

¿Se puede bajar la tarifa del SOAT?

Ángela Húzgame Abella, directora Cámara Técnica del SOAT
Fasecolda

Una inquietud que ronda entre algunos sectores usuarios del SOAT se relaciona con la tarifa de este seguro obligatorio; algunos abogan por una reducción inminente y otros tenemos la responsabilidad de avisar que sí se puede tener una mejor tarifa, siempre y cuando responda a criterios técnicos y financieramente sostenibles.

Es común encontrar conocidos, familiares o amigos que han sido víctimas de accidentes de tránsito y han recibido atención con cargo al SOAT; en general, se puede afirmar que los colombianos valoramos este seguro, y comprendemos la importancia de su existencia como un instrumento de protección ante un incidente en la vía. Al fin de cuentas, con el SOAT todos estamos protegidos, sin importar si somos conductores, pasajeros o peatones, o si tuvimos o no responsabilidad en el incidente.

A pesar de la buena reputación del SOAT, constantemente se escuchan llamados para reducir su costo; se piensa que esta es una decisión fácil y rápida, pero no lo es, hay muchos factores que se deben tener en cuenta para poder modificar las tarifas, aquí los explicaremos.

Lo primero que se debe aclarar es que las tarifas del SOAT son determinadas y reguladas por la Superintendencia Financiera de Colombia (SFC), con base en un riguroso criterio técnico y teniendo en cuenta principios de «equidad, suficiencia y moderación»¹. Además, la SFC evalúa anualmente la suficiencia de la tarifa, es decir, revisa que esta alcance para cubrir los siniestros que se reclamen y se deban pagar, así como las condiciones técnicas y financieras del ramo y de las aseguradoras que lo componen; entre otras cosas, revisa que las compañías de seguros tengan la solidez técnica y financiera suficiente para garantizar los recursos necesarios para responder por los siniestros que puedan vincularse a las pólizas expedidas.

Ahora bien, a través del SOAT se recaudan algunos recursos que se transfieren a entidades como la Admi-

nistradora de los Recursos del Sistema General de Seguridad Social en Salud (ADRES) y la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV). Así, de cada \$100 que paga el tomador de un SOAT, \$46 son destinados a estas contribuciones y quedan \$54 para que la compañía de seguros cubra los siniestros y la operación del ramo.

El SOAT es una fuente importante de recursos para el sistema de salud, pues a través de este seguro la ADRES recibe alrededor de \$1,6 billones anuales, entre otras cosas, para atender el costo de las atenciones en salud de los lesionados en incidentes viales cuando no se puede identificar el vehículo involucrado o cuando no está asegurado. Así mismo, el SOAT es una fuente importante de recursos para la ANSV, pues, por ley, debe recibir el 3% de las primas que recauden las compañías de seguros de este ramo, esto es cerca de \$77.000 millones anuales.

➔ Las tarifas del SOAT son reguladas y determinadas por la Superintendencia Financiera de Colombia (SFC).

En un intento por explicar de forma sencilla la determinación de la tarifa del SOAT, se podría decir que se utilizan los datos históricos para establecer cuántos siniestros ocurrieron entre todas las pólizas vigentes (o expuestas) en un período determinado; cuál es el costo promedio de los siniestros del período de análisis; cuál es el valor presente del monto a pagar para compensar los siniestros del período en cuestión, es decir, cuánto

➔ Foto: F. A. Alba / Shutterstock.com

1. Numeral 5, artículo 193 del Decreto 663 de 1993 (Estatuto Orgánico del Sistema Financiero).



se debería pagar según el riesgo para cubrir el costo de los siniestros, lo que también se conoce como prima pura de riesgo y, finalmente, esa prima pura es ajustada con la contribución a la ADRES, los gastos de operación y el subsidio cruzado en las tarifas, como resultado se obtiene la tarifa a pagar por el SOAT para cada una de las 36 categorías de vehículos que han sido establecidas.

Sobre el subsidio cruzado al valor de la póliza, cabe anotar que se creó bajo un principio de solidaridad, consiste en que las motos y los vehículos de servicio público tienen una tarifa del SOAT inferior a lo que corresponde según su riesgo, y los demás vehículos pagan más de lo que les corresponde en función de su riesgo, para cubrir el subsidio. Con base en los datos recopilados por Fasecolda, el subsidio en la tarifa de las motos y vehículos de servicio público es, en promedio, del 50% sobre el valor de su prima, mientras que las categorías subsidiarias tienen un sobrecosto promedio del 70% en su tarifa.

