

Año: 2025

ISSN 2806-0199

Cuadernos

Académicos *No. 09*

GESTIÓN DEL CONOCIMIENTO EXPERTO

**SEGURO OBLIGATORIO DE
ACCIDENTES DE TRÁNSITO
(SOAT) EN COLOMBIA**

Cuadernos

Académicos No. 09

GESTIÓN DEL CONOCIMIENTO EXPERTO

SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO (SOAT) EN COLOMBIA

Cra. 7 No. 26 – 20, pisos 11 y 12
Teléfono: (57) 601 3443080
Fax: (57) 601 2107041
Bogotá – Colombia
www.fasecolda.com

Gustavo Morales Cobo
Presidente ejecutivo

Carlos Varela
Vicepresidente Técnico

María Camila Valenzuela
Coordinadora de Gestión de la
Información y el Conocimiento

AUTOR:

Andrea Liliana Díaz
Directora de la Cámara Técnica
del Soat.

Óscar Andrés Prieto
Subdirector de la Cámara
Técnica del SOAT.

Lina María Hernández
Abogada de la Cámara Técnica
del SOAT.

REVISIÓN TÉCNICA:

Carlos Varela
Vicepresidente Técnico

PRODUCCIÓN EDITORIAL:

Ingrid Vergara Calderón
Vicepresidente
de Comunicaciones
y Asuntos Corporativos

David Doncel
Coordinador de Marca
ddoncel@fasecolda.com

Julie León
Diseño, diagramación, portada
julieleon.dg@gmail.com

Imágenes
Archivo Fasecolda
Shutterstock.com
Freepik.es

Foto Portada:
EGT-1 Shutterstock.com

Prohibida su reproducción total
y parcial, sin autorización de los
editores.

CONTENIDO

INTRODUCCIÓN

1. ANTECEDENTES Y CONTEXTO DEL SEGURO

..... 8

2. DEFINICIÓN DEL SOAT

..... 12

ACCIDENTE DE TRÁNSITO

..... 13

3. COBERTURAS Y BENEFICIARIOS DEL SOAT

..... 14

4. DISTRIBUCIÓN DE LOS RECURSOS, CONTRIBUCIONES Y TRANSFERENCIAS DEL SOAT

..... 16

5. PRINCIPALES ASPECTOS JURÍDICOS PARA TENER EN CUENTA EN LAS RECLAMACIONES DEL SOAT

..... 20

NORMATIVA

..... 21





5.



7.



7.



8.



9.



10.

5.1	APLICACIÓN DE NORMAS ESPECIALES DEL CONTRATO DE SEGURO	21
5.2	TÉRMINOS DE RECLAMACIÓN ANTE LAS COMPAÑÍAS DE SEGUROS POR PÓLIZAS DEL SOAT	22
5.3	APLICACIÓN DEL PRINCIPIO INDEMNIZATORIO EN PÓLIZAS DEL SOAT	25
6.	DETERMINACIÓN DE LA PRIMA COMERCIAL DEL SOAT	26
7.	PRODUCCIÓN DEL SOAT	28
8.	EL SOAT COMO INSTRUMENTO DE POLÍTICA PÚBLICA EN SALUD	34
9.	ESQUEMA DE COMPENSACIÓN EN EL SOAT	40
10.	RETOS DEL SOAT EN COLOMBIA	46
10.1	ACCIDENTALIDAD VIAL	47
10.2	EL FRAUDE	51
10.3	LA EVASIÓN	54
10.	RECOMENDACIONES	58
	DEFINICIONES	60
	REFERENCIAS	61

Introducción

El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) es una de las coberturas más relevantes y conocidas que ofrece el sector asegurador, al tiempo que genera un positivo impacto social en Colombia; su objetivo es garantizar los recursos para la atención oportuna y adecuada de las víctimas de accidentes de tránsito. En la última década, ha cubierto a cerca de 6,5 millones de víctimas y ha girado recursos al sistema de salud, del orden de \$16,4 billones.

El SOAT se basa en los principios de equidad, solidaridad y suficiencia, los cuales se reflejan en las condiciones especiales del seguro. En este sentido, los propietarios de vehículos, que son los generadores del riesgo de accidentes de tránsito, aportan recursos para la atención integral de todas las víctimas, independientemente de su participación o responsabilidad en un accidente.

Además, en la tarifa del SOAT se aplica un esquema de subsidios cruzados para aliviar el costo de la póliza para los propietarios de vehículos que se presumen tienen un nivel de ingresos más bajo y para ciertos vehículos del servicio público, con el fin de no presionar al alza el costo de los pasajes. En ese orden de ideas, las pólizas de motocicletas, taxis, autos de negocios y buses de servicio público tienen una tarifa menor en relación con el riesgo que representan, gracias al aporte de los propietarios de otros vehículos, que pagan una tarifa más alta. Este esquema de subsidio cruzado funciona de manera adecuada en la medida en que todos los vehículos que circulan por las vías del país adquieran la cobertura y la tarifa sea suficiente.

Al adquirir el SOAT, los propietarios de vehículos contribuyen a financiar el sistema de salud. Anualmente, la Administradora de los Recursos del Sistema General de Seguridad Social en Salud (Adres) recibe alrededor de \$2 billones recaudados a través de este



seguro. Asimismo, la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) recibe aproximadamente \$100.000 millones al año por parte del SOAT para impulsar sus esfuerzos en prevenir, reducir y controlar la accidentalidad vial.

A pesar de la importancia del SOAT como instrumento de protección social, muchos ciudadanos desconocen sus características y los desafíos que afectan su viabilidad, como la alta accidentalidad vial, el fraude y la evasión. Para superar estos desafíos, se requiere de un trabajo conjunto entre el sector privado y el sector público; es por ello que Fasecolda ha propuesto ajustes normativos para fortalecer el seguro.

Este documento proporciona una visión detallada del funcionamiento del SOAT en Colombia, de manera que el lector pueda comprender los procesos operativos del seguro, su fuerte relación con la política pública para la seguridad vial y los retos que enfrenta para garantizar su sostenibilidad a largo plazo.

En los capítulos se presenta el análisis de esta cobertura desde la perspectiva del contrato de seguros, se exponen los componentes que determinan la tarifa y los principales indicadores del ramo, se resalta la importancia del SOAT como instrumento en la política de salud y se aborda el problema del fraude. Finalmente, el documento contiene recomendaciones para ajustar la normatividad del seguro y adecuar la cobertura a las dinámicas actuales.

Esperamos que los conceptos aquí relacionados puedan ser útiles para los países que están pensando en avanzar en la creación de este tipo de seguros. Creemos que se pueden estudiar los aciertos, así como los aspectos por mejorar de la experiencia colombiana.

1. Antecedentes y contexto del seguro

Existen actividades cotidianas cuyo ejercicio implica un riesgo inminente, tanto para quien la practica como para quienes lo rodean. Generalmente, este tipo de actividades requieren intervención estatal para reglamentar su ejercicio y garantizar que se desarrollen de manera segura para la sociedad. A esta categoría pertenece la actividad de conducción de vehículos, la cual, aunque se realice de manera segura, implica un riesgo latente, por factores como la velocidad, la capacitación, la pericia de los conductores, el estado de las vías y de los vehículos, entre otros. Por lo anterior, el Estado, con el fin de reducir el impacto que puede tener la actividad, ha creado una amplia normativa para regular la conducción.



Dentro de los aspectos regulados en la actividad de conducción de vehículos motorizados están la expedición de las licencias, el registro de los automotores en el RUNT¹ y la exigencia de seguros obligatorios para la circulación de estos. Este último mecanismo se constituye en una medida que ayuda a salvaguardar la vida de las personas que resulten lesionadas en accidentes de tránsito, independientemente de la solvencia económica del causante del accidente. Al tratarse de seguros obligatorios, su exigibilidad, coberturas, límites de indemnización y otras cuestiones asociadas a estos se encuentran definidos en la ley.

¹ Registro Único Nacional de Tránsito

Conceptualmente, la responsabilidad puede categorizarse en objetiva o subjetiva, atendiendo a la valoración que se realice sobre la culpa o negligencia del causante de un daño, a fin de que se dé la obligación de indemnizarlo. La responsabilidad subjetiva requiere, además de probar el daño, hecho dañoso y nexo de causalidad, la acreditación de un elemento moral relativo a la culpa o negligencia del causante del perjuicio (Acosta, 2014). En contraposición, la responsabilidad objetiva busca la reparación de perjuicios a raíz de un daño causado, sin que resulte relevante si el causante actuó con culpa o no (Zafra, 2023). En este sentido, basta con acreditar el hecho dañoso, el daño y el nexo de causalidad entre estos.

