



Desafíos de un seguro obligatorio de Responsabilidad **Civil para automóviles en Colombia**

Es inconveniente obligar a las compañías de seguros a aceptar riesgos con alta probabilidad de ocurrencia, las aseguradoras pierden la capacidad de evaluarlos y monitorearlos apropiadamente y no se pueden establecer tarifas precisas para los bienes que se protegen.

Jasson Cruz Villamil.

Director de la Cámara de Automóviles y Transporte de Fasecolda

Para la Organización Mundial de la Salud (OMS, 2023), los traumatismos causados por accidentes de tránsito constituyen uno de los principales problemas que debe afrontar el mundo en materia de salud pública. Las lesiones y muertes que se ocasionan en siniestros viales continúan siendo un desafío para las sociedades modernas.

En este sentido, en muchos países la conducción de automóviles, por ser una actividad peligrosa, debe ser amparada por un seguro de Responsabilidad Civil Extracontractual (RCE), que permita reparar los daños causados a terceros. La razón de la obligatoriedad está dada por la intención del Estado de garantizar el cubrimiento del mayor número de perjuicios generados a partir de un accidente de tránsito.

A pesar de que en la legislación colombiana la conducción se ha catalogado como una actividad peligrosa, el seguro de responsabilidad civil es voluntario para los vehículos de servicio particular. Esta situación plantea varios desafíos y preocupaciones en términos de protección, tanto para los conductores como para los demás usuarios de las vías.

La situación descrita crea una brecha de aseguramiento en los perjuicios de daños extrapatrimoniales y daños materiales; de ahí surge una pregunta: ¿Sería conveniente ampliar la cobertura del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) para incluir la responsabilidad civil extracontractual?

Este artículo explora la obligatoriedad del seguro voluntario, en virtud de la inversa proporcionalidad existente entre el elevado índice de accidentalidad y el bajo porcentaje de protección que tiene el parque automotor en el país.

1 ¿Por qué un seguro obligatorio de responsabilidad civil extracontractual para automóviles?

Este seguro brinda protección al asegurado por daños y perjuicios a terceros, causados por un accidente de

tránsito, cubriendo tanto daños a personas como a bienes de terceros, lo que ayuda a mantener la armonía y la confianza entre los ciudadanos.

Un seguro obligatorio de RCE para automóviles tiene efectos positivos en la sociedad, como generador de incentivos para mejorar los niveles de seguridad vial que se puede alcanzar en la medida que el valor de la prima refleje el riesgo del asegurado, si las aseguradoras pueden ofrecer descuentos o recargos según el comportamiento de los conductores, estos preferirán esquemas donde se deba pagar un menor precio evitando comportamientos de alto riesgo (Gaviria y Café, BID 2024).

Argumentos para la obligatoriedad

Desde la teoría económica se plantean dos criterios para la obligatoriedad, en aras de la protección preferente a los posibles perjudicados por la conducción; el primero está relacionado con la incapacidad del asegurado (en este caso, el potencial victimario) para ponderar de manera adecuada el riesgo y las consecuencias que su manifestación tiene en sus activos. Es decir, las personas no son capaces de establecer los beneficios de contar con una cobertura y, por tanto, se desestima el riesgo, lo que puede llevar a no adquirir protección alguna (Varela, 2024).

El segundo está relacionado con la insolvencia que se presenta cuando la magnitud del daño excede la riqueza individual del causante y, consecuentemente, se genera un problema de inadecuada compensación a las víctimas. En este caso, se aduce que la imposición de una cobertura obligatoria corregiría el problema, porque garantizaría una efectiva compensación.

Así mismo, la creación de una cobertura obligatoria debería reducir costos asociados al seguro, dado que sería más eficiente asegurar en una mutualidad más grande, debido a la presencia de economías a escala (Fauré, 2006).

2. ¿Cuáles son los desafíos de un seguro obligatorio de RCE para automóviles?

Al tratarse de un seguro obligatorio, el riesgo, la prima y la suma asegurada deben ser regulados por la ley; en consecuencia, si hay una mala legislación, se puede establecer una cobertura insuficiente para cubrir todos los daños causados en un accidente grave, esto podría dejar a las víctimas con costos adicionales no cubiertos y sin la posibilidad de recibir una compensación completa.

A continuación, se relacionan tres de los principales riesgos que se pueden presentar en el diseño y la reglamentación de un seguro obligatorio de RCE para automóviles.

2.1 Expedición obligatoria

Partiendo de la premisa de que todos los ciudadanos deben tener igual acceso a los servicios, sin discriminación alguna, los gobiernos se ven tentados a obligar a los aseguradores a expedir coberturas para el asegurado, sin embargo es extremadamente inconveniente forzar a las compañías de seguros a aceptar riesgos con muy alta probabilidad de ocurrencia, dado que se les quita la capacidad de monitorear el riesgo y tasarlo apropiadamente y, por tanto, estas dejan de ser eficientes licenciadoras (una característica de gran utilidad para el Gobierno y para la sociedad) de la actividad que se quiere asegurar.

El problema que subyace es que un asegurador responsable no debería aceptar riesgos demasiados altos, dado que estos pueden desviar de manera importante los siniestros y, consecuentemente, las primas que se cobran a la población. En este sentido, es claro que no es eficiente incrementar el valor de las primas para la mayor parte de la población objeto del seguro, por causa de unos pocos riesgos altos, y en una sociedad responsable, una actividad peligrosa como la conducción debe ser ejecutada solo por personas idóneas y capacitadas.

Una alternativa frente a la expedición obligatoria es que se autoricen incrementos en la prima para atender las potenciales desviaciones en los siniestros que generan los riesgos altos o permitir que a cada asegurado se le cobre una prima según su nivel de riesgo.

