



# TARIFAS DIFERENCIALES PARA EL SOAT:

Un riesgo para el principio de solidaridad  
que sostiene el seguro

23 de diciembre de 2022

# Tarifas diferenciales para el SOAT:

## Un riesgo para el principio de solidaridad que sostiene el seguro

### La propuesta gubernamental

El pasado 16 de diciembre mediante el decreto 2497, el Gobierno nacional resolvió la aplicación de rangos diferenciales para la tarifa del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), aplicando un criterio de favorabilidad a determinadas categorías de vehículos. Ciclomotores, motos de menos de 100 cc, motos de 100 cc y hasta 200 cc, motocarros tricimotos y cuadríciclos, motocarros de 5 pasajeros, autos de negocios, taxis, microbuses urbanos, de servicio público urbano, buses y busetas, y vehículos de servicio público intermunicipal; **recibirán a partir de la fecha de expedición del decreto, un descuento del 50% sobre el precio final de adquisición vigente al 14 de diciembre de 2022.**

La cobertura de los servicios de salud derivados de accidentes de tránsito, catástrofes naturales, eventos terroristas y demás eventos aprobados, será asumida por las Aseguradoras o por la Administradora de los Recursos del Sistema General de Seguridad Social en Salud (ADRES), según sea el caso de la siguiente manera:

#### – Aseguradoras:

- Accidentes en los que el vehículo involucrado cuente con SOAT, amparado con póliza de hasta 800 smldv al momento de ocurrencia del accidente.
- Accidentes de vehículos beneficiados por el régimen diferencial del SOAT, amparados con póliza de hasta 300 smldv al momento de ocurrencia del accidente.
- Accidentes en los que estén involucrados dos o más vehículos asegurados, asumiendo cada aseguradora la indemnización que corresponda a sus ocupantes asegurados, y la de terceros no ocupantes que ante cualquiera de las aseguradoras formulen reclamación.

#### – ADRES:

- Accidentes en los que el vehículo involucrado no cuente con SOAT o no sea identificable. Se asumirá un valor máximo de 800 smldv al momento de ocurrencia del accidente.

- Accidentes de vehículos asegurados por el SOAT que sean beneficiarios del régimen diferencial, amparados con póliza que se encuentren entre los 300 smldv y 800 smldv, al momento de ocurrencia del accidente.
- Reconocimiento de los servicios de salud, indemnizaciones y gastos de los ocupantes del vehículo o vehículos no asegurados o no identificados involucrados en un accidente, así como el pago a los terceros no ocupantes.
- Accidentes que se deriven de catástrofes naturales, eventos terroristas y demás eventos aprobados, asumiendo un valor máximo de **800 smldv**.

Argumenta el Gobierno que **el objetivo es beneficiar a los hogares de menores ingresos, promoviendo la adquisición del seguro combatiendo la evasión**, de tal forma que pueda garantizarse la función del SOAT: brindar atención médica y cubrir los gastos en salud que puedan derivarse de accidentes de tránsito para cualquier persona.

**Para su financiación se trasladarán recursos del Presupuesto General de la Nación.**

## Información disponible

### 1. Orígenes del SOAT

**El SOAT surge como seguro obligatorio en el año 1986 como requisito para cualquier vehículo automotor** que transite por las vías del territorio nacional. Surgió para garantizar la atención médica oportuna a cualquier víctima de un accidente de tránsito, inclusive al conductor del vehículo involucrado, bajo la aplicación del principio de solidaridad que rige los seguros. Antes de su existencia, la atención médica a los involucrados dependía de que alguien los trasladara hasta un hospital y pudiera verificarse que contaran con los recursos necesarios para pagar los servicios.

De esta forma el SOAT funciona gracias **al pago de una prima de riesgo de los propietarios de vehículos a las aseguradoras**, garantizando no solo la atención a las partes involucradas en un accidente de tránsito sino también los recursos necesarios para el funcionamiento de la infraestructura de urgencias del sistema nacional de salud; evitando tener que cubrir los gastos de este sistema con dinero del presupuesto general de la nación incrementando la carga fiscal.

## 2. Registro Único Nacional de Tránsito RUNT

### 2.1. Composición del parque automotor colombiano

Para noviembre de 2022 el parque automotor colombiano estaba compuesto por 17.9 millones de vehículos de los cuales 10.8 millones eran motos, 6.9 millones automóviles, camionetas, camiones, buses, busetas, entre otros; y 194 mil maquinaria, remolques y semirremolques.