Dentro de la normatividad que regula el SOAT se establece que para el reconocimiento de indemnizaciones y la activación de su cobertura solo se requiere la demostración de la ocurrencia del accidente y las consecuencias lesivas de este a la víctima. Por lo tanto, se puede concluir que el SOAT opera como un seguro de responsabilidad objetiva, pues para la activación de sus coberturas basta con demostrar la ocurrencia del accidente de tránsito y sus consecuencias en daños corporales.

En relación con la historia de este seguro, las primeras referencias en la legislación nacional se evidencian en el Decreto 1344 de 1970, Código Nacional de Tránsito Terrestre, en el cual (artículo

96) se estipuló el requerimiento de contar con un seguro para la concesión y otorgamiento de licencia de tránsito a los vehículos. Se indicó igualmente que «El Gobierno reglamentará la naturaleza, cuantía y prestación del seguro y la vigencia de esta disposición.»

Pese a lo anterior, no fue sino hasta 1986, mediante la Ley 33, que se creó el SOAT, se estableció su obligatoriedad y la posibilidad de que los asegurados ejercieran la acción directa contra el asegurador. En esta ley se estableció que todas las compañías que tuvieran autorizada la expedición de pólizas de automóviles tenían la obligación de otorgar el seguro de daños causados a personas en accidentes de tránsito. La operación de este seguro inició hasta el año 1988, «cuando la Superintendencia Bancaria (hoy Superintendencia Financiera de Colombia) aprobó la nota técnica del mismo.»² (Superintendencia Financiera de Colombia, 2023).

El SOAT surgió como un mecanismo para garantizar la atención médica de las víctimas de accidentes de tránsito, independientemente del Sistema de Seguridad Social Integral. Este seguro actúa como una primera capa para asegurar la atención de los lesionados o fallecidos en accidentes de tránsito. Actualmente, las compañías de seguros comparten con la Adres el pago en los casos de víctimas asociadas a vehículos de tarifa de

² Superintendencia Financiera de Colombia. Informe de actividades. Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito. Disponible en línea en: <https://www.superfinanciera.gov.co/loader.jspx?Servicio=Tools2&Tipo=descargas&Funcion=descargar&idFile=1059088>

riesgo diferencial³. En cuanto a las víctimas relacionadas con vehículos no asegurados o no identificados, la Adres es responsable del pago completo de las coberturas, utilizando como fuente las transferencias realizadas por las compañías de seguros.

Una vez que la atención médica supera el límite de la cobertura, el paciente es remitido al subsistema de seguridad social correspondiente, ya sea riesgos laborales o salud, dependiendo del origen del accidente; si es laboral, las administradoras de riesgos laborales (ARL) cubren los gastos médicos y de recuperación o las indemnizaciones en caso de muerte, si es de origen común, las entidades del sistema de salud se encargan de las atenciones médicas que exceden la cobertura inicial.

Esta configuración de la cobertura como «seguro de primera capa» para atenciones en salud ayuda a reducir el impacto económico al Sistema General de Seguridad Social en Salud por la atención de las víctimas de accidentes de tránsito, debido a que los costos asociados se pagan por la compañía aseguradora que expidió la póliza del SOAT, con primas provenientes de los mismos conductores generadores del riesgo.

El SOAT cubre los gastos médicos, indemnizaciones por muerte y gastos funerarios de las víctimas de accidentes de tránsito, sin importar la responsabilidad del conductor.

La implementación de este seguro ha sido crucial para garantizar una respuesta rápida y eficaz en la atención a las víctimas; además, promueve la justicia social y la equidad en el acceso a los servicios de salud, debido a que para proporcionar la atención necesaria no se verifica el estado de afiliación de la víctima al sistema de seguridad social, sino que se brinda por la mera ocurrencia de un accidente de tránsito.

Además de las atenciones médicas con cargo a este seguro, se garantiza una indemnización por incapacidad permanente, que dependerá del porcentaje de afectación de la capacidad laboral que el siniestro genere a la víctima. Adicionalmente, en caso de muerte, se reconoce una indemnización a los beneficiarios del fallecido.

Visto lo anterior, se puede concluir que el seguro obligatorio de accidentes de tránsito en Colombia es un seguro de responsabilidad objetiva, funciona con independencia del Sistema de Seguridad Social Integral, actúa como un mecanismo de atención de primera capa y garantiza que se brinden servicios médicos y asistenciales a las víctimas de manera rápida y eficaz. Estas premisas son fundamentales porque se presume que un lesionado en un accidente de tránsito puede tener su vida comprometida y requiere atención prioritaria para estabilizar su salud.

³ El Gobierno Nacional, mediante el Decreto 2497 de 2022, modificado por el Decreto 2312 de 2023, implementó una reducción permanente del 50 % en el valor de la prima del SOAT para ciertas categorías de vehículos, específicamente aquellas con un mayor índice de siniestralidad, según lo establecido en el Anexo I del Título IV de la Parte II de la Circular Externa 029 de 2014 de la SFC. Para compensar esta reducción, el amparo de gastos médicos se dividió en dos capas: la primera, a cargo de la compañía del SOAT, cubre hasta 263,13 UVT, y el resto, hasta alcanzar las 701,13 UVT, está a cargo de la Adres.

2. Definición del SOAT

El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) es un requisito para todos los propietarios de vehículos automotores, ya sean nacionales o extranjeros, que circulan por el territorio nacional. Este seguro cubre los daños corporales causados a las personas en accidentes de tránsito, sin importar si son peatones, ocupantes o conductores, y sin tener en cuenta la responsabilidad en el accidente.

Como se mencionó en la introducción de este documento, el SOAT se caracteriza por su amplio alcance social, ya que su objetivo es asegurar los recursos necesarios para cubrir la atención médica de las personas heridas, afectadas o fallecidas por un accidente de tránsito en las vías del país.

La conducción de vehículos automotores es considerada en la legislación nacional como una actividad peligrosa; en consecuencia, es generadora de riesgo y el conductor es responsable de ejercerla con el mayor cuidado que le sea posible, debido a que el vehículo es el instrumento con el que se pueden causar lesiones o la muerte de personas⁴. Con este sustento, en Colombia se consideró pertinente

⁴ Este grado de diligencia se espera del conductor cuando debe enfrentar responsabilidades por los daños materiales causados a terceros, sin embargo, debido a las coberturas de SOAT, nos concentraremos solo en las lesiones o la muerte de personas.

que los propietarios de los automotores contaran con un seguro que garantizara el traslado y la atención médica de las víctimas de accidentes de tránsito, así como con un mecanismo que permitiera contar con una primera capa de indemnización en caso de muerte o incapacidad permanente.

En síntesis, el SOAT en Colombia es de obligatoria adquisición por parte del asegurado y de obligatoria expedición por parte de las compañías de seguros⁵. Todo automotor que transita por el territorio nacional debe contar con un SOAT, de lo contrario, el Código Nacional de Tránsito establece una multa de 30 salarios mínimos legales diarios vigentes (SMLDV) y la incautación del vehículo por parte de las autoridades.

Además de lo anterior, si un vehículo circula sin SOAT y se produce un accidente con lesionados, el propietario deberá reembolsar a la Administradora de los Recursos del Sistema General de Seguridad Social en Salud (Adres) los gastos médicos y coberturas que la entidad haya reconocido, ello sin mencionar las sanciones previstas en la Ley por circular sin los seguros correspondientes.

Accidente de tránsito

En el contexto del SOAT, el Ministerio de Salud y Protección Social, por medio de la Circular Externa 058 de 2016, aclara lo siguiente:

De conformidad con lo anterior y en concordancia con las definiciones de vía, víctima y vehículo automotor contenidas en el artículo 3 del Decreto 056 de 2015, la configuración de un accidente de tránsito, para los efectos previstos en el referido decreto, requiere que confluyan los siguientes elementos:

- 1.** *Que ocurra en el territorio nacional.*
- 2.** *Que involucre al menos un vehículo automotor.*
- 3.** *Que el vehículo automotor involucrado cause daño en la integridad física o mental de una o varias personas.*
- 4.** *Que el daño causado a la(s) persona(s) se produzca con ocasión del tránsito o movilización por una vía, del vehículo automotor involucrado.*

Algunos de los conceptos a los que se hace referencia en la anterior definición se encuentran contenidos y desarrollados en el artículo 2.6.1.4.3 del Decreto 780 de 2016, numerales 1 y 6 al 8, en los cuales se puede ver el alcance de las expresiones accidente de tránsito, vehículo automotor, vía y víctima, lo que permite entender mejor cuál es el ámbito de aplicación del seguro.

⁵ Autorizadas por la Superintendencia Financiera de Colombia para operar el SOAT.