2.2 Tarifas reguladas

El precio comercial de un seguro debe ser el reflejo del nivel de riesgo que se pretende asegurar. Si el Legislador permite que las tarifas del seguro no representen el valor del riesgo a ser indemnizado, se podría presentar un escenario en el que no existan suficientes oferentes en el mercado.

Si el Estado quiere generar incentivos para mejorar los niveles de seguridad vial, el valor de la prima deberá reflejar el riesgo asegurado, esta medida motiva a los conductores a ser más responsables. (Gaviria y Café, BID 2024).

2.3 Evasión

La falta de conciencia sobre la necesidad del seguro y la limitada capacidad de las instituciones para hacer cumplir la ley pueden exacerbar fenómenos como la evasión, lo que tendrá un efecto sobre el precio de la póliza. Un aseguramiento subóptimo, como consecuencia de una evasión exacerbada, impacta el precio para quienes contratan el seguro, pues se generan recargos a la prima para financiar fondos especiales que atiendan a los vehículos fantasma o no asegurados.

En el contexto colombiano, la poca capacidad que tienen las autoridades de tránsito en garantizar que todos los conductores cumplan con los requisitos de conducción se ve reflejada en el control operativo con el que se cuenta; solo el 35% de los municipios del país cuentan con un organismo de tránsito. Así mismo, el control como mecanismo de disuasión, a través del pago de multas, tiene un efecto muy limitado sobre el comportamiento de los infractores, dado que menos del 30% de los comparendos son

pagados en el país (Cruz, Calvo, Martínez y Quiroga, 2022).

Esto ha ocasionado que muchos conductores opten, por ejemplo, por conducir sin el SOAT para evitar su costo; se estima que cerca del 49% de los vehículos no cuentan con este seguro, lo que puede causar problemas financieros para las compañías y de sostenibilidad para el sistema.

En efecto, un problema latente en los seguros obligatorios es controlar la evasión; si los conductores ven este seguro como un costo adicional o carga financiera, que no tiene ninguna ventaja, son reacios a adquirirlo, lo que puede ser especialmente crítico para aquellos conductores con ingresos bajos.

La evasión puede convertirse en un importante reto en el contexto colombiano, pues gran parte del parque automotor son motocicletas, cuyos propietarios podrían resentir la obligatoriedad en la adquisición de este seguro, dada su limitada capacidad de pago, y se generaría presión en el precio de las pólizas.

3. Recomendaciones

Los seguros obligatorios tienen grandes beneficios para la sociedad, dan protección a los ciudadanos contra un buen número de contingencias; no obstante, la obligatoriedad de estos puede llevar a

➔ La falta de conciencia sobre la necesidad del seguro y la limitada capacidad de las instituciones para hacer cumplir la ley pueden exacerbar la evasión.

escenarios no óptimos. De acuerdo con lo expuesto en el presente documento, se realizan las siguientes recomendaciones.

- Este seguro no debería ser de forzosa expedición, ya que pocos riesgos altos pueden tener la capacidad de desviar de manera importante los siniestros y, consecuentemente, las primas que se cobran a la población. La negativa de expedición debe ser tenida en cuenta como una seria señal de que una persona no cuenta con los requisitos mínimos para conducir un vehículo.
- Las tarifas del seguro deberían reflejar el riesgo del asegurado y permitir a las compañías crear premios y castigos de acuerdo con la probabilidad de ocurrencia del riesgo y su severidad en cada segmento, así se generan incentivos para mejorar el comportamiento en las vías. 🏠

Referencias

Cruz J., Calvo L., Martínez D., Quintero K., (2022) El control operativo y la fatalidad vial en Colombia, ANSV. <https://ansv.gov.co/sites/default/files/2022-05/Control%20operativo%20y%20fatalidad%20Final.pdf>

Faure, M. G. (2006). *Economic Criteria for Compulsory Insurance*. Geneva: Geneva Papers

Gaviria R. y Café E., (2024) *Seguros obligatorios vehiculares y seguridad vial: Comportamiento de la flota vehicular en LAC para 2021*, su nivel de aseguramiento y la visión de los usuarios sobre ellos. Banco Interamericano de Desarrollo.

Organización Mundial de la Salud (2023). *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial. Es hora de pasar a la acción*, Ginebra, 2019. <https://www.who.int/teams/social-determinants-of-health/safety-and-mobility/global-status-report-on-road-safety-2023>

Universidad de los Andes (2006) *Estudio seguro obligatorio de responsabilidad civil por accidentes de tránsito en la República de Colombia*.

Varela C., (2024) Criterios económicos para la creación de seguros obligatorios, *Cuadernos Económicos* No. 8. Fasecolda.

fasecolda
Federación de Aseguradores Colombianos

¿Tienes un **seguro de automóviles** y te chocaste?

Solúcionalo tú mismo con

MARCVS
CONDUCTORES

>>> **Tu aliado en la vía**



Puedes solucionar choques: >>>



Entre dos vehículos.



Con inmuebles



Con varios vehículos.



Con semovientes.



Con objetos fijos.

La información capturada es en tiempo real.

No es necesaria la presencia de autoridades de tránsito o empresas de asistencia para determinar el responsable del choque.

Evita las sanciones de ley por obstrucción en la vía.

Agiliza el proceso del incidente.

Contribuye a la movilidad.

No aplica para choques con lesionados o fallecidos o con presencia de personas en presunto estado de embriaguez.

Aplica solo para vehículos asegurados con:



¡Descarga ya la aplicación!



O Ingresa a: **marcussapp.com.co**