

SOAT:

elementos, cifras y hechos

que explican el costo de este seguro

Para algunas personas el costo del SOAT es elevado, pero son pocos los que indagan en los determinantes de la tarifa de este seguro. En un país donde la siniestralidad vial va en aumento, los recursos para cubrir las atenciones de todas las víctimas de accidentes de tránsito resultan insuficientes.

Liliana Romero
Subdirectora de Actuaría
de Fasecolda

Oscar Velandia, CSPA
Director de Actuaría
de Fasecolda

Angela Húzgame,
Directora de la Cámara
de SOAT de Fasecolda

Es usual encontrar comentarios relacionados con el costo del SOAT, típicamente aquellos que lo califican como “muy elevado”, especialmente para los motociclistas si se compara el precio de la motocicleta con el valor del seguro. Sin embargo, pocas personas se detienen a analizar el porqué de la tarifa del SOAT, lo cual es una situación esperable debido a que entender la complejidad de este seguro no es una tarea menor, no obstante, ante los problemas de estabilidad financiera que afectan hoy por hoy a los actores relacionados con este seguro, se vuelve clave entender cómo funciona, cuáles son los determinantes de su precio y otros intrínsecos a su alrededor. Esto para poder encontrar alternativas viables para su mejoramiento, definir acciones para lograr una posible disminución de su costo y que se mantenga su objetivo principal que es salvar las vidas de las víctimas de accidentes de tránsito, garantizando los recursos económicos para su atención médica oportuna, además de entregar indemnizaciones por muerte o incapacidad permanente cuando estas apliquen.

Para empezar, se debe entender que el valor que paga un ciudadano por su SOAT no es exclusivamente para que la compañía de seguros gestione el riesgo y cubra las atenciones de las víctimas de accidentes de tránsito, sino que la Ley dicta que, con los recursos recaudados por la expedición de pólizas de este seguro, se debe pagar además por los siguientes conceptos:

1. Contribución a la Adres¹: es un aporte que se cobra al ciudadano en adición a la prima del seguro y se realiza para ayudar a financiar el sistema de salud colombiano; corresponde al 52% del valor de la prima del seguro.
2. Transferencia a la Adres²: las compañías de seguros deben trasladar a la Adres el 14,2% de la prima del SOAT para que dicha entidad cubra las atenciones

de las víctimas de accidentes de tránsito en las que el vehículo involucrado no estaba asegurado con SOAT o no pudo ser identificado.

3. Transferencia a la ANSV³: el SOAT es una fuente de financiamiento de la Agencia Nacional de Seguridad Vial. En ese sentido, se debe trasladar a esa entidad el 3% de las primas.
4. Tasa Runt⁴: es una tarifa fija que el ciudadano paga en adición a la prima del seguro básicamente para que su póliza quede inscrita en las bases de datos de esa entidad.

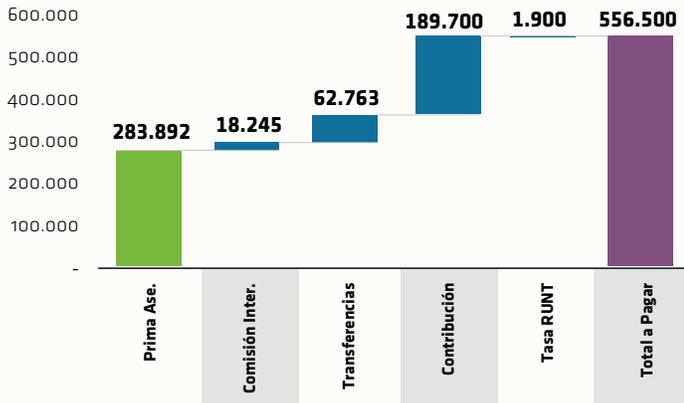
➔ De cada \$100 que paga un ciudadano por su SOAT, en promedio, \$46 se destinan a contribuciones y transferencias, y quedan \$54 para que las aseguradoras cubran los siniestros y los gastos de operación del ramo.

Así las cosas, de cada \$100 que paga un ciudadano por su SOAT, en promedio, \$46 se destinan a contribuciones y transferencias, y quedan \$54 para que las aseguradoras cubran los siniestros y los gastos de operación del ramo (gastos de personal, auditoría, comisiones y gastos de intermediación, gastos de expedición, administración del ramo etc).