3. Coberturas y beneficiarios del SOAT

El SOAT es un seguro de carácter universal en Colombia, sus coberturas están determinadas por el artículo 2.6.1.4.1.3 y subsiguientes del Decreto 780 de 2016 del Ministerio de Salud y Protección Social. Dos de estas coberturas (muerte e indemnización por incapacidad total) se calculan con base en el salario mínimo legal diario vigente (SMLDV) a la fecha de ocurrencia del accidente. Las otras dos coberturas (gastos médicos y gastos de transporte) se calculan según la Unidad de Valor Tributario⁶ (UVT), lo que significa que se ajustan con la variación en estos indicadores. Es importante destacar que estas coberturas se aplican de forma individual a cada una de las víctimas de un accidente⁷.

⁶ Decreto 2644 de 2022.

⁷ A excepción de la cobertura de gastos de transporte, que se reconocerá en atención a la capacidad del medio de transporte para movilizar en las debidas condiciones a los lesionados (SFC 2021).

Las coberturas que tiene incorporado el SOAT y sus cuantías por víctima son las siguientes:

Tabla 1. Coberturas y cuantías del SOAT

Coberturas	Cuantía en SMLDV (Salarios Mínimos Legales Diarios vigentes) y en Unidades de valor tributario (UVT)
Gastos de transporte y movilización de las víctimas	8,77 UVT
Gastos médicos, quirúrgicos, farmacéuticos y hospitalarios.	Hasta 701,13 UVT
	Hasta 263,13 UVT para vehículos de riesgo diferencial ⁸
Incapacidad permanente	Hasta 180 SMLDV
Muerte y gastos funerarios	750 SMLDV

Es importante tener en cuenta que el SOAT *no cubre daños al vehículo, ni a bienes de terceros o hurto del vehículo o sus partes*; su enfoque exclusivo es la atención de las víctimas de accidentes de tránsito.

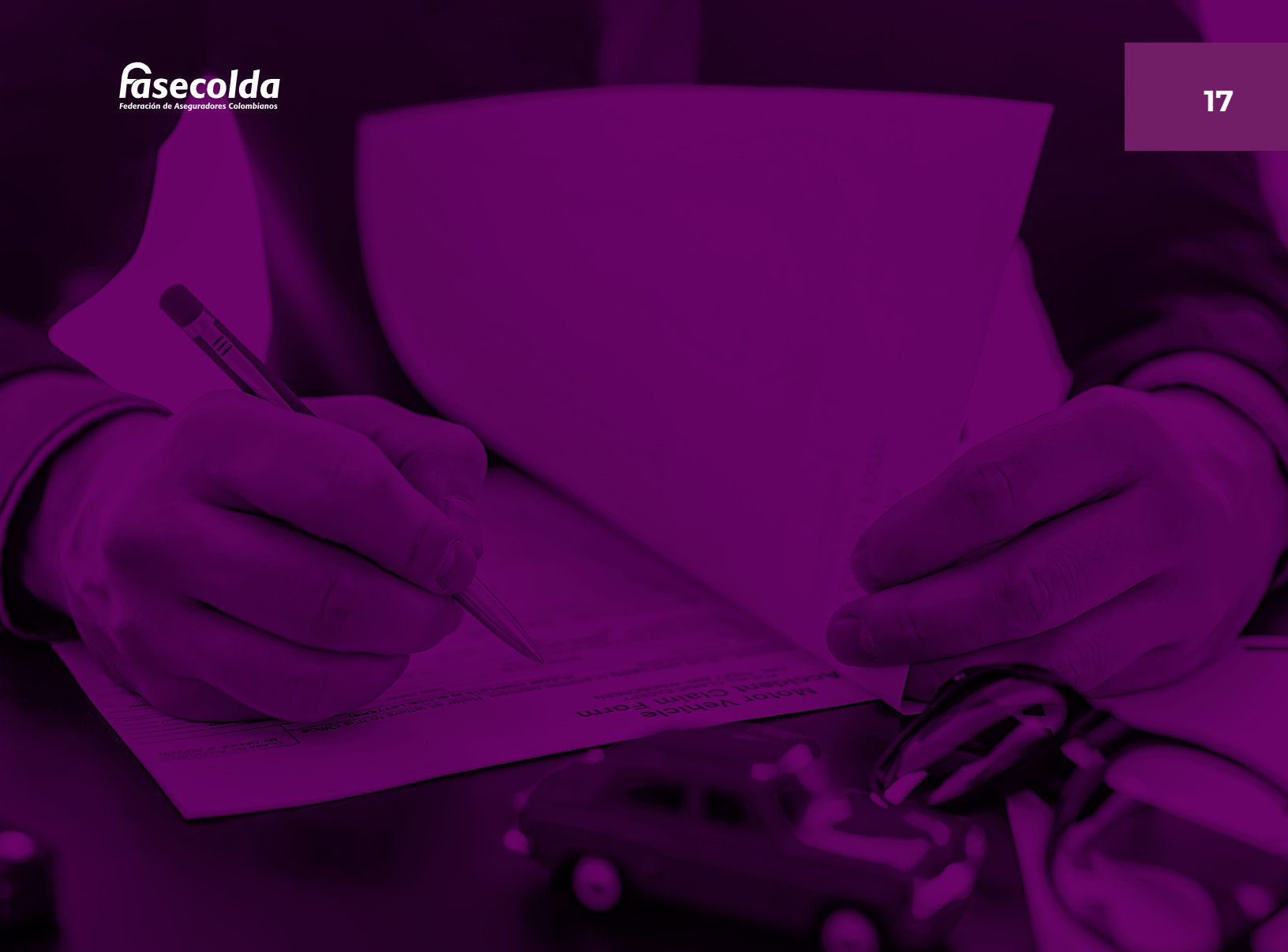
Además, en caso de un accidente de tránsito, el SOAT es el primer responsable del pago dentro del sistema de salud, hasta las cuantías mencionadas en la tabla anterior.

⁸ Categorías definidas en el Decreto 2497 de 2022.

4. Distribución de los recursos, contribuciones y transferencias del SOAT

El SOAT es un seguro completamente regulado en el país. La Superintendencia Financiera de Colombia (SFC) establece las tarifas máximas que pueden cobrarse por el SOAT para cada categoría de vehículos, con base en los principios de suficiencia, equidad y moderación, según lo dispuesto por el Decreto 2497 de 2022, modificado por el Decreto 2312 de 2023.

La tarifa del SOAT consta de tres componentes. El primero es la prima comercial que las compañías de seguros reciben para constituir sus reservas, asumir el pago de los siniestros y cubrir comisiones y gastos de operación. El segundo componente tiene en cuenta el recaudo de contribuciones y transferencias destinadas a la Administradora de los Recursos del Sistema General de Seguridad Social



en Salud (Adres) y a la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV). El último componente es el recaudo de la tasa del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT).

En detalle, se desglosan los componentes de contribuciones, transferencias y tasas que tiene el SOAT:

- La contribución equivale al 52 % del valor de la prima anual establecida para el SOAT; está a cargo del tomador de la póliza y se paga adicionalmente a la prima comercial. Estos recursos se destinan al financiamiento de gastos del Sistema General de Seguridad Social en Salud (SGSSS) y son administrados por la Adres.

- La Adres recibe también de las compañías de seguros una transferencia del 9,5 % del valor de las primas emitidas. Esta transferencia tiene como objetivo financiar la Subcuenta ECAT⁹. Con estos recursos, se cubren las atenciones de víctimas de accidentes de tránsito en los que se ven involucrados vehículos sin póliza de SOAT vigente o no identificados.
- De la prima emitida por parte de las compañías del SOAT, también se realiza una transferencia del 3 % como aporte para el Fondo Nacional de Seguridad Vial, administrado por la ANSV.
- Finalmente, el RUNT recibe un recaudo por el registro de las pólizas en su sistema. Esta tasa se modifica anualmente de acuerdo con lo dispuesto por el artículo 6° de la Ley 1005 de 2006.

Distribución de los recursos del SOAT

Pago del tomador	Contribuciones ADRES	Transferencias ADRES	Transferencias ANSV	Tasa RUNT	Disponible para atención de siniestros
\$ 100	\$ 33,5	\$ 6,1	\$ 1,9	\$ 2,1	\$ 56,4

Fuente: Elaboración Propia

⁹ El artículo 219 de la Ley 100 de 1993 estructuró el Fondo de Solidaridad y Garantía (Fosyga) con cuatro subcuentas, entre ellas la de Seguro de Riesgos Catastróficos y Accidentes de Tránsito (ECAT); desde agosto de 2017 la Adres está a cargo de las actividades del Fosyga.

Si el consumidor financiero paga \$100 por su póliza, de este dinero \$41,5 se destinan a contribuciones y transferencias y \$56,4 son recursos para el pago de los siniestros y la operación del ramo por parte de las compañías de seguros y por último \$2,1 son recursos que se deben pagar por la inscripción de la póliza al RUNT.