### 2.2. Evasión de la revisión técnico- mecánica

Para noviembre de 2022 aproximadamente por cada 10 vehículos que debían aplicar a la revisión técnico-mecánica, 6 no la tenían: 14.7 millones de vehículos debían someterse, de éstos solo 6.2 millones de vehículos (el 42,8%) contaban con ella, los restantes 8.4 millones (57,2%) no la tenían. De la totalidad de vehículos que evadieron la revisión, 6.5 millones eran motocicletas (78,4%), 994 mil automóviles (11,8%), 822 mil camionetas, camiones, camperos, buses, busetas y volquetas (9,8%).

**Tabla 1: caracterización de vehículos que aplican a la revisión técnico-mecánica**

	Total	%
Vehículos que requerían revisión	14.709.480	100,0%
Vehículos sin revisión vigente	8.410.243	57,2%
Motocicletas	6.593.308	78,4%
Automóvil	994.429	11,8%
Camionetas, camiones, camperos, buses, busetas y volquetas	822.506	9,8%
Vehículos con revisión vigente	6.299.237	42,8%

**Fuente:** Observatorio de Impacto Económico de las Políticas del ICP, datos del RUNT

### 2.3. Evasión pago del SOAT

Para septiembre de 2022, **aproximadamente por cada 10 vehículos del parque automotor 4 no contaban con SOAT**: el parque automotor estaba compuesto por **17.3 millones de vehículos**; de éstos, solo **9.1 millones (52,0%)** contaban con SOAT, los restantes **8.4 millones (48,0%)** no lo tenían. De la totalidad de vehículos que no contaban con SOAT, **6.6 millones eran motocicletas (78,9%)**, 950 eran mil automóviles (11,3%), y 818 mil eran camionetas, camperos, camiones, buses y busetas (9,7%).

**Tabla 2: caracterización de vehículos que no cuentan con SOAT**

	Total	%
Parque automotor a septiembre de 2022	17.499.133	
Vehículos que no cuentan con SOAT	8.399.584	48,0%
Motocicletas	6.631.267	78,9%
Automóvil	950.016	11,3%
Camionetas, camperos, camiones, buses y busetas	818.301	9,7%
Vehículos con SOAT	9.099.549	52,0%

**Fuente:** Observatorio de Impacto Económico de las Políticas del ICP, datos del RUNT

### 3. Agencia Nacional de Seguridad Vial

#### 3.1. Fallecidos y lesionados según usuario de vía

En lo que va corrido del año, los fallecimientos y lesiones como consecuencia de accidentes de tránsito se han comportado de la siguiente manera según usuarios de vía.

**Tabla 3: siniestralidad en accidentes según usuario de vía, año 2021 y 2022**

Usuario de vía	Fallecidos			Lesionados		
	Año 2021	Año 2022	Crecimiento	Año 2021	Año 2022	Crecimiento
Moto	3.913	4.369	11,7%	11.521	15.560	35,1%
Peatón	1.394	1.597	14,6%	2.781	4.600	65,4%
Vehículo individual	491	580	18,1%	1.823	2.386	30,9%
Bicicleta	429	407	-5,1%	1.518	1.945	28,1%
Transporte de carga	166	205	23,5%	94	138	46,8%
Transporte de pasajeros	78	125	60,3%	910	1.501	64,9%
Sin información	44	60	36,4%	1	15	1400,0%
Usuarios de otros vehículos	29	56	93,1%	25	100	300,0%
Total	6.544	7.399	13,1%	18.673	26.245	40,6%

**Fuente:** Observatorio de Impacto Económico de las Políticas del ICP, datos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial

**Los usuarios de motos no sólo constituyen el principal vehículo que presenta evasión en la revisión técnico-mecánica y del SOAT, sino también el vehículo que mayor número de fallecimientos y lesiones ha provocado en los años 2021 y 2022.** Usuarios de motos presentaron la mayor siniestralidad en la vía en 2021 y 2022, en cerca del 60% de los siniestros estuvieron involucrados.

### 4. Federación de Aseguradores Colombianos Fasecolda

Calcula que cerca de 5 millones de motos serán beneficiadas con la medida. Actualmente la tarifa del SOAT está subsidiada para las motos: “los motociclistas pagan por el seguro 3,7 veces menos de lo que corresponde según su

accidentalidad, en cambio, los vehículos familiares pagan un seguro 9,5 veces más caro para cubrir ese subsidio".