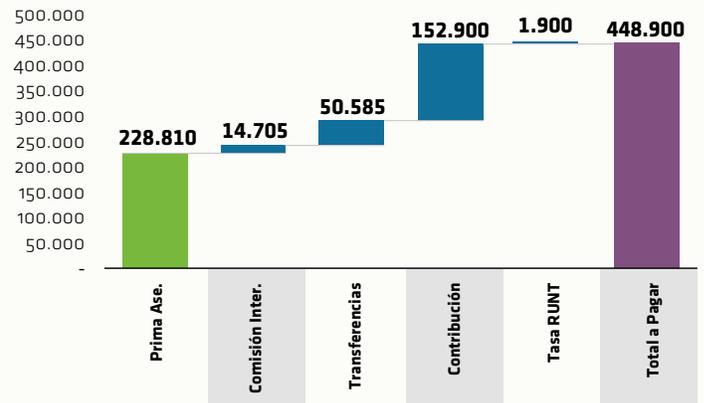
Para comprender lo que representa lo pagado por el SOAT, en las siguientes gráficas se muestran dos ejemplos de cómo se discrimina dicho valor, según lo que establece la nota técnica de este seguro⁵ y la Ley 2161 de 2021.

1. Mediante el artículo 3 de la Ley 2161 de 2021, se incrementó la contribución a la Adres del 50% al 52% del valor de la prima del SOAT.
 2. La transferencia a la Adres, recogida en el Art. 2.6.1.4.1.1 Decreto 780 de 2016 busca que cualquier víctima de accidente de tránsito tenga garantizados los recursos, hasta el monto establecido, para cubrir su atención en salud en el territorio colombiano.
 3. La transferencia a la ANSV se estableció mediante el artículo 7 de la Ley 1702 de 2013. Antes de esa fecha, las compañías de seguros debían destinar el 3% de las primas del SOAT para la realización de campañas de prevención vial nacional que se hacían a través del Fondo de Prevención Vial que ellas mismas administraban.
 4. El Ministerio de Transporte fija cada año la tarifa aplicable mediante Resolución.
 5. Nota técnica del SOAT-2022, que se puede descargar en:
<https://www.superfinanciera.gov.co/jsp/Publicaciones/publicaciones/loadContenidoPublicacion/id/60810/f/0/c/00#30547>

Gráfica 1:
Distribución recursos SOAT - Motos 120



Distribución recursos SOAT - Autos 521



En las gráficas se observa que de los \$556500 que una persona paga en 2022 por el SOAT de una motocicleta de la categoría 120 (moto de 100 a 200 cc), la aseguradora puede disponer solamente de \$283892⁶ para cubrir el riesgo y gestionar el seguro. En el caso de los automóviles de la categoría 521 (vehículos familiares de 1500 a 2500 cc, de 0 a 9 años de antigüedad) la aseguradora dispondrá de \$228810⁷ de los \$448900 que se pagan en el momento de la compra del seguro. Lo anterior se traduce en que, para este tipo de vehículos, solo el 51% de lo pagado por el seguro es lo que las aseguradoras pueden utilizar para operar el ramo y cubrir los siniestros.

Ahora bien, la pregunta que se hace para determinar el precio del SOAT es: ¿el monto que le corresponde a las aseguradoras alcanza para cubrir los siniestros? En el caso de la categoría 120, por ahora se estima que para el 2022 son necesarios \$579851 por cada póliza solamente para poder cubrir los siniestros de dichas motos, por lo que claramente esta categoría se encuentra en un déficit para hacer frente a su cobertura. En contraste, para los automóviles de la categoría 521 se requieren tan solo de \$40034 por póliza para cubrir los siniestros de los vehículos de esta categoría.

¿Lo anterior significa que se podría reducir la prima de los vehículos de la categoría 521 (o de otros vehículos

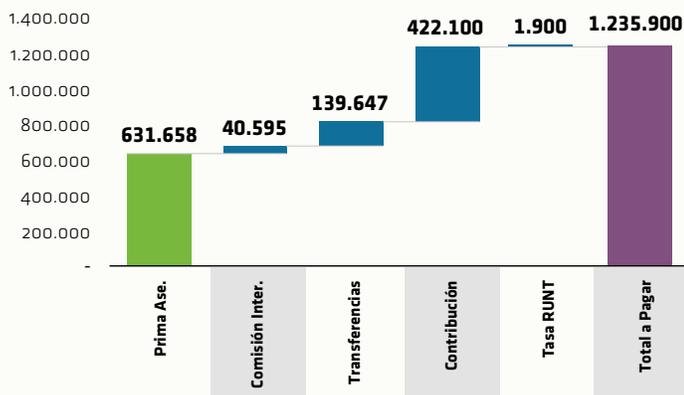
que requieran menos de lo que aportan para cubrir el riesgo)? La respuesta es un categórico NO, porque justamente la prima de esos vehículos es la que contribuye a cubrir el déficit que tiene la categoría 120 y todas las demás categorías de motocicletas y los buses de servicio público urbano, pues si ese déficit no se cubre el sistema sería inviable.