Es importante tener en cuenta que, con la normatividad actual, han disminuido los recursos disponibles para la atención de las víctimas de accidentes de tránsito y operación del SOAT; esto se debe a que se han creado descuentos a través de distintas disposiciones legales, por ejemplo, la Ley 1964 de 2019 concedió un descuento del 10 % sobre el valor de la prima para promover el uso de vehículos eléctricos y la Ley 2128 de 2021 otorgó el mismo descuento para incentivar el abastecimiento de vehículos a gas.¹⁰

En este sentido, si un propietario de vehículo es beneficiario de alguno de los descuentos de ley, los recursos disponibles para la atención de siniestros y operación pasan de \$57,4 a \$50,8.

Es relevante mencionar que estos descuentos fueron estimados sin ningún tipo de análisis técnico previo que justifique su existencia o cuantía; el comportamiento, en términos de frecuencia de accidentalidad de los automotores, no está condicionado por el tipo de combustible que se utilice. Por lo anterior, la mutualidad de asegurados termina, a mediano plazo, asumiendo la insuficiencia de recursos para el pago de siniestros que generan estos menores cobros.

¹⁰ En el año 2022, se implementó un descuento excepcional, en la Ley 2161 de 2021, se concedió un beneficio del 10% a aquellos propietarios de vehículos que no registraron accidentes de tránsito y que, además, renovaron puntualmente su póliza de SOAT durante el transcurso del mencionado año.

5. Principales aspectos jurídicos para tener en cuenta en las reclamaciones del SOAT



El proceso de presentación de una reclamación ante las compañías de seguros, en el marco del SOAT, está regulado por varias normas. Antes de presentar una reclamación, el beneficiario debe cumplir con ciertos requisitos establecidos para cada cobertura. Los lineamientos claves para este proceso se encuentran en el Decreto 780 de 2016.

Normativa

Fundamento Legal

El Estatuto Orgánico del Sistema Financiero, Decreto 663 de 1993, artículos 190 y subsiguientes.

Reglas generales del ramo

Estas se encuentran en la Circular Básica Jurídica de la Superintendencia Financiera de Colombia (Parte II, Título IV, Capítulo II).

Transferencias, coberturas y valor asegurado

Estos aspectos están regulados por el Decreto 780 de 2016 del Ministerio de Salud y Protección Social.

Cálculo de la tarifa

Este se rige por el Decreto 2312 de 2023 del Ministerio de Hacienda y Crédito Público y la Circular Externa 001 de la Superintendencia Financiera de Colombia de 2023.

5.1 Aplicación De Normas Especiales del Contrato de Seguro

El SOAT tiene un marco legal especial para su operación y funcionamiento, que se encuentra en gran parte contenido en el Estatuto Orgánico del Sistema Financiero, la Circular Básica Jurídica de la SFC y el Decreto 780 de 2016.

Debe tenerse en cuenta que, en caso de no contar con una norma especial para su funcionamiento, el Estatuto Orgánico del Sistema Financiero tiene contemplada la remisión expresa a las normas generales que rigen el contrato de seguro terrestre, contenidas en el Libro IV, Título V del Código de Comercio.

De conformidad con los criterios de prelación normativa estipulados en las leyes 57 y 153 de 1887, y en la jurisprudencia, las normas especiales tendrán prevalencia sobre las normas de carácter general.

Por lo anterior, y teniendo en cuenta que cuestiones neurálgicas como la prescripción en materia del SOAT no tiene norma especial, la misma se regulará con lo establecido en el artículo 1081 del Código de Comercio, tal

A hand holding a purple umbrella over a small toy car. The background is a blurred image of a road and a car.

como lo contempla la remisión expresa del Estatuto Orgánico del Sistema Financiero, en el artículo 192 #4. En concordancia con lo señalado, el Decreto 780 de 2016 ratifica la aplicabilidad de los términos prescriptivos del Código de Comercio en reclamaciones asociadas con el SOAT, en el artículo 2.6.1.4.4.1 numeral 1.

El SOAT, en lo no reglamentado por las disposiciones específicas, se rige por las normas del contrato de seguro terrestre en el Código de Comercio y demás preceptos concordantes. El contrato de seguros se encuentra regulado en el Libro IV, Título V del Código de Comercio, que define las particularidades, el ámbito de aplicación y establece los criterios especiales de los contratos de seguros.

Por lo tanto, no es aplicable recurrir a las normas generales de los contratos mercantiles o civiles, ya que el contrato de seguros cuenta con una regulación especial. Para sustentar esta premisa, las leyes 57 y 153 de 1887 establecen claramente que la disposición relativa a un asunto especial se prefiere a la que tenga carácter general.

5.2 Términos de reclamación ante las compañías de seguros por pólizas del SOAT

Para presentar una reclamación ante las compañías de seguros, es necesario cumplir con los requisitos establecidos para cada cobertura, como se muestra en la tabla 2.

Tabla 2. Descripción por amparo de los beneficiarios, requisitos y término para presentar una reclamación en el SOAT.

Artículo	Amparo	Beneficiario	Requisitos	Término para reclamar
Artículos 2.6.1.4.2.2 y 2.6.1.4.2.3 del Decreto 780 de 2016	Gastos médicos, quirúrgicos, farmacéuticos y hospitalarios	Exclusivamente el prestador de servicios de salud que haya atendido a la víctima.	Se encuentran enumerados en el artículo 2.6.1.4.2.20 del Decreto 780 de 2016	En los términos del artículo 1081 del Código de Comercio, dos años desde el momento en que prestó el servicio médico.
Artículos 2.6.1.4.2.6, 2.6.1.4.2.7 y 2.6.1.4.2.8 del Decreto 780 de 2016	Incapacidad permanente	La víctima del accidente de tránsito	Se encuentran enumerados en el artículo 2.6.1.4.3.1 del Decreto 780 de 2016	En los términos del artículo 1081 del Código de Comercio, dos años desde la fecha en la que adquirió firmeza el dictamen de pérdida de capacidad laboral, «siempre y cuando entre la fecha de ocurrencia del evento y la solicitud de calificación de la invalidez no hayan pasado más de dieciocho (18) meses calendario.» (Art. 15 del Decreto 56 de 2015)
Artículos 2.6.1.4.2.11 y 2.6.1.4.2.12 del Decreto 780 de 2016	Muerte y gastos funerarios.	Los beneficiarios de la víctima que haya fallecido como consecuencia de un accidente de tránsito	Se encuentran enumerados en el artículo 2.6.1.4.3.2 del Decreto 780 de 2016	Según el artículo 1081 del Código de Comercio, dos años desde que se presentó el deceso. Para que el fallecimiento sea cubierto por este amparo, debe darse en el año siguiente contado desde la ocurrencia del siniestro.
Artículos 2.6.1.4.2.15 y 2.6.1.4.2.16 del Decreto 780 de 2016	Gastos de transporte	Persona natural o jurídica que demuestre haber incurrido en gastos de transporte y movilización de la víctima, desde el lugar del accidente de tránsito, hasta la institución prestadora de servicios de salud pública o privada a donde sea trasladada.	Se encuentran enumerados en el artículo 2.6.1.4.3.3 del Decreto 780 de 2016	Según el artículo 1081 del Código de Comercio, dos años desde que prestó el servicio de transporte a la víctima del accidente de tránsito.

Como se mencionó, los términos para presentar una reclamación al SOAT están regulados por el Código de Comercio, específicamente por las normas especiales aplicables al contrato de seguro, contenidas en el artículo 1081.

El artículo 1080 del Código de Comercio establece que el asegurador debe pagar el siniestro dentro del mes siguiente a la fecha en que el asegurado acredite, incluso extrajudicialmente, su derecho ante el asegurador en los términos del artículo 1077. Una vez vencido este plazo, el asegurador reconocerá y pagará al asegurado o beneficiario, además de la obligación a su cargo y sobre el importe de ella, un interés moratorio igual al certificado como bancario corriente por la SFC, aumentado en la mitad.

Para comenzar a contabilizar el mes que tiene la aseguradora para tramitar la reclamación, se deben cumplir los requisitos establecidos por el artículo 1077 del Código de Comercio:

Ocurrencia del siniestro

El reclamante debe demostrar las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que ocurrió el siniestro. Para las reclamaciones con cargo al SOAT, esto se tendrá en cuenta según el amparo que se busca afectar. Por ejemplo, para la muerte se debe acreditar esta condición con el registro civil de defunción. Para la indemnización por incapacidad total, se debe acreditar el porcentaje de pérdida de capacidad laboral emitido por una entidad legalmente facultada y el respectivo nexo causal con el accidente de tránsito ocurrido.

