



Pasado, presente y futuro del SOAT

El SOAT es un instrumento que por 33 años ha protegido a todos los colombianos ante los daños corporales que se generan en siniestros viales. Este seguro, creado para proteger vidas, con carácter social y solidario, ha demostrado con creces su enorme utilidad para el país.

Angela Húzgame Abella
Directora Cámara Técnica del SOAT de Fasecolda

La accidentalidad vial es un problema de salud pública en el mundo, es por ello que la reducción de muertes y lesiones por siniestros viales hace parte de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas para 2030.

Colombia no ha sido ajena a este problema. Aunque los siniestros viales pueden ser resultado de varios factores, también se debe reconocer que el impresionante aumento del parque automotor, que pasó de un poco más de 1,5 millones de vehículos registrados en 1990 a superar los 16 millones que reporta el RUNT para 2020, ha traído desarrollo social y económico en diversas actividades productivas, pero también una mayor exposición al riesgo de sufrir lesiones, algunas veces fatales, para las personas. No es casualidad que se considere la conducción de vehículos como una actividad peligrosa.

De acuerdo con las cifras publicadas por el DANE, en la década de los 80 alrededor de 4.655 personas perdieron la vida cada año en accidentes de tránsito; en los noventa, el promedio anual subió a 6.244, entre el 2000 y el 2009 perdimos en promedio 6.664 vidas cada año en las vías, y para el período entre 2010 y 2019, fueron alrededor de 6.743 víctimas fatales en promedio al año. Así, en los últimos 40 años, los accidentes de tránsito han estado entre las diez primeras causas de fallecimiento en Colombia y, en promedio, han generado 15,9 fallecimientos por cada 100.000 habitantes.

En la década de los ochenta ya se había identificado esta problemática en Colombia, así como la necesidad de garantizar los recursos para la atención en salud de las víctimas de siniestros viales. En esa época, cuando una persona resultaba herida en la vía, la oportuna atención dependía de que alguien condujera a la víctima al centro hospitalario y allí pudiera demostrar su capacidad de pago para las atenciones que le

brindaran. Eso cambió cuando la Ley 33 de 1986 dio origen al Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito en Colombia y lo incorporó al Código Nacional de Tránsito Terrestre como un requisito para todo vehículo automotor que transite por las vías del territorio nacional. Después de reglamentar las condiciones de operación del SOAT¹, se determinó que este seguro empezaría a operar en el país el 1° de abril de 1988.

➔ El SOAT se consolidó con los años como un instrumento de política pública para el beneficio de todos los colombianos

Para 1993, el SOAT estaba regulado integralmente. La actualización del Estatuto Orgánico del Sistema Financiero definió la función social de este seguro y, entre otros, estableció que los objetivos del SOAT en Colombia son los siguientes:

- Cubrir los gastos médicos, quirúrgicos, farmacéuticos, hospitalarios, incapacidad permanente, gastos funerarios y de transporte de las víctimas de accidentes de tránsito.
- Atender a todas las víctimas de estos accidentes, incluyendo al conductor del vehículo involucrado y a los lesionados que resulten de accidentes donde el vehículo en cuestión no estaba asegurado o no fue identificado.
- Contribuir al fortalecimiento de la infraestructura de urgencias del sistema nacional de salud.
- Profundizar y difundir el seguro.

1. En el Decreto 2544 de 1987 se establecieron las condiciones de operación del ramo, sus coberturas, cuantías, y las condiciones para el pago de las indemnizaciones, entre otros.

Con la misma norma, se estableció también que las compañías de seguros autorizadas para operar el SOAT deben transferir el 20%² del valor de las primas emitidas para el financiamiento del recién creado Fondo del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (Fonsat), que correspondía a una cuenta especial de la nación destinada a apoyar la Red de Atención de Urgencias del Sistema Nacional de Salud, con el fin de cubrir 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.