Puede ser tentador pensar en modificar el esquema de subsidios cruzados para obtener algún impacto en la tarifa, pero se debe hacer un llamado a la prudencia en este tema. Si se reduce el subsidio a las motos, que son los vehículos con mayor accidentalidad, pues subiría la tarifa para ellos y ese no es un escenario deseable, en particular por el efecto social que esto tendría. Si se aumenta el subsidio para estas categorías con el fin de bajar la tarifa, se tendría que incrementar también el sobrecosto que deben asumir los vehículos familiares, las camionetas, camperos y demás vehículos solidarios, para garantizar el equilibrio y la sostenibilidad del sistema, y este escenario tampoco es deseable porque ya estas categorías pagan alrededor de 10 diez veces más de lo que deberían pagar según su riesgo.

También ha resultado tentador pensar en ofrecer descuentos en la tarifa del SOAT si no se utiliza la póliza en el último o los últimos años de vigencia, y recargos si fue utilizada. Sin duda estas iniciativas tienen una buena intención, pero los análisis técnicos demuestran que el sistema sería inviable a los tres años de



Foto: cheapbooks / Shutterstock.com

aplicada una medida de esta naturaleza. Más allá de los cálculos actuariales que demuestran la inconveniencia de estas medidas, la razón más sencilla de explicar es la siguiente: anualmente el 89% de los vehículos con SOAT vigente no presenta reclamaciones, y el 11% sí lo hace. La atención de esos que sí tienen siniestros representa cerca de \$1,5 billones, según los datos de 2018. Así las cosas, el 89% de los que no presentan reclamaciones tendrían descuentos, por lo que bajarían los recursos disponibles para atender los siniestros, y los recargos al 11% restante deberían ser de tal magnitud, que sería muy difícil pagar el seguro. Si la tarifa resulta entonces insuficiente para atender los siniestros, entonces llegaríamos a una situación en la que se deberán aumentar las tarifas generales, esto sin contar que bajarían los recursos que se recaudan a través del SOAT para el Sistema General de Seguridad Social en Salud y para la ANSV, o sin considerar que se promocionaría la evasión entre los que tuvieran recargos en su tarifa, o que podrían aumentar los casos de vehículos fantasma.



➔ El punto de quiebre es lograr, como sociedad, que baje la accidentalidad en el país, controlar el fraude al seguro y disminuir la evasión al mismo.

¿Qué se puede hacer para bajar la tarifa del SOAT? El punto de quiebre es lograr, como sociedad, que baje la accidentalidad en el país, controlar el fraude al seguro y disminuir la evasión al mismo; en otras palabras, que logremos que se requieran menos recursos para atender los siniestros que se presentan. Las tarifas actuales del SOAT han sido apenas suficientes para pagar los cerca de \$1,5 billones anuales que representan los siniestros; si logramos que baje la frecuencia (cantidad de siniestros frente a pólizas vigentes en un período determinado) y la severidad (el costo promedio de los siniestros), se alcanzaría un escenario adecuado en el que un futuro análisis de suficiencia de tarifa de la Superintendencia Financiera reflejara que los recursos disponibles para atender las reclamaciones al SOAT son más que suficientes y, en consecuencia, proceda la disminución de la tarifa.

Esto solo se logra con el compromiso colectivo, que incluye avances reglamentarios (por ejemplo, fortalecer los requisitos para obtener las licencias de conducción y ser muy rigurosos frente a las conductas peligrosas

en la vía), esfuerzos institucionales (como la creación de una red de atención a víctimas de accidentes de tránsito que permita fortalecer la gestión de siniestros y robustecer la labor de la Superintendencia Nacional de Salud y de las secretarías de salud para mitigar el fraude y los costos excesivos, por ejemplo, en el material de osteosíntesis), y un componente de cultura ciudadana que nos lleve a ser conscientes de la responsabilidad que tenemos como actores en la vía y comportarnos en consecuencia.

Todos deberíamos comprometernos con los propósitos de tener menos: muertos en la vía, personas con incapacidades totales y permanentes por cuenta de accidentes de tránsito y lesionados, principalmente por el valor incalculable de la vida misma y de los impactos personales, familiares y sociales que conlleva una situación de estas. Pero si esa motivación no es suficiente, deberíamos trabajar en esta línea para reducir el impacto económico que representa para el país y para las finanzas personales este problema de salud pública. 