

SOAT: el seguro de todos y para todos

Ángela Húzgame , directora Cámara del SOAT
Fasecolda

El pasado primero de abril, el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) cumplió 28 años protegiendo a todos los colombianos frente a daños corporales ocasionados en estos eventos.

La Ley 33 de 1986 dio origen a este seguro en Colombia al incorporarlo al Código Nacional de Tránsito Terrestre como un requisito obligatorio para todo vehículo automotor que transite por las vías del territorio nacional. Al año siguiente, mediante el Decreto 2544 de 1987, se reglamentaron las condiciones de operación del SOAT y se marcó un hito importante en la historia de este seguro; por primera vez en el país se expidió una norma que detalló lo relativo a la operación del ramo, sus coberturas, cuantías, y las condiciones para el pago de las indemnizaciones, entre otros. En ese mismo acto administrativo, se determinó que el SOAT en Colombia entraría en operación el primero de abril de 1988.

La reglamentación inicialmente expedida fue complementada en los años siguientes. En ese proceso, se destaca el Decreto 1032 de 1991, incluido posteriormente en la actualización del Estatuto Orgánico del Sistema Financiero de 1993, que reguló integralmente el SOAT. Esta norma definió, entre otros elementos, la función social del seguro, que tiene como objetivos: cubrir los gastos médicos, quirúrgicos, farmacéuticos, hospitalarios, fu-

nerarios y de transporte de las víctimas de accidentes de tránsito a las entidades prestadoras de servicios de salud; una indemnización por incapacidad permanente; atender a todas las víctimas de estos accidentes; contribuir al fortalecimiento de la infraestructura de urgencias del sistema nacional de salud; y profundizar y difundir el seguro.

Para el cumplimiento de estos objetivos, la misma norma estableció la creación del Fondo del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (Fonsat) como una cuenta especial de la nación con fines de interés público, que funciona como instrumento de apoyo para la Red de Atención de Urgencias del Sistema Nacional de Salud y a través de la cual se gestiona el pago de siniestros ocasionados por vehículos no identificados o no asegurados, de tal manera que cualquier víctima de accidente de tránsito tenga garantizada su atención en salud en el territorio colombiano. Con el fin de asegurar el financiamiento del Fonsat, se estableció que las compañías de seguros autorizadas para operar el SOAT deben transferirle el 20%¹ del valor de las primas emitidas; estas compañías tienen tarifas máximas



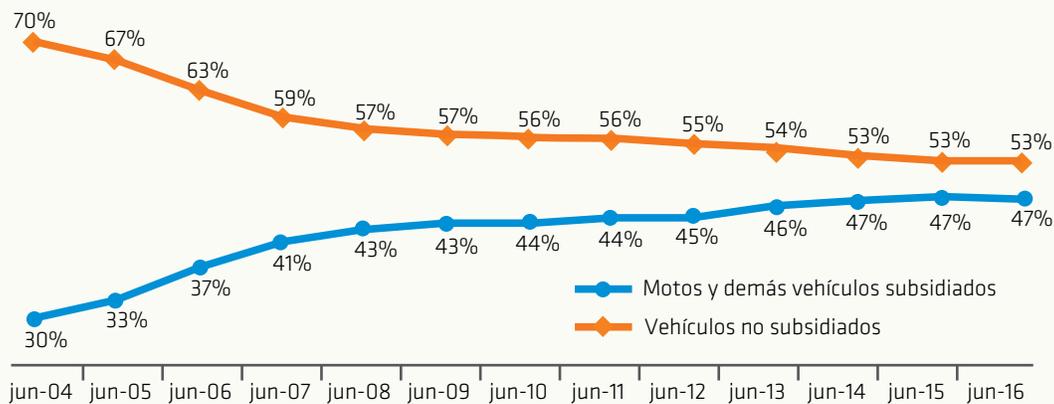
reguladas por el organismo de vigilancia y control, que en ese momento era la Superintendencia Bancaria, hoy la Superintendencia Financiera de Colombia.