Cuantía de la pérdida

El reclamante debe establecer claramente el valor a indemnizar por la compañía de seguros. Para el ramo del SOAT, esto debe demostrarse de acuerdo con el amparo a afectar. Por ejemplo, para las reclamaciones por gastos médicos, los prestadores de servicios de salud deben demostrar con precisión los procedimientos y atenciones que realizaron y sus respectivos valores según el *Manual tarifario de salud*.

Una vez acreditados estos dos requisitos por parte del reclamante, la compañía de seguros tiene un mes para tramitar la reclamación, durante el cual puede pagar el siniestro u objetar la reclamación.

Si el reclamante no está de acuerdo con la objeción, puede presentar nuevamente la solicitud ante la compañía de seguros argumentando las razones de su desacuerdo. En este caso, la aseguradora contará con el mismo plazo de un mes para pronunciarse sobre la reconsideración.

5.3 Aplicación del principio indemnizatorio en pólizas del SOAT

El SOAT es un seguro de daños a personas y comparte características con los seguros de daños, que protegen contra un perjuicio patrimonial. Según Efrén Ossa G., estas características incluyen: 1) el interés asegurable se concibe solo en su sentido económico, 2) el principio de indemnización es inherente a los seguros de daños, lo que significa que la prestación del asegurador es correlativa al perjuicio causado y 3) una evidencia de esta característica es el derecho del asegurador a la subrogación en los derechos del asegurado contra las personas responsables del daño indemnizado.

En el caso del SOAT, se debe aplicar lo establecido en el contrato de seguros. La obligación principal del asegurador, en caso de ocurrencia del siniestro, es responder hasta el monto de la suma asegurada, lo que le otorga la característica de indemnizatorio; por lo tanto, la obligación de la compañía de seguros no puede superar el límite del valor asegurado, tal como se define en el Código de Comercio.

La Corte Suprema de Justicia de Colombia ha señalado que el contrato de seguros no puede ser fuente de ganancias ni de enriquecimiento, sino que se caracteriza por ser indemnizatorio. La obligación que surge para el asegurador, una vez cumplida la condición, corresponde a una prestación que generalmente tiene un alcance variable, ya que depende de la clase de seguro, de la medida del daño efectivamente sufrido y del monto pactado como limitante para la ejecución de la garantía contratada.

Para el SOAT, la obligación de la compañía va hasta el límite del valor asegurado por cada víctima o beneficiario del accidente de tránsito y el pago de la indemnización no puede superar el límite del amparo a afectar.

6. Determinación de la prima comercial del SOAT

La tarifa del SOAT, a diferencia de otros seguros en Colombia, es establecida por la SFC con principios de equidad, suficiencia y moderación, en cumplimiento del Decreto 2312 de 2023. Cada año, esta entidad determina las tarifas con el objetivo de mantener un equilibrio en el sistema, lo que se conoce como el concepto de «suficiencia cero».

Foto: EGT-1 Shutterstock.com

Este concepto implica que los recursos disponibles, es decir, las primas recaudadas (netas de contribuciones y transferencias), deben ser suficientes para cubrir todos los siniestros, comisiones y gastos de operación esperados dentro de un período determinado.

Si la tarifa es insuficiente para cubrir los siniestros y los gastos de operación del seguro, hay que aumentarla, y si los recursos son superiores, se disminuye. Si la tarifa es apenas suficiente, se mantiene. Este procedimiento busca que la tarifa proporcione los recursos necesarios para garantizar la estabilidad y sostenibilidad del SOAT.

Para cumplir con el principio de solidaridad y mantener el equilibrio en la determinación de la tarifa del SOAT, la SFC emplea un sistema de subsidios cruzados. Este esquema establece tarifas diferenciadas para cada categoría de vehículo, permite que las de menor riesgo subsidien a las que tienen un mayor riesgo. Por ejemplo, las motocicletas, que se consideran de alto riesgo, son subsidiadas por vehículos como los automóviles, que presentan una menor probabilidad de siniestros. Esta práctica busca distribuir equitativamente los costos de los accidentes de tránsito entre las categorías de vehículos asegurados, considerando el nivel de ingresos de los propietarios, y que la póliza sea asequible para toda la población.

En Colombia, se presume que el nivel de ingreso de los propietarios de motocicletas es menor que el de los dueños de vehículos. De

igual manera, se consideró pertinente que, para ciertos vehículos de servicio público, el costo del SOAT no presionara la tarifa final del pasaje. En este orden de ideas, en el subsidio cruzado se beneficia de manera importante a las motocicletas y a los vehículos de servicios público, mientras que se sobreprima a los propietarios de automotores que no pertenecen a estas categorías.

Los esquemas de subsidios cruzados en los seguros pueden generar serios problemas en el funcionamiento de la cobertura si no se toman medidas correctivas *ex-ante*. Es pertinente mencionar que este esquema es lo que justifica el mecanismo de compensación del ramo, utilizado para evitar la selección de riesgo en el mercado.

Finalmente, en el proceso de determinación de la tarifa del SOAT¹¹, la SFC analiza los datos históricos de pólizas y siniestros para calcular el número y costo promedio de los siniestros ocurridos en un período determinado. Este cálculo incluye la prima pura de riesgo, ajustada con la contribución, transferencias, los gastos operativos y el subsidio cruzado en las tarifas. De esta manera, se puede establecer la tarifa final para cada una de las categorías de vehículos identificadas en el seguro, que debe garantizar un equilibrio financiero y una cobertura adecuada para todos los asegurados, independientemente de su tipo de vehículo o del lugar de tránsito.

¹¹ Para analizar a profundidad la determinación de la tarifa del SOAT, se sugiere revisar la Nota Técnica 8.0 del SOAT, o la vigente que tenga publicada la SFC.

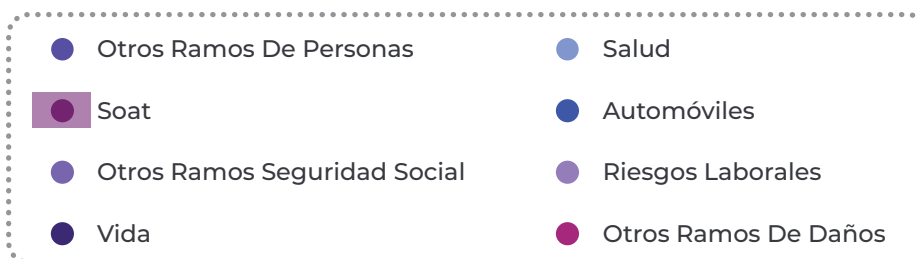
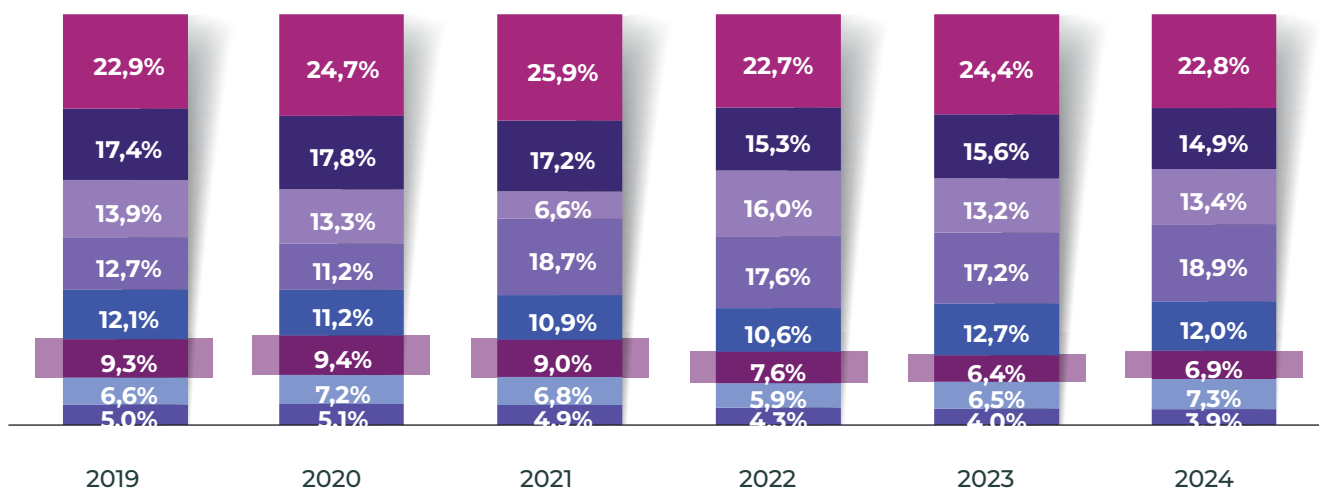
7. Producción del SOAT

En los últimos 6 años, el SOAT a contado con una participación promedio del 8,1%, lo que representa una producción de 3,2 billones de pesos anuales, frente a la producción total del sector según las primas emitidas que ha sido de 40,7 billones en su promedio anual. Dentro de este periodo de tiempo resulta importante resaltar la reducción del 50 % de la prima comercial, otorgada por el Gobierno Nacional,¹² lo que implicó una reducción sustancial en la participación del ramo.

