para el Ministerio de Hacienda, lo cual contravendría la independencia funcional de las ramas del poder público."

Siguiendo estos principios, la Corte ha reiterado que el análisis del impacto fiscal de las iniciativas parlamentarias no puede ser una barrera que impida la creación de disposiciones normativas que requieran de un esfuerzo fiscal adicional.

Aunque corresponde a los honorables congresistas evaluar y considerar las implicaciones fiscales de los proyectos de ley que se presenten, es claro que el Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Hacienda, posee los insumos técnicos necesarios para realizar una evaluación precisa de dicho impacto.

En este sentido, si se identifica la inviabilidad financiera de un proyecto de ley, el Ministerio de Hacienda tiene la responsabilidad de plantear esta situación al Congreso, sugiriendo, en su caso, la inviabilidad de la propuesta bajo análisis.

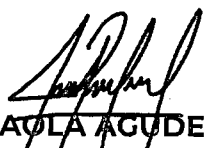
IX. Conflicto de Interés.

De acuerdo con lo establecido en el artículo 3 de la Ley 2003 de 2019, que modifica el artículo 291 de la Ley 5 de 1992, se informa que el presente proyecto de ley tiene un carácter general, abstracto e impersonal.

Su objetivo es regular una situación que afecta a la totalidad de los organismos de acción comunal en el país, sin crear beneficios particulares o indebidos a favor de persona o entidad alguna.

Por las razones expuestas, solicitamos al honorable Congreso de la República dar trámite favorable a esta importante iniciativa que conjuga la rigurosidad técnica de seguros con la sensibilidad social que reclama el pueblo colombiano.

De los honorables Congresistas,


ANA PAOLA AGUDELO GARCÍA
Senadora de la República
Partido Político MIRA


MARITZA ALVAREZ BARRERA
Representante a la Cámara por
Cundinamarca
Partido Político MIRA


MANUEL VIRGÜEZ PIRAQUIVE
Senador de la República
Partido Político MIRA


**CARLOS EDUARDO GUEVARA
VILLABÓN**
Senador de la República
Partido Político MIRA



Fuentes utilizadas:

1. Encuesta de Movilidad 2023.
https://www.movilidadbogota.gov.co/web/noticia/en_bogota_el_70_de_los_viajes_diarios_se_realizan_en_modos_sostenibles_segun_encuesta_de
2. ABC del Seguro Obligatorio (Superintendencia Financiera de Colombia)
<https://www.superfinanciera.gov.co/publicaciones/10096084/sala-de-prensa-publicaciones-abc-del-seguro-obligatorio-de-accidentes-de-transito-soat-10096084/#:~:text=El%20SOAT%20es%20un%20seguro,que%20orija%20para%20cada%20a%C3%B1o.>
3. Histórico documentos SOAT (Superintendencia Financiera de Colombia)
<https://www.superfinanciera.gov.co/publicaciones/10114113/industrias-supervisadasindustria-aseguradorahistorico-documentos-soat-10114113/>
4. Informe de evasión del SOAT FASECOLDA (El 48% del parque automotor en Colombia no tiene SOAT)
<https://www.fasecolda.com/sala-de-prensa/fasecolda-en-linea/noticias/noticias-2021/marzo/el-48-del-parque-automotor-en-colombia-no-tiene-soat/>
5. Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de ciudades como:
 - o Bogotá (Secretaría de Movilidad): Plan Maestro de Movilidad y reporte de cumplimiento del Pico y Placa Solidario.
<https://www.movilidadbogota.gov.co>
2. Observatorio de Movilidad (2023)
<https://observatorio.movilidadbogota.gov.co/encuesta/encuesta-de-movilidad-2023>
3. Documentos del Ministerio de Transporte
Información de restricciones vehiculares y comportamiento por tipología.
<https://www.mintransporte.gov.co>

SENADO DE LA REPÚBLICA
SECRETARÍA GENERAL

EL día 21 de Julio del año 2026
Ha sido presentado en este despacho el
Proyecto de ley X Acto legislativo
No. 024/26 Con su correspondiente
Exposición de Motivos, suscrito Por:
HHCC: Ana Paola Agudelo, Maritza Alvarado
y otro/

SECRETARIO GENERAL