

Cambio en las tarifas del SOAT: el ajuste que permite la sostenibilidad financiera del sistema en el país

Tras el anuncio realizado por la Superintendencia Financiera de modificar las tarifas del SOAT a partir del 1 de febrero de 2008, se abrió en el país un debate sobre la situación real de los accidentes de tránsito y sus implicaciones económicas para todos los colombianos.

Por:

Ricardo Gaviria

Director Cámara Técnica de SOAT
FASECOLDA

Cuando se habla del SOAT en Colombia es necesario recordar que se trata de un seguro que tiene por objeto otorgar las coberturas requeridas por todas las víctimas de accidentes de tránsito en el país. Un esquema social, basado en el principio de la solidaridad, en que los propietarios de los vehículos aportan recursos que garantizan la atención requerida por las víctimas de este tipo de incidentes en las vías.

Dado lo anterior, resulta necesario separar dos conceptos que usualmente se confunden en el léxico de los colombianos y, que aún cuando están íntimamente relacionados, conceptualmente deben ser tratados por separado: la accidentalidad y la siniestralidad.

El primero se refiere al choque como tal, al evento o colisión de los vehículos y, el segundo corresponde a los pagos que se efectúan en la atención de las víctimas que se producen como consecuencia de los primeros. Es pertinente tener en cuenta que en la sostenibilidad financiera del sistema no sólo influyen el número de accidentes sino, también, la gravedad de los mismos.

Los accidentes de tránsito tienen particularidades que generan impactos distintos en la población, y el análisis que resulta pertinente para la industria de seguros está enfocada en medir los pagos que se producen por las lesiones o muerte de las víctimas



de accidentes de tránsito. Cabe destacar que para el caso del SOAT no se mide la culpa y ni se hacen estimaciones de riesgo basadas en la responsabilidad de un conductor.

En caso de un accidente de tránsito, en que se presentan múltiples vehículos involucrados, y conforme lo establecen las normas vigentes, los ocupantes de cada vehículo deben ser atendidos con cargo a la póliza de ese automotor. Si existen terceros no ocupantes, cualquiera de las compañías se hace responsable de las indemnizaciones, sin perjuicio de realizar recobros posteriores por dicha víctima. En caso de atropellamiento, se utiliza la póliza del vehículo involucrado.

Para efectos de la medición del riesgo, se debe tener en cuenta una serie de elementos que están involucrados en el evento. El primer elemento que se debe distinguir es el tipo de vehículo que está involucrado en un accidente. Por las características físicas y técnicas de una máquina como la capacidad de uso, la velocidad máxima que alcanza, los lugares por donde circula entre otros; un accidente de tránsito puede generar diversos grados de lesiones a las personas o incluso la muerte.

En un accidente con un vehículo familiar, si se presenta un choque contra otro vehículo o contra objetos fijos, lo primero que se afecta es la carrocería del vehículo y dependiendo de la dureza del impacto pueden surgir lesiones a sus ocupantes, con diversos grados de afectación. A mayor fuerza del golpe, mayores lesiones de las personas. Por lo tanto, accidentes en que sólo se produzcan daños materiales no serán objeto de reclamaciones por el SOAT, en la medida en que ninguna persona resulte afectada.

Para el caso de vehículos como las motos, en que los ocupantes no tienen carrocería de protección, ante un choque con otro vehículo o un objeto fijo, el conductor y los pasajeros (si los hubiera) caerán del vehículo y las lesiones físicas de las personas dependerán de la dureza de dicho golpe y la forma como el cuerpo humano golpea otros elementos (entre ellos el suelo).

En estos casos, como resultado del accidente, se genera afectación en el vehículo y lesiones a las personas, que como se explicó anteriormente, depende de la gravedad del mismo. Dada la existencia

» Es pertinente tener en cuenta que en la sostenibilidad financiera del sistema no sólo influye el número de accidentes sino, también, la gravedad de los mismos.

de lesiones humanas, automáticamente se habilitan las coberturas del SOAT, empezando por la de transporte (al centro de salud más cercano) y gastos médicos que requiera el paciente.

El riesgo al que está expuesto una persona depende, en buena parte, de la protección que tenga (o su ausencia) al momento del accidente, según el vehículo en el que viaja.

Por su parte, la dinámica de ventas de vehículos en los últimos años ha tenido particular énfasis en la distribución de vehículos que generan los mayores riesgos (de nuevo no se trata del elemento culpa en el accidente). A diciembre de 2007, 1'607.377 motos fueron aseguradas, es decir, 38% del parque automotor asegurado con SOAT. Desde septiembre de 2006 las motos se consolidaron como el principal tipo de vehículo asegurado y cada mes la tendencia se consolida.