Foto: Xackery Irving / Shutterstock.com

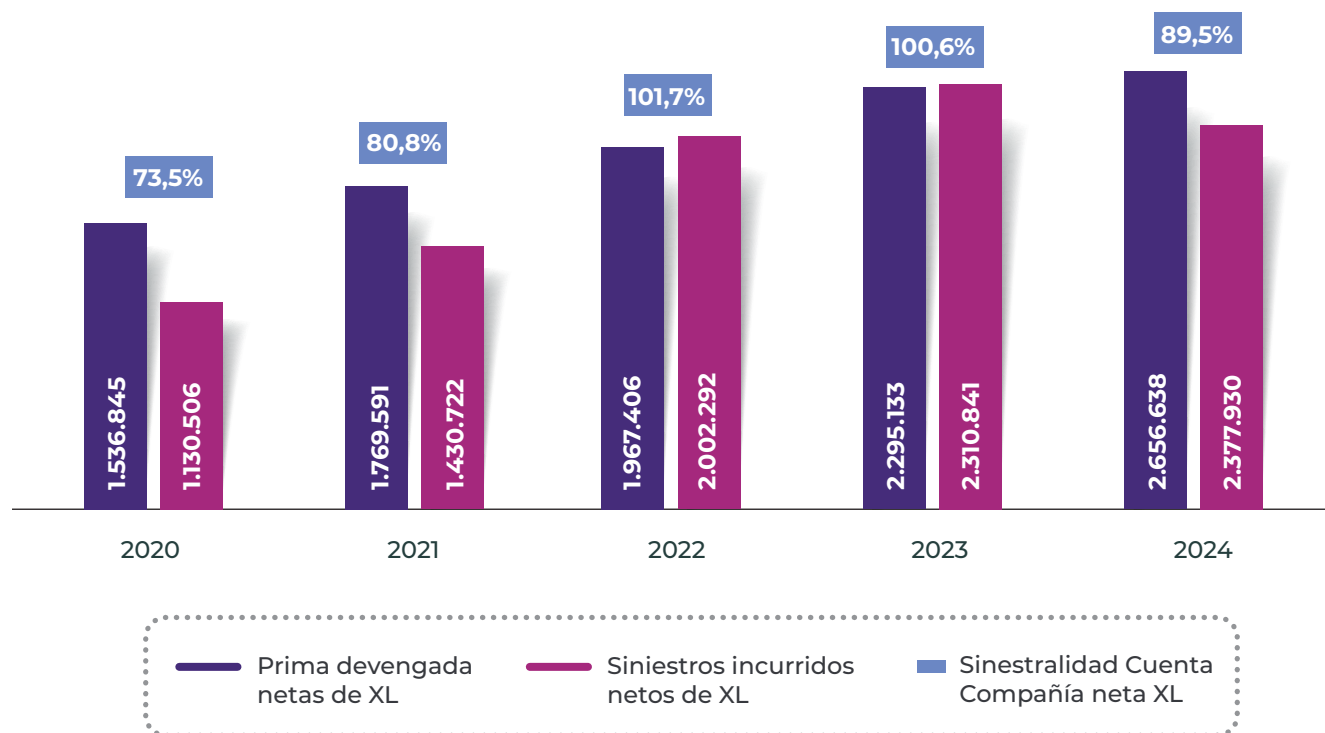
¹² Artículo 1° Decreto 2497 de 2022, redujo la tarifa en el 50 % a las motocicletas de menos de 200 c.c. y vehículos de servicio público.

Gráfico 1. Distribución de primas emitidas del sector asegurador.



Fuente: Elaboración propia con datos de indicadores de gestión, con base en el reporte F-290

En los últimos años, el SOAT ha enfrentado desafíos significativos. La creciente accidentalidad y la ausencia de reglamentación en elementos claves, como procedimientos médicos y el material de osteosíntesis, entre otros, han provocado que la siniestralidad se eleve considerablemente.

Gráfico 2. Comparación siniestros netos de XL¹³ y primas devengadas netas de XL¹⁴


Cifras en miles de millones de pesos

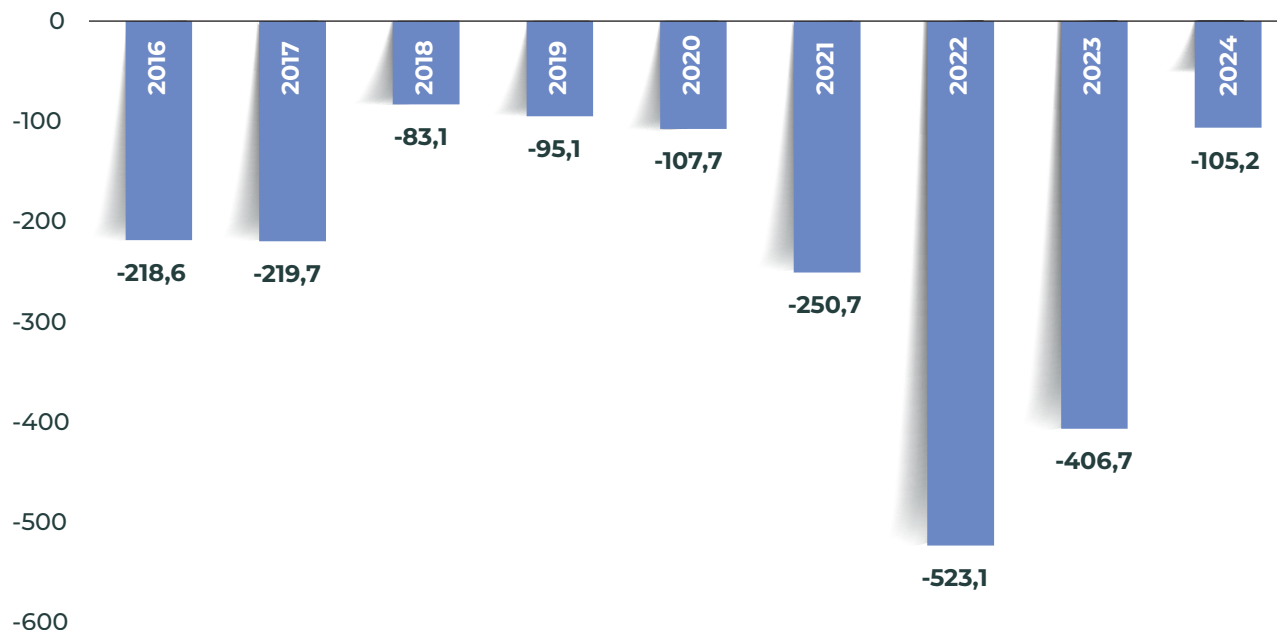
Fuente: elaboración propia con datos de indicadores de gestión, con base en el reporte F-290

La tendencia desde 2021 indica un deterioro en la situación financiera del sector, las primas emitidas en 2022 y 2023 fueron insuficientes para cubrir los costos asociados a los siniestros, este fenómeno refleja una problemática que afecta la viabilidad del seguro.

Las compañías de seguros han experimentado resultados técnicos adversos, lo que implica que han incurrido en pérdidas debido a la operación directa del seguro, exacerbadas por la alta siniestralidad.

^{13 14} La expresión XL (Excess Loss) incluye las deducciones por los reaseguros correspondiente a contratos no proporcionales.