Para lograr la cobertura total de los siniestros, la SFC estableció un sistema de subsidios cruzados en el cual las categorías con mayor siniestralidad, como las motocicletas y los buses urbanos, son subsidiados por los vehículos que tienen una siniestralidad menor como los automóviles, camionetas, entre otros; esto bajo los principios de moderación, equidad y suficiencia de los recursos.

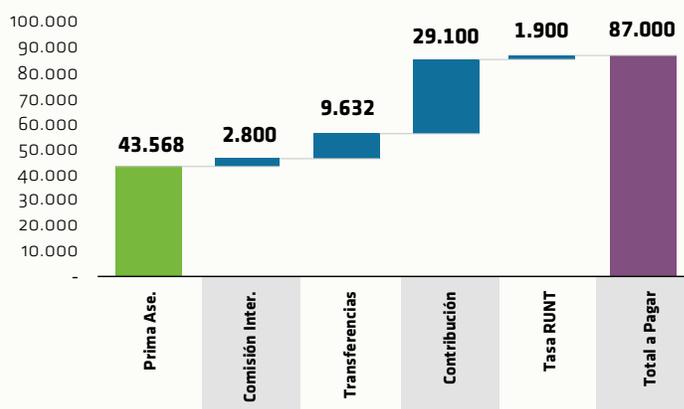
De no existir el sistema de subsidios cruzados, las personas con motos de la categoría 120 deberían pagar \$1.235.900 por su póliza del SOAT, mientras que las personas con vehículos de la categoría 521 deberían cancelar solamente \$87 mil por esta póliza de seguro; estos montos se distribuirían como se muestra en la gráfica 2.

Bajo este entendimiento, por lo menos desde el punto de vista del costo del riesgo, el SOAT de las motocicletas, en

Gráfica 2:
Distribución recursos SOAT - Motos



Distribución recursos SOAT - Autos

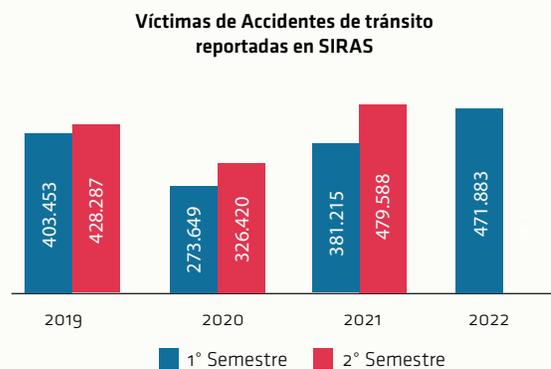


particular de las motocicletas de la categoría 120, resulta considerablemente bajo teniendo en cuenta que está costando aproximadamente el 45% de lo que según las características de su riesgo debería costar, el restante 55% está siendo financiado por las categorías subsidiarias.

Lo anterior implica que cualquier reducción en el valor de las primas (en cualquier categoría) dejaría en déficit al sistema que debe propender por cubrir a todas las víctimas de accidente de tránsito.