Adicionalmente, con la creación del Sistema de Seguridad Social Integral, a través de la Ley 100 de 1993, 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 SOAT. 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 debían destinar a la realización de campañas de prevención vial nacional. Cabe señalar que en la actualidad el Fosyga pasó a ser la Administradora de los Recursos del Sistema General de Seguridad Social en Salud (ADRES) y el 3% de las primas que se mencionan se trasladan a la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV)³.

De esta manera, en un período de poco más de ocho años se creó un marco normativo extenso alrededor del SOAT, de forma tal que cada detalle de su estructura y operación quedó regulado. Esta estructura ha permitido garantizar los recursos para la atención de todas las víctimas de accidentes de tránsito sin necesidad de determinar la culpabilidad del accidente, sin importar su rol como actor vial (conductor, pasajero, peatón, ciclista, etc.), y con cobertura a las víctimas de vehículos no asegurados o sin identificar. Además, se dispuso de una parte de los recursos que se recaudan a través de las



pólizas del SOAT para fortalecer el Sistema General de Seguridad Social en Salud y para coadyuvar en la prevención de los siniestros viales.

En cuanto a la sostenibilidad financiera del sistema creado en torno a este seguro, se definió que el SOAT debía tener tarifas máximas reguladas por el organismo de vigilancia y control de las compañías de seguros, es decir, la Superintendencia Financiera de Colombia, anteriormente la Superintendencia Bancaria. Estas tarifas deben ser suficientes para cubrir los siniestros y la operación del ramo de manera financieramente viable, y seguir principios de equidad y moderación. En ese marco, en 2004⁴ se dispuso la creación de un mecanismo de compensación con el fin de impedir la selección adversa por categoría de vehículos. Esto es relevante en la evolución del SOAT, porque llevó a que se implementara un mecanismo de subsidios cruzados, mediante el cual a las motocicletas y los buses de servicio público se les asignan tarifas del seguro obligatorio inferiores a las que técnicamente deberían tener en función de su riesgo, mientras que



➔ En un período de poco más de ocho años se creó un marco normativo extenso alrededor del SOAT, de forma tal que cada detalle de su estructura y operación quedó regulado.

📷 Foto: kobbymendez / Shutterstock.com

los demás vehículos tienen tarifas superiores para cubrir lo subsidiado y conseguir un equilibrio técnico agregado. Esto hace que el SOAT responda a un principio de solidaridad entre las diferentes categorías de vehículos.

Así fue como el SOAT se consolidó con los años como un instrumento de política pública para el beneficio de todos los colombianos. Su aporte ha sido tal, que en los últimos diez años se han cubierto con cargo a este seguro las atenciones en salud de cerca de 5,8 millones de personas que han resultado afectadas en algún accidente de tránsito, para lo cual el SOAT ha pagado siniestros por un valor cercano a los \$10,5 billones. Actualmente, este seguro cubre las atenciones de más de 700.000 personas al año, con un valor de siniestros que asciende a los \$1,81 billones, transfiere

a la ADRES alrededor de \$1,83 billones anuales y a la ANSV, cerca de \$85.000 millones.

La evolución del SOAT en los últimos años ha sido tan interesante como compleja. El número creciente de víctimas de accidentes de tránsito y el aumento en el costo de sus atenciones han llevado a que la tarifa del seguro sea alta para muchos, lo que puede explicar en parte el problema de evasión a la obligación de tener vigente este seguro para circular por las vías del país. La complejidad de esto radica en que la tarifa está diseñada para que permita obtener los recursos apenas suficientes para cubrir los siniestros y la operación del ramo, entonces, en la medida en que se requieran más recursos para atender a todas las víctimas de incidentes viales, pues se presiona la tarifa al alza. El problema es que la accidentalidad vial parece no ceder.