Gráfico 3. Resultado técnico del SOAT



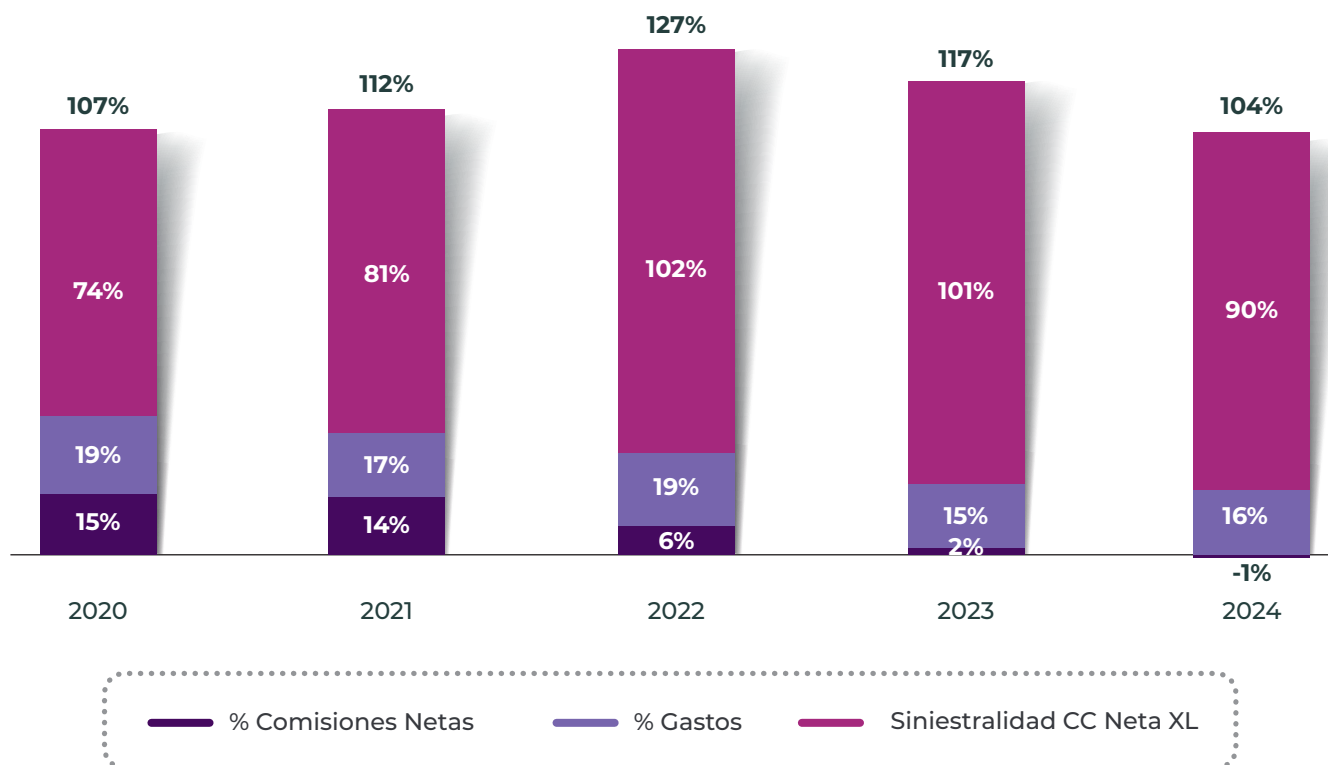
Cifras en miles de millones de pesos

Fuente: elaboración propia con datos de indicadores de gestión, con base en el reporte F-290

Desde 2016 hasta 2024, el sector ha registrado pérdidas técnicas, el punto máximo se presentó en 2022, con más de 523.000 millones de pesos. Aunque las pérdidas disminuyeron en 2023 y 2024, el sector aún enfrenta un deterioro importante en términos de operación y sostenibilidad a largo plazo.

El índice combinado indica la proporción de la prima recibida que se destina a cubrir siniestros, gastos operativos y comisiones. Un índice superior al 100 % significa que las aseguradoras gastan más de lo que reciben en primas. En general, este indicador ha superado consistentemente el 100%, con un pico en 2022, del 127%.

Gráfico 4. Índice combinado



Fuente: elaboración propia con datos de indicadores de gestión, con base en el reporte F-290

Dentro de este índice se resalta que la siniestralidad es el componente que mayor impacta en el deterioro del ramo. Este indicador muestra cómo se distribuyen los fondos para la atención de siniestros y los gastos operativos inherentes a la actividad aseguradora; en los últimos cinco años la siniestralidad ha aumentado notablemente, pasó del 74 % en 2020 al 90% en 2023 (gráfico 4).

Es crucial el apoyo del Gobierno Nacional para reducir la siniestralidad, ya que es el factor principal que amenaza la estabilidad financiera del seguro. El sector asegurador destaca la necesidad de reducir la accidentalidad vial, a través de medidas concretas, tales como certificar adecuadamente a los conductores, implementar licencias por puntos y establecer controles más estrictos en las academias de conducción.

También se propone adoptar estándares internacionales de seguridad vehicular, mejorar los sistemas de frenado, la calidad de las carrocerías, y hacer obligatorio el uso de cascos de apropiada calidad para los motociclistas. Además, se recomienda un mayor control de las autoridades sobre comportamientos riesgosos en las vías y el cumplimiento de la Ley 2251 de 2022, que establece velocidades seguras en todos los territorios.

En cuanto a la atención de las víctimas de accidentes de tránsito, es urgente actualizar el Manual tarifario de salud, vigente desde 1996, fortalecer los Centros Reguladores de Urgencias (CRUE) territoriales, para mejorar la asignación de ambulancias, y hacer otros ajustes normativos. Abordar estos problemas de manera conjunta garantizará una atención adecuada a las víctimas y la sostenibilidad del sistema.



8. El SOAT como instrumento de política pública en salud

El SOAT es un seguro de protección universal en Colombia, lo que significa que cualquier víctima de un accidente de tránsito en el territorio nacional tiene garantizada la atención en salud necesaria para su recuperación, hasta por 701.13 UVT. Esta cobertura es independiente del número de personas involucradas o de quién sea responsable del accidente; además, no se requiere autorización de servicios, no existen copagos y las compañías de seguros tienen plazos reglamentados para atender los cobros que hacen las entidades prestadoras de servicios de salud.

En el marco del sistema de salud universal de Colombia, el SOAT actúa como el pagador de primera instancia. Esto significa que si la atención se deriva de un accidente de tránsito que involucre un vehículo asegurado, el SOAT debe responder por las atenciones en salud iniciales hasta agotar la cobertura.

La víctima tiene derecho a recibir la totalidad de la atención médica para su recuperación integral. Si se agotan los amparos a cargo del SOAT o de la Adres, la cobertura adicional se maneja de la siguiente manera: si el accidente

es de origen laboral, el exceso será cubierto por la ARL; para los casos de origen común, si la víctima no cuenta con un plan voluntario de salud, los costos en exceso son asumidos por el Plan Obligatorio de Salud.

Una característica adicional del SOAT es que con la tarifa que pagan los tomadores del seguro, se recaudan recursos para el Sistema de Salud, mediante contribuciones y transferencias a la Adres, así como para la seguridad vial, que recibe la ANSV, y para el registro de las pólizas en el RUNT.

Tabla 3. Transferencias y contribuciones

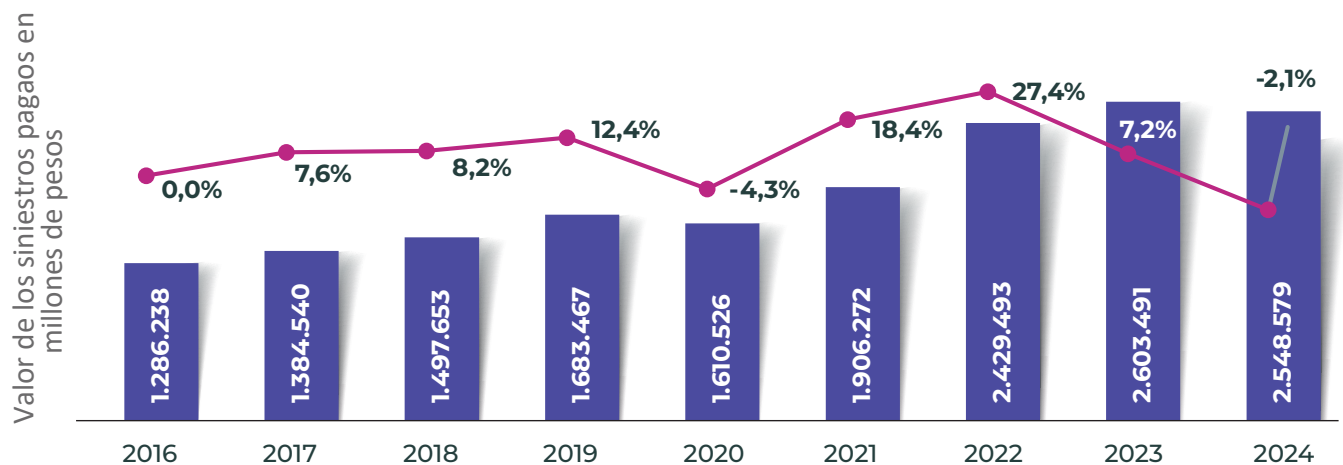
Entidad	2020	2021	2022	2023	2024
ADRES**	\$ 2.029.351	\$ 2.044.282	\$ 2.373.908	\$ 1.763.286	\$2.443.990
ANSV	\$ 87.033	\$ 95.527	\$ 107.663	\$ 85.969	\$119.186
RUNT	\$ 14.738	\$ 16.208	\$ 18.489	\$ 17.933	\$21.622

Fuente: Indicadores de Gestión de Fasecolda, con base en el reporte F-290 de las compañías a la SFC.