Con la creación del Sistema de Seguridad Social Integral, a través de la Ley 100 de 1993, se incluyeron disposiciones específicas con impacto directo sobre el SOAT. Por ejemplo, se adhirió el Fonsat a la subcuenta de eventos catastróficos y accidentes de tránsito (ECAT) del Fondo de Solidaridad y Garantía (Fosyga) y se estableció una contribución adicional equivalente al 50% del valor de la prima anual establecida para el seguro, que desde ese momento se cobra en adición a la prima. Así mismo, la Ley 100 de 1993 incluyó una disposición mediante la cual el 3% de las primas que recauden anualmente las compañías de seguros por el SOAT se destina a la realización de campañas de prevención vial nacional.

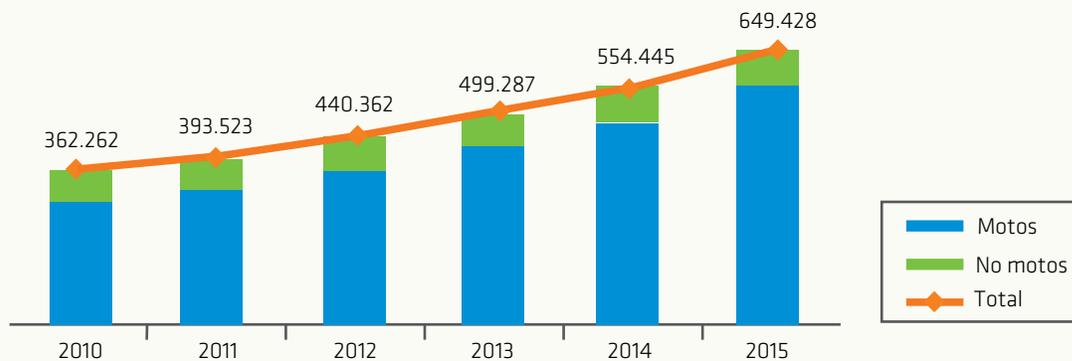
➔ Del Estatuto Orgánico del Sistema Financiero de 1993, y que reguló integralmente el SOAT. Esta norma definió, entre otros elementos, la función social del seguro.

Fue así como, a grandes rasgos, se creó un sistema con un marco normativo extenso que regula cada detalle de la estructura y operación del SOAT. Este esfuerzo ha permitido que a través de este seguro se garantice la

1. La Resolución 1135 de 2012 modificó el porcentaje de transferencia, del 20% al 14,2%, por lo dispuesto en el Decreto Ley 019 de 2012, mediante el cual la cobertura de gastos médicos, quirúrgicos, farmacéuticos y hospitalarios se incrementó en 300 salarios mínimos legales diarios vigentes (SMLDV), al pasar de 500 a 800 SMLDV a partir de julio de ese año.

Gráfico 1: SOAT: Composición del parque automotor asegurado

Fuente: Fasecolda

Gráfico 2: Víctimas de accidentes de tránsito atendidas con cargo al SOAT

Fuente: Fasecolda

atención de todos los conductores, pasajeros o peatones que sufran daños corporales en un accidente de tránsito, sin necesidad de determinar el culpable y con cobertura a las víctimas de vehículos no asegurados o sin identificar; así mismo, coadyuva en la prevención de estos incidentes. Este principio de universalidad y las contribuciones que las compañías de seguros realizan al Sistema General de Seguridad en Salud y a la seguridad vial del país hacen que este seguro sea de todos y para todos los colombianos.