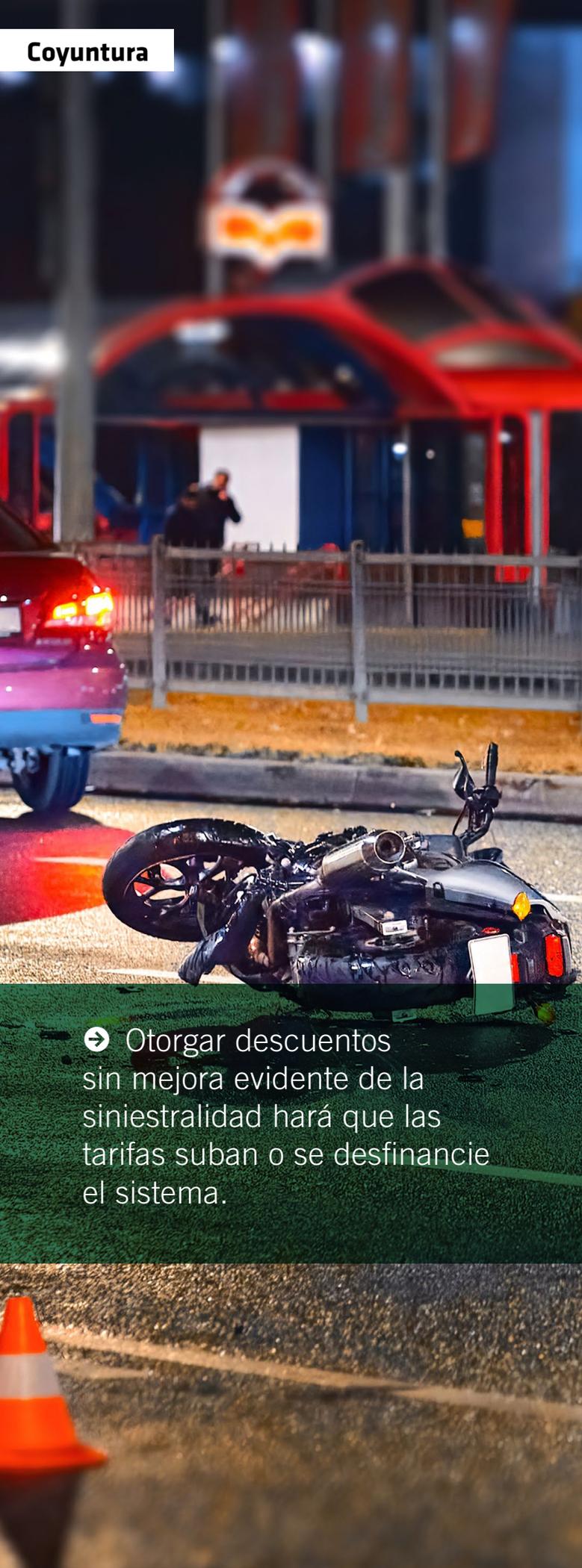
Este análisis es clave para entender que cualquier descuento otorgado a cierto segmento de la población debe ser cubierto por el parque restante o parte de él, y esto se hace a través del incremento tarifario. Pero entonces ¿cómo se puede lograr bajar la prima de SOAT? Si no se modifican los conceptos adicionales que se pagan con la tarifa, la respuesta sería que se debe bajar el monto requerido para cubrir todos los siniestros, lo que se logra si se reduce la tasa de accidentes de tránsito respecto al parque asegurado, y se controla el problema de fraude y de gravedad de estos accidentes que genera altos costos medios por víctima.

Víctimas de Accidentes de tránsito reportadas en SIRAS



Esto por supuesto no es una tarea sencilla, de hecho, infortunadamente desde el segundo semestre de 2021 ya se han sobrepasado las cifras prepandemia de las víctimas de accidentes de tránsito, como se puede evidenciar en la siguiente gráfica construida con la información del SIRAS, en la cual se evidencia que las

6. Estos \$283.892 se distribuyen en \$253.687,5 para cubrir los siniestros y \$30.213,7 para los gastos de administración y personal del Ramo
7. Estos \$228.810 se distribuyen en \$204.458,3 para cubrir los siniestros y \$24.352,5 para los gastos de administración y personal del Ramo



➔ Otorgar descuentos sin mejora evidente de la siniestralidad hará que las tarifas suban o se desfinancie el sistema.

víctimas reportadas en SIRAS aumentaron 23,8% en el primer semestre de 2022 frente al mismo período de 2021, y 16,9% frente al primero de 2019. De continuar esta tendencia, se podrían alcanzar más de 940 mil víctimas de siniestros viales al finalizar 2022.

Y por si fuera poco, según cifras del DANE⁸, los accidentes de transporte terrestre pasaron de ser la octava causa de defunciones no fatales en hombres en 2020 a ser la quinta en 2021, con altas posibilidades de llegar a ser la cuarta causa de muerte en 2022, pues según el Observatorio Nacional de Seguridad Vial al 30 junio se han presentado 3.783 fallecimientos con un aumento del 14.88% frente al año anterior⁹, sin contar que alrededor del 60% de esos fallecidos eran usuarios de motocicletas.

Ante esta situación el mejor escenario posible es que se cumpla el Plan Nacional de Seguridad Vial¹⁰, que enuncia como uno de sus principales objetivos, “reducir las muertes y lesiones causadas por siniestros viales por lo menos en un 50% para el 2030¹¹” es decir, pasar de 7.238 fallecimientos a 3.619, y de alrededor de 800 mil víctimas a 400 mil por año.