Cifras en millones de pesos

Estos recursos han registrado un crecimiento promedio anual del 8,3% en los últimos años, excluyendo 2020 y 2023. En 2020, las compañías de seguros del SOAT transfirieron cerca de \$214.000 millones a la Adres, debido a la disminución del riesgo por el aislamiento preventivo obligatorio para prevenir la propagación de la covid-19. Con el Decreto 2497 de 2022, en 2023 se redujo el monto de los recursos, explicado por la reducción de la tarifa del seguro a los vehículos de tarifa diferencial.

Gráfico 5. Pagos de siniestros en el SOAT



Fuente: elaboración propia con datos de indicadores de gestión, con base en el reporte F-290

En relación con los siniestros, las compañías de seguros del SOAT pagaron 2,6 billones en 2023, más del doble que en 2016, lo cual muestra una alarmante tendencia creciente. Los siniestros se explican principalmente por dos componentes: la frecuencia de ocurrencia de accidentes¹⁵ y la composición del parque automotor asegurado, y la severidad de los siniestros, asociada al costo de las atenciones en salud de las víctimas de accidentes de tránsito.

El parque automotor asegurado se caracteriza por la concentración de motocicletas, que representan el 47 % de las nueve clases de vehículos existentes en las categorías del SOAT¹⁶. Estos vehículos son los más propensos a sufrir accidentes de tránsito, como lo evidencian las cifras del Observatorio de la ANSV: de los 8546 fallecidos en 2023, el 62% eran usuarios de motos. En 2023, se estima que el SOAT cubrió a más de 935.000 víctimas y en el 88 % de los casos estuvo una motocicleta involucrada.

En cuanto a la severidad, las coberturas son iguales para cada víctima, pero solo se activan cuando el siniestro requiera cada indemnización. La principal cobertura es la de gastos médicos, quirúrgicos, farmacéuticos y hospitalarios, que puede ser de hasta 763,13 UVT y representa cerca del 90 % de los siniestros pagados.

Respecto a los procedimientos médicos, cada prestador de servicios de salud (PSS) establece su propio protocolo de atención. Las auditorías médicas han identificado que, en algunos casos, estos procedimientos son excesivos o no pertinentes, lo cual afecta la recuperación integral de las víctimas. Por otra parte, las tarifas de exámenes y procedimientos se establecieron hace casi 20 años, en el Decreto 2423 de 1996, el cual fue modificado por el Decreto 2644 de 2022, que cambió la fijación de tarifas de SMDLV a UVT; sin embargo, aún no se ha realizado una actualización metodológica que refleje los avances tecnológicos en salud, a pesar de que el artículo 6° de la Ley 2161 de 2021 estableció lo siguiente: «En un plazo máximo de un año, contado a partir de la vigencia de la presente Ley, el Ministerio de Salud deberá adoptar, vía reglamento, la modernización de la nomenclatura, clasificación y tarificación de los procedimientos médicos, quirúrgicos y hospitalarios, para la atención de los siniestros del SOAT.»

Otro problema en la cobertura de gastos médicos es que la nomenclatura del manual del SOAT no es compatible con la del resto del sistema, que se expresa en códigos unificados de procedimientos en salud (CUPS), lo cual afecta la interoperabilidad de la información del sector. El SOAT solo contiene alrededor

¹⁵ Sobre este tema se profundiza en la sección de retos del SOAT.

¹⁶ Motos, Camperos y Camionetas, carga o mixto, oficiales especiales, autos familiares, vehículos para seis o más pasajeros, autos de negocio y taxi, buses y busetas de servicio público urbano, servicio público intermunicipal.



de 3.000 procedimientos, mientras que los CUPS abarcan aproximadamente 10.000. En este sentido, cuando un procedimiento no se encuentra en el manual, la tarifa la establece cada PSS, lo cual genera incentivos para incrementar el valor de estos procedimientos y con ello el costo del siniestro; por esto, es imperativo actualizar el *Manual tarifario del SOAT*.

Además de lo anterior, los insumos utilizados en las atenciones médicas, como el material de osteosíntesis y los dispositivos médicos, no cuentan con una regulación de precios. Especialmente en el caso del material de osteosíntesis, según el artículo 2.6.1.4.2.20 del Decreto 780 de 2016, para la reclamación del valor de este material¹⁷ es suficiente con que el PSS adjunte la factura de su proveedor, sin considerar los conflictos de interés que se presentan cuando los proveedores de estos dispositivos están vinculados a las IPS que reclaman, esto se debe a que la regulación sobre conflictos de interés en el sector salud comprende solamente a las EPS (artículo 2.5.2.1.1.9 del Decreto 780 de 2016).

Esta situación lleva a excesivos cobros, que se pueden explicar por la falta de normas en la cadena de intermediación del material de osteosíntesis, desde la importación o la producción hasta la compra por parte del prestador de servicios de salud. Adicionalmente, la ausencia de una estandarización semántica y de codificación de estos dispositivos facilita que elementos con características técnicas y aplicaciones similares se denominen de distintas formas según el proveedor. Urge que la regulación y la estandarización sean más estrictas en este sector.

El aspecto más relevante es que, a diferencia de otros pagadores del sistema de salud, la regulación actual del SOAT no permite realizar convenios o contratos con los prestadores

¹⁷ Piezas metálicas o de cualquier otra naturaleza utilizados en el tratamiento quirúrgico de fracturas.

de servicios de salud si atienden a víctimas de accidentes de tránsito. Las diferencias que se exponen en la tabla 4 generan un riesgo moral en los procesos de reclamación, ya que las

condiciones de los principales pagadores del sistema de salud hacen que cobrar al SOAT sea más atractivo, lo que puede llevar a excesos en los costos de atención.

Servicio	EPS	Aseguradora SOAT
Servicio	Preferentemente Afiliados	Universal
Prestación	Copago	Sin copagos. Atención, medicamentos, terapias hasta agotar cobertura
Pagos por la prestación de servicios de salud	Convenios/ Contratos	Manual tarifario Decreto 2423 de 1996 y tarifas establecidas por PSS
Días de pago	60, 90, 120	30 días
Autorizaciones	Sí	No
Auditorías	Sí	Sí, con limitaciones

Fuente: Fasecolda

Por lo tanto, es necesario establecer condiciones similares para los cobros ante los diferentes pagadores del sistema, lo cual implica fortalecer el seguimiento a las atenciones que reciben los lesionados por accidente de tránsito y permitir la realización de convenios entre los prestadores de servicios de salud y las aseguradoras que manejan el SOAT, esto ayudaría a controlar los sobrecostos y los cobros indebidos al seguro.

Además, es crucial actualizar el *Manual tarifario* y establecer una estandarización semántica que promueva condiciones de mercado competitivas para los materiales de osteosíntesis, ortesis y prótesis. Estas medidas podrían ayudar a prevenir la explotación del sistema y garantizar que los recursos se utilicen de la manera más eficiente para el beneficio de las víctimas de accidentes de tránsito.

9. Esquema de compensación en el SOAT

El esquema de compensación en el SOAT busca garantizar la oferta y la viabilidad financiera de la explotación de este producto, dado que la tarifa comercial no refleja el riesgo real de cada categoría de vehículo, lo que puede generar selección de riesgo en el mercado.

Se suma a lo anterior que, en un mercado de seguros en el que las tarifas están reguladas y no se permite la discriminación de precios basada en el riesgo individual, las aseguradoras enfrentan una restricción para ajustar las primas de acuerdo con el riesgo que representan los asegurados, esto puede llevar a que se presente el fenómeno de selección adversa.

Como las aseguradoras no pueden cobrar primas más altas a los grandes riesgos, los asegurados de mayor riesgo son más propensos a adquirir el seguro, mientras que los de menor riesgo pueden no encontrarlo atractivo y decidir no contratarlo, esto aumenta el riesgo promedio de la cartera de la aseguradora, lo que puede afectar la sostenibilidad del negocio.

Por otro lado, cuando las aseguradoras están obligadas a emitir pólizas a todos los solicitantes, independientemente del riesgo, puede ocurrir que busquen minimizar pérdidas seleccionando los riesgos que, a pesar de estar sujetos a tarifas reguladas, ofrecen un margen positivo o son menos costosos de asegurar.

Para combatir la selección adversa, el seguro debe ser de obligatoria adquisición por parte del asegurado y permitir la existencia de menús en el contrato, con precios fragmentados. En el caso del SOAT en Colombia, se cumple con la primera condición, sin embargo, en la actualidad el seguro no cuenta con menús de contratos ni con deducibles.

Para enfrentar la selección de riesgo existen diversos mecanismos (Varela, 2024