Los componentes de la tarifa y su definición

Recurrentemente se preguntan los colombianos por la tarifa que tiene que pagar un propietario y la forma como se distribuyen los dineros que se recaudan por concepto del SOAT. Aquí la explicación.

La tarifa del SOAT tiene tres características: es regulada por el Gobierno, esto quiere decir que las compañías de seguros no la definen, está expresada en salarios mínimos para mantener el poder adquisitivo en el tiempo, igual a lo que ocurre con las coberturas y los gastos médicos y, son diferenciales por tipo de vehículo, es decir, que cada categoría paga un precio distinto, dependiendo de la antigüedad, cilindraje y uso.

Teniendo en cuenta lo explicado, el precio del seguro tiene dos componentes, la prima y la contribución al seguro, así $Costo = Prima + contribución (Fosyga)$ y a su vez la prima es $Prima = tasa \times smldv$.

Todos los años con la modificación del salario mínimo (smldv) el precio del seguro aumenta, pero en 2008 además del cambio en esta variable, se modificó la tasa por vehículo.

Ahora bien, sobre la destinación de los recursos, un ejemplo ayuda a entender el proceso: veamos el caso de una moto de 100 a 200 c.c. A partir del primero de febrero pagará \$245.980 pesos. ¿Por qué esa cifra?

La tarifa definida por la Superintendencia Financiera es de 10,66 salarios mínimos diarios, es decir, \$163.987 que se considera prima emitida. Por su parte la Ley 100 de 1993 establece una contribución adicional equivalente a 50% del valor de la prima que se cobra en adición, es decir, \$81.993.

Entonces $\$ 163.987 + \$81.993 = \$245.980$. Pero, ¿quién recibe ese dinero? Los 81.993 son destinados al Fosyga y las matemáticas siguen. De los \$163.987 que la aseguradora registra como prima, dadas las normas vigentes, el 20% también se destinan para el Fosyga, es decir, \$32.797 y el 3% se destina al Fondo de Prevención Vial, es decir, \$4.920.

Distribución final del aporte por actores: El Fosyga recibe el aporte de 50% de los usuarios y de 20% de las compañías de seguros, es decir, $\$81.993 + \$32.797 = \$ 114.790$, que equivale a 47% del total recaudado (\$245.980)

El Fondo de Prevención Vial recibe 3% de las primas emitidas (\$4.920) es decir el 2% del total recaudado (\$245.980)

La compañía de seguros cobra al público la prima definida por la Superintendencia Financiera (10,66 smldv) y, debe hacer contribuciones al Fosyga y al Fondo de Prevención Vial, es decir, $\$163.987 - \$32.797-$

» Todos los años, con la modificación del salario mínimo (smldv) el precio del seguro aumenta, pero en el 2008, además del cambio en esta variable se modificó la tasa por vehículo.



\$ 4.920 = \$126.269, que equivale a 51% del total recaudado (\$245.980).

Los \$126.269 son realmente los recursos con los que cuenta la aseguradora para pagar por las indemnizaciones de accidentes de tránsito, constituir las reservas establecidas por ley y cubrir sus gastos de operación. Igual distribución ocurre para cada uno de los vehículos asegurados.

Sostenibilidad financiera del sistema

Con los anteriores elementos se explica que los recursos que recaudan las aseguradoras no son en su totalidad para la administración del riesgo, solo una parte de ellos. Igualmente se entiende que hay un mayor riesgo por la composición actual de vehículos en las calles y, adicionalmente, se debe tener en cuenta que 62% de los pagos realizados por siniestros afectan una póliza de motocicleta. Por dichas razones, el sistema del SOAT requería

una actualización de las tasas por cada vehículo, que reconociera la nueva realidad del parque automotor y permitiera captar los recursos requeridos para la atención integral de las víctimas de accidentes de tránsito. De la misma manera, las modificaciones de las tarifas deben ser entendidas como un llamado de atención a todos los propietarios de vehículos para generar conciencia sobre la responsabilidad al momento de conducir.

Conducir es una actividad peligrosa y sólo debe ser ejercida por personas realmente preparadas para hacerlo. Disminuir los accidentes de tránsito y sus consecuencias negativas en la sociedad, es una responsabilidad de todos y una tarea en la que cada actor tiene mucho que aportar a la sociedad.



teléfonoverde

018000 122 122

Desde Bogotá: 3122 122. Sin costo.
Desde teléfonos celulares: # 322

Usted ya no tendrá que vivir en el taller, porque AUTOMÓVIL BOLÍVAR le garantiza, REPUESTOS ORIGINALES, TALLERES CERTIFICADOS Y ASISTENCIA EXCLUSIVA PARA UN MEJOR SERVICIO.

AUTOMOVIL
BOLÍVAR



Tranquilidad para ti y tu familia