Ahora bien, en el Decreto 2078 de 2003 se consideró, entre otros aspectos, que las tarifas que se establezcan como prima comercial de este seguro deben ser suficientes para que la operación del ramo sea financie-

ramente viable, pero al mismo tiempo deben guardar proporción con el valor del vehículo asegurado, pues si la prima resulta proporcionalmente muy alta se fomentaría la evasión. En ese sentido, y para garantizar la viabilidad financiera de la explotación de este ramo, a través del Decreto 60 de 2004 se instauró el mecanismo de compensación cuyo objetivo específico es impedir la selección adversa por categoría de vehículos. Este es otro hito importante en la historia del SOAT, pues estas disposiciones responden a un principio de solidaridad y traen implícita la adopción de un mecanismo de subsidios cruzados, donde ciertos vehículos, como las motocicletas y los vehículos de servicio público, tienen tarifas del seguro obligatorio inferiores a las que técnicamente deberían tener en función de

su riesgo, siniestralidad, frecuencia de los accidentes y la gravedad de las lesiones de las víctimas, mientras que otros vehículos tienen tarifas superiores para cubrir lo subsidiado y conseguir un equilibrio técnico agregado.

Este mecanismo es sostenible en la medida en que, en la distribución del parque automotor asegurado, la participación de la cantidad de vehículos subsidiados sea inferior a la de los no subsidiados. Lo anterior funcionaba sin contratiempos hasta 2004, cuando del total el 30% de los 2,8 millones de pólizas expuestas de SOAT correspondía a vehículos subsidiados y el 70% a no subsidiados. Sin embargo, el parque automotor asegurado ha crecido rápidamente en los últimos 12 años; en junio de 2016 se registraron poco más de 3,6 millones de vehículos subsidiados en el SOAT (de los cuales 3,5 millones son motos), es decir, un 483% más que en junio de 2004, mientras que el crecimiento de los demás vehículos asegurados y no subsidiados fue del 181% en el mismo período, 4,1 millones de vehículos. En consecuencia, a junio de 2016 el parque automotor asegurado ascendió a 7,7 millones de vehículos, de los cuales el 47% son subsidiados y el 53% son no subsidiados, como se indica en el gráfico 1.

El cambio del parque automotor asegurado debe analizarse simultáneamente con el aumento del número de víctimas de accidentes de tránsito atendidas con cargo al SOAT. Sobre este último indicador, se destaca que en los últimos cinco años se pasó de 362.269 personas atendidas en 2010 a 649.428 personas en 2015. Lo anterior representa un crecimiento del 79,3% en un quinquenio, pero más alarmante aún es que el número de víctimas de accidentes en donde estuvo involucrada una moto creció un 99% en el mismo período (gráfico 2).

Estos indicadores son un llamado de atención: si continúa aumentando la cantidad de vehículos subsidiados dentro del total del parque automotor asegurado hasta superar a los no subsidiados, si aumenta el número de víctimas de accidentes de tránsito al ritmo que lo está haciendo, y si continúan las prácticas defraudadoras a este seguro, se corre el riesgo de que el ingreso acumulado disponible para cubrir la totalidad de los siniestros llegue a ser insuficiente.

➔ El cambio del parque automotor asegurado debe analizarse simultáneamente con el aumento del número de víctimas de accidentes de tránsito atendidas con cargo al SOAT. En los últimos cinco años se pasó de 362.269 personas atendidas en 2010 a 649.428 personas en 2015.

Es hora de que todos nos preocupemos por disminuir los accidentes de tránsito en las vías de Colombia. A finales de 2013, mediante la Ley 1702, se creó la Agencia Nacional de Seguridad Vial para planificar, articular y gestionar la seguridad vial del país. Su entrada en operación fue anunciada en diciembre de 2015 con programas de trabajo bien intencionados y metas concretas orientadas a construir una movilidad segura para salvar vidas. Es urgente que todos conozcamos sus programas y que estos sean ejecutados con celeridad, así como es indispensable que conductores, pasajeros y peatones seamos conscientes de la responsabilidad que tenemos con nosotros mismos y con los demás al movilizarnos por las vías.

De igual manera, es preciso hacer buen uso del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito. De tiempo atrás, el SOAT ha sido objeto de fraude mediante diferentes modalidades que van desde utilizarlo para atenciones distintas a las derivadas de accidentes de tránsito, hasta cobros de servicios no prestados o sobrefacturación de los mismos. Llegó el momento de cuidar este seguro.

El SOAT es un seguro de todos y para todos, de nosotros depende hacerlo sostenible a largo plazo para que nos siga protegiendo. 