2. El Decreto Ley 019 de 2012 estableció que la cobertura de gastos médicos, quirúrgicos, farmacéuticos y hospitalarios debía aumentar de 500 a 800 salarios mínimos legales diarios vigentes (SMLDV) a partir de julio de ese año. En consecuencia, la Resolución 1135 de 2012 modificó el porcentaje de transferencia de 20% a 14,2%.
3. Ley 1702 de 2013 - Art. 7
4. Decreto 60 de 2004



Por otra parte, los cobros excesivos que algunos hacen al SOAT, por ejemplo, por dispositivos como el material de osteosíntesis que se utiliza para tratar lesiones en los huesos, algunas prácticas que se pueden calificar como excesos de protocolos en la atención del paciente o el cobro por atenciones de lesiones que no fueron derivadas de incidentes viales, también hace que aumente el costo de los siniestros, lo que deriva en más presión de la tarifa. Todo esto ha significado un gran desafío para el sector asegurador y para las autoridades competentes. No deja de llamar la atención que siendo este un seguro que nos protege a todos sin distinción de condición social, económica, de género o cualquier otra, en lugar de cuidarlo para que nos siga sirviendo, algunos prefieren sacarle un provecho indebido que termina afectando a todos los demás.

A lo anterior se deben sumar las numerosas iniciativas que se presentan en cada legislatura por congresistas que tratan de modificar el SOAT, sin estudiar previamente la estructura técnica del sistema que rige a este seguro, lo que en ocasiones pareciera tener más como finalidad la búsqueda del rédito electoral que el beneficio real para los colombianos. El SOAT es un seguro cuya tarifa se revisa anualmente por parte de la Superintendencia Financiera, ha ido evolucionando de manera que su póliza electrónica facilita el acceso a este seguro, además, desde hace unos años cuenta con el Sistema de Información de Reportes de Atenciones en Salud a víctimas de accidentes de tránsito (SIRAS) que, entre otras, provee información valiosa para la gestión de los siniestros y para las políticas públicas en seguridad vial y en salud. Aunque se han perfeccionado varios elementos relativos a este seguro, sin duda hay muchas oportunidades de mejora; no obstante, cualquier modificación a un instrumento como este debe ser resultado de un análisis técnico y jurídico juicioso y riguroso, de no ser así, se pone en riesgo la sostenibilidad de un seguro que ha funcionado bien y que además aporta recursos importantes al sistema de salud del país.

El futuro del SOAT depende de todos. Si bien es legítima la preocupación por el costo de este seguro, y no se puede ser indiferente ante esto, tampoco resulta conveniente enfocarse en propuestas como las de adicionarle al SOAT coberturas de daños materiales o la atención de animales, o la obligación de usar elementos como drones para la verificación del accidente, entre otras, pues estas ideas lo que logran es desnaturalizar un seguro concebido para salvar vidas humanas, aumentar los costos de operación, presionar la tarifa al alza o hacer que el SOAT sea inviable.

El gran reto es entonces aunar esfuerzos para, entre todos, reducir la cantidad de víctimas de accidentes de tránsito, mitigar el fraude al SOAT y controlar la evasión. No son retos fáciles pero tampoco imposibles. Si se logra el diseño y la implementación de medidas efectivas en estos frentes simultáneamente, la mejor retribución será en términos de las vidas salvadas, pero también llevará a que este seguro pueda tener una reducción en su tarifa, de forma sostenible, para que podamos seguir contando con la protección del SOAT por muchos años más. 



Universidad del
Rosario

Facultad de
Jurisprudencia

¡Trazar nuevas metas abre
grandes oportunidades!

ESPECIALIZACIÓN EN
**DERECHO
DE SEGUROS**

SNIES 103703

*Para abogados y otras profesiones

Analice los aspectos jurídicos y técnicos del seguro, sus ramos y los principios de supervisión de la actividad para ser un especialista con propósito.

Visión
Liderazgo y
ANÁLISIS

Duración: 2 semestres |
Ciudad: Bogotá | Resolución
002230 del 16 de febrero
de 2021, vigente por 7 años.

Conozca más sobre el
programa **aquí**



www.bit.ly/ESPDSeguros



**Conexión
UR call**

Bogotá: (571) 422 5321
Resto del país: 018000 511 888
admisionesposgrado@urosario.edu.co