## 5. Análisis comparativo cifras RUNT, Agencia Nacional de Seguridad Vial, Fasecolda

Al comparar las cifras de composición del parque automotor del país, las cifras de evasión de la revisión técnico- mecánica y del SOAT, y la siniestralidad de accidentes según usuario de vía puede concluirse que:

- **Cerca del 61% de las motos** no cuentan con revisión técnico- mecánica ni SOAT.
- **El 48% del parque automotor** cuenta con seguro de SOAT financiado por el 52% de éste.
- **De cada 10 vehículos que no cuentan con SOAT aproximadamente 8 son motocicletas.**
- Por **cada 10 fallecidos o lesionados en accidentes** de tránsito en 2022, **6 eran usuarios de vía en motocicleta.**
- Por cada **10 motos que componen el parque automotor, 5 se beneficiarán de la aplicación** de rangos diferenciales para el pago del SOAT.

## Evaluación de la propuesta

### 1. Desnaturalización del SOAT

Si el SOAT surgió para evitar la presión fiscal que sobre el presupuesto nacional pudieran ejercer el cubrimiento de gastos de salud de víctimas de accidentes de tránsito, la propuesta implica retornar a los años previos a su existencia: con recursos del presupuesto general de la nación se financiará el seguro de cerca del 50% de las motos que componen el parque automotor, y el del porcentaje correspondiente a la totalidad de autos de negocios, taxis, microbuses urbanos, de servicio público urbano, buses y busetas, y vehículos de servicio público intermunicipal.

### 2. Insostenibilidad del seguro

De acuerdo con las cifras de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, **es probable que la siniestralidad en la vía de las motos se incremente año tras año**, haciendo insostenible el ramo de los seguros, pues según cifras de Fasecolda, por cada \$100 que recibe una aseguradora de primas de seguros de motos y vehículos, paga \$118 en siniestros del SOAT. Considerando únicamente las primas de seguro de las motos, por cada \$100 recibidos por la aseguradora, paga \$258 en siniestros del SOAT.

### 3. No promueve la justicia social ni la responsabilidad individual

**Los seguros permiten bajo el principio de solidaridad**, que quienes tienen mayores probabilidades de incurrir en un siniestro como consecuencia de la posesión de un bien o atributo, sean **los responsables de asumir el costo del riesgo que implica el disfrute o la posesión**. En esta oportunidad, al cargarse el subsidio al presupuesto general de la nación, el costo de los riesgos en que incurran los propietarios de los vehículos beneficiados de la tarifa diferencial, que, entre otras cosas, son los principales involucrados en siniestros viales, serán asumidos por la totalidad de los contribuyentes. De esta forma se promoverá no sólo que los ciudadanos continúen asumiendo los costos sociales que implican los accidentes de tránsito de este tipo de vehículos, sino también costos económicos.

Para noviembre de 2022, ya se hablaba de que **cerca del 79% de las motos que circulan por el territorio nacional evaden el pago del SOAT**, y que aun así **están involucrados en cerca del 61% de los siniestros viales**. El subsidio del SOAT creará un conjunto de valores sociales nuevos en los que determinados grupos se sentirán con mayores derechos a hacer uso del espacio público, lo cual fomentará descuidos de parte de los conductores de este tipo de vehículos.

### 4. Incrementará el déficit fiscal

Al ser una forma de subsidio que tiene tendencia de permanencia, incrementará el déficit fiscal que ya supera el 6% del PIB, en un valor que se calcula equivaldría a 2,5 billones de pesos (más 10% de la última reforma tributaria). Tal cifra no estaba fiscalmente presupuestada para 2022 ni para 2023.

**Bogotá, 23 de diciembre de 2022**

**Alba Isabel García Giraldo**

Economista. MA. Scienze Politiche

Coordinadora Observatorio de Impacto Económico de las Políticas

Instituto de Ciencia Políticas Hernán Echavarría Olózaga

**IIICP** | INSTITUTO DE CIENCIA POLÍTICA  
HERNÁN ECHAVARRÍA OLÓZAGA

*Defendiendo y promoviendo la libertad económica  
y la institucionalidad democrática*

Contacto: [albaisabel.garcia@icpcolombia.org](mailto:albaisabel.garcia@icpcolombia.org)  
Calle 70 No. 7A-29 - Bogotá, Colombia  
Celular: +57 316 334 19 40  
[www.icpcolombia.org](http://www.icpcolombia.org)