Suponiendo que se lograra este objetivo de reducción del 50% en la tasa de accidentados por vehículo asegurado, de cara al SOAT se vería una reducción en las tarifas del seguro a la mitad de su valor actual; el problema es que la meta está proyectada para 2030. No obstante, el punto clave a resaltar es que una reducción en los índices de siniestralidad vial lograría mover hacia abajo las tarifas del SOAT. Por otro lado, otorgar descuentos sin mejora evidente de la siniestralidad hará que las tarifas suban o se desfinancie el sistema.

8. Estadísticas Vitales 28062022, pagina 12, https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/poblacion/bt_estadisticasvitales_defunciones_ltrim_2022pr.pdf
9. <https://ansv.gov.co/es/observatorio/estad%C3%ADsticas/fallecidos-y-lesionados-2021-2022>
10. Decreto 1430 de 2022, 29 de julio de 2022, Ministerio de Transporte
11. La línea base para la medición de esta meta corresponderá a las cifras definitivas de fallecidos y lesionados por siniestros viales en el año 2021, publicadas por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial

En cuanto a la dinámica del costo de los siniestros, se debe destacar que, al comparar en precios constantes el monto de los siniestros pagados frente a las primas del ramo descontadas las transferencias que se deben realizar a la ADRES y a la ANSV, en los últimos siete años el valor de siniestros ha crecido más rápido que el valor de las primas, es decir que, en el SOAT, crecen más rápido los gastos por siniestros que los ingresos por primas. El asunto es que no todo se puede atribuir al crecimiento en la cantidad de víctimas atendidas con cargo al SOAT, sino a que el costo medio de la atención de cada víctima también ha crecido a precios constantes.

Así las cosas, el SOAT como instrumento de la política pública en salud enfocado a garantizar los recursos para que las víctimas de accidentes de tránsito sean atendidas de forma inmediata para salvar su vida, requiere una intervención urgente. El crecimiento en la cantidad de víctimas atendidas con cargo al seguro

y en el costo medio de su atención en salud, hacen que los recursos sean insuficientes para cubrir las obligaciones de este ramo, lo que está generando pérdidas recurrentes que amenazan la viabilidad financiera de este seguro. El escenario está dado para que sea necesario un ajuste de tarifas al alza, en especial en los principales generadores de riesgo, que desafortunadamente son los actores viales más vulnerables: las motos. Sin embargo, también es cierto que no es sostenible recurrir una y otra vez a ajustar las tarifas del seguro para hacerlo viable, así que es hora de atacar de forma decidida los determinantes esenciales de esta situación: la accidentalidad vial debe bajar, se debe mitigar los cobros excesivos o irregulares al seguro, y controlar la evasión al mismo. Sólo si se controlan los factores que hacen que cada año el SOAT requiera más recursos para atender sus obligaciones, podrá bajar de manera orgánica y sostenible el costo de este seguro obligatorio. 



ANDRÉS ORIÓN ÁLVAREZ
ABOGADOS

1993

2021


ORIÓN ABOGADOS
ASOCIADOS

Nos renovamos para ustedes

El mismo servicio, más experiencia
y nueva imagen

 604 311 4391

 Centro Empresarial Dann Financiera
Carrera 43 A N° 7 - 50 A, Oficina 313
Medellín, Colombia

 Ingresa a: www.orionabogados.com

Para usted las alianzas son importantes. Para nosotros también.



Susan Burke
Director Assumed
Reinsurance - Casualty



Ralph Stainbank
Underwriting
Manager - Casualty



Alicia Herrera-Valencia
Claims Specialist

México
Paseo de la Reforma No. 250,
Piso 9, Suite 959
Col. Juárez
C.P. 06600
CDMX
T + 52 55 3600 7373

Río
Avenida Almirante Barroso 52,
Sala 2401 Centro
Rio de Janeiro
20031-918
Brazil
T +55 (21) 3266 1900

Bogotá
Avenida Carrera 9
No.113-52 Oficina 505
Bogotá
Edificio Torres Unidas 2
Colombia
T +57-1-7442642



Liberty Mutual.
REINSURANCE

Discover more at www.libertymutualre.com

The Feeling's Mutual

Liberty Mutual Reinsurance ofrece sus servicios de reaseguro al mercado mexicano a través de su Sindicato de Lloyd's (4472) y de 'Lloyd's, Oficina de Representación en México', por virtud de los registros respectivos otorgados a Lloyd's por la Comisión Nacional de Seguros y de Fianzas Liberty Mutual Reinsurance offers its reinsurance services to the Mexican market through its Lloyd's Syndicate (4472) and 'Lloyd's, Oficina de Representación en México' under the respective authorizations granted to Lloyd's by the Comisión Nacional de Seguros y de Fianzas