



Foto: David Antonio Lopez Moya / Shutterstock.com

Ley 2161 de 2021:

luces y sombras del descuento en el SOAT

El 26 de noviembre fue sancionada la Ley 2161 de 2021 que, entre otros, establece un descuento del 10% sobre el valor de la prima del SOAT, por única vez, al cumplir ciertas condiciones y aumenta en dos puntos porcentuales la contribución al sistema de salud.

Angela Húzgame Abella
Directora Cámara Técnica del SOAT

Desde que se conocieron los primeros textos de esta iniciativa, se destacó el interés de los congresistas que la promovieron por adoptar medidas que ayudaran a mitigar la evasión en este seguro obligatorio y a promover un mejor comportamiento en las vías. Al mismo tiempo, fue evidente el escaso rigor técnico con el que se propusieron diferentes niveles de descuento y nuevas coberturas, los cuales se fueron aprobando hasta el tercer debate, sin tener en cuenta los conceptos negativos de distintos ministerios y superintendencias, y mucho menos los comentarios del sector privado conocedor de la materia, que advertían sobre los efectos adversos de lo que se estaba aprobando en el Congreso de la República.

Afortunadamente, justo antes del último debate se dio espacio a la discusión con diferentes actores y se pudo demostrar que financieramente el SOAT no podría soportar un esquema de descuentos progresivos, ya que funciona con los recursos apenas suficientes para cubrir los siniestros y la operación del ramo, así como de ninguna manera este seguro de personas podría cubrir también bienes materiales con los mismos recursos (o menores, porque la prima tendría descuentos). El Ministerio de Hacienda demostró que al lesionar de tal manera al SOAT se afectarían de gravedad los recursos que se recaudan a través de este seguro y se destinan al sistema nacional de salud para el beneficio de todos los ciudadanos. Al final se modificó la propuesta para el último debate, de manera que fuera viable, la cual fue aprobada y hoy la conocemos como la Ley 2161 de 2021.

Este proceso debe llevar a la reflexión. Es cierto que la estructura económica detrás del SOAT es compleja, pero el desconocimiento no es excusa para poner en riesgo un instrumento que ha demostrado su valía y su solidez a la hora de cubrir el costo de las atenciones en salud de más de 700.000 personas que son víctimas de siniestros viales cada año y a través del cual se recaudan más de \$1,8 billones anuales para el sistema de salud. No obstante, vale la pena quedarse con esas luces que reflejaron las buenas intenciones que motivaron esta iniciativa, que indican que la problemática es visible, y resaltar que es importante que los argumentos técnicos acompañen la discusión política de iniciativas parlamentarias,

de manera que el proceso legislativo se base en propuestas de calidad, constructivas y sostenibles desde todo punto de vista.

Ahora bien, una vez sancionada la Ley viene el proceso de implementación de sus disposiciones. En lo que respecta al descuento en el SOAT, el artículo 2 señala que la medida será aplicable a la combinación placa - propietario del vehículo que, durante 2020 y 2021, haya renovado a tiempo su póliza y no haya registrado siniestros que la afectaran. Si se cumplen estas condiciones, al adquirir oportunamente la póliza que comience en 2022, podrá adquirirla con el 10% de descuento sobre el valor de la prima del seguro que fije la Superintendencia Financiera de Colombia -SFC. Además, se precisa que el descuento será por única vez, en ningún caso la misma persona podrá beneficiarse más de una vez de este descuento por el mismo vehículo y el descuento no puede afectar el valor de la contribución a la Administradora de los Recursos del Sistema General de Seguridad Social en Salud – ADRES.

➔ La discusión política de iniciativas parlamentarias debe estar acompañada de argumentos técnicos para que el proceso legislativo se base en propuestas de calidad, constructivas y sostenibles.

Para explicar esto se debe indicar que la tarifa del SOAT tiene tres componentes: i) la prima del seguro, cuyo valor lo establece la SFC; ii) la contribución a la establecida mediante el literal b) del artículo 223 de la Ley 100 de 1993, equivalente al 50 % del valor de la prima anual establecida para el seguro obligatorio, y es un cobro adicional a la prima; y iii) la tasa que se debe pagar al RUNT por registrar cada póliza del SOAT en sus bases de datos, la cual es establecida anualmente por el Ministerio de Transporte.

Con fines ilustrativos, vamos a suponer que la prima del seguro es de \$100, entonces la contribución a la ADRES sería de \$50, el propietario del vehículo, en las condiciones actuales, pagaría \$150 por su SOAT, más la tasa RUNT. Ahora, en el marco de la Ley 2161 de 2021, si este mismo propietario cumple con las condiciones para acceder al descuento que nos ocupa, la prima del seguro bajaría el 10%, es decir, sería de \$90, la contribución a la ADRES, que no puede verse afectada por el descuento y que, según lo establece el artículo 3 de esta nueva ley, pasa del 50% al 52% de la prima, sería de \$52; como resultado, nuestro ciudadano pagaría por su SOAT un total de \$142, más la tasa RUNT. Como se puede observar, el descuento que establece la Ley haría que el SOAT para el vehículo de nuestro ejemplo tenga un costo de \$142, en lugar de los \$150 que se tendrían que pagar, lo cual representa un descuento final del 5,3%.

No podemos olvidar que la tarifa del SOAT se ajusta con el incremento del salario mínimo legal que aplique en cada año. En este contexto, y asumiendo que la SFC no modifique la prima actual del SOAT, cualquier incremento por encima del 5,3% en el salario mínimo de 2022 haría que ese aumento compense más que proporcionalmente el descuento otorgado por la Ley 2161/21. Pero esto también tiene sus luces y sombras, porque puede suceder que el propietario de un vehículo con derecho al descuento no perciba una disminución en el valor de su SOAT frente a lo que pagó en 2021, pero en realidad sí se beneficia, porque si no existiera el descuento que establece esta ley, el costo de su SOAT aumentaría en la misma proporción que el incremento del salario mínimo del próximo año.

Dicho esto, es el momento de explicar por qué se aumentó la contribución a la ADRES, si esto hace que al final el descuento en el SOAT sea menor de lo esperado. Resulta que, además de la contribución, existe lo que el artículo 2.6.1.4.1.1 del Decreto 780 de 2016 define como transferencia a la ADRES, y que equivale al 14,2% de la prima del seguro. A primera vista, contribución y transferencia parecen lo mismo, pero no es así. La contribución, que hasta antes de esta nueva ley era «equivalente al cincuenta por ciento (50%) del valor de la prima anual establecida para el

➔ Si no existiera el descuento que establece la Ley 2161 de 2021, el costo del SOAT aumentaría en la misma proporción que el incremento del salario mínimo del próximo año.

SOAT, que se cobrará en adición a ella» se utiliza para cubrir distintas necesidades del sistema de salud, mientras que la transferencia se resta de la prima del seguro y se utiliza para cubrir las atenciones en salud de las víctimas de siniestros viales cuando el vehículo involucrado no fue identificado o no estaba asegurado con un SOAT vigente. Así, mientras que la contribución sí afecta directamente lo que paga el ciudadano por su SOAT, la transferencia pasa inadvertida para él, pues es la compañía de seguros la que debe restarla de la prima del seguro.

Volviendo a nuestro ejemplo, si la prima fuera de \$100, la contribución sería de \$50 y la compañía de seguros transferiría otros \$14,2 de la prima, entonces la ADRES recibiría \$64,2 por la póliza del SOAT de este vehículo. Ahora, con las disposiciones de la Ley 2161/21, la prima con descuento quedaría en \$90, la contribución sería de \$52 y la transferencia de \$12,8, para un total de \$64,8.

Como se puede observar, al incrementar la contribución, del 50% al 52% de la prima, se está logrando compensar por esta vía la disminución que sufrirán las transferencias a la ADRES por cuenta del descuento en la prima del SOAT y así, en el agregado, el sistema de salud no verá deteriorados sus recursos por el incentivo establecido. Este elemento también tiene sus luces y sombras, pues si bien se encontró la manera de evitar que el descuento en el SOAT afecte los recursos que recibirá la ADRES, es una sombra que para lograr mantener estables estos recursos la mejor salida fuera aumentar la contribución y disminuir así el efecto neto del descuento a los ciudadanos.

¿Cuándo comenzará a operar tanto el aumento en la contribución a la ADRES como el descuento en la prima del SOAT? La Ley estableció un plazo de seis meses para que el Ministerio de Salud y Protección Social reglamente lo que respecta a las disposiciones sobre la contribución a la ADRES y un plazo de tres meses para que el Gobierno Nacional reglamente el procedimiento para la verificación de las condiciones exigidas para acceder al descuento. Eso quiere decir que, en el plazo más corto, a finales de febrero de 2022 se conocerá la forma en la que se identificarán los beneficiarios del descuento y se requerirá de algunas semanas más para poder hacer los desarrollos tecnológicos que permitan llevar a la práctica ese procedimiento. Como todo lo señalado, esto también tiene luces y sombras, pues estamos ad portas del 2022 aún sin definiciones para poder llevar a la práctica los cambios en la contribución a la ADRES y el descuento en la prima del SOAT, pero con seguridad se podrá tra-

bajar con el Gobierno Nacional para, en conjunto, lograr entregarle prontamente el descuento que indica la Ley a quienes cumplan con las condiciones establecidas.

Una última reflexión. ¿Será que esta medida sí ayudará a mejorar el comportamiento en las vías y a reducir la evasión al SOAT? Lo veremos en las cifras del próximo año. Sin embargo, ¿no sería mejor que el Legislador se preocupara más por implementar medidas que puedan ser sostenidas en el tiempo y den beneficios de largo plazo, como controlar el exceso de velocidad, garantizar que en Colombia los vehículos sean más seguros, promover una adecuada formación de los conductores, mejorar la infraestructura vial, o lograr la implementación de elementos de protección adecuados que protejan a los niños y a los motociclistas en la vía?, solo por mencionar algunas de las tantas cosas que se pueden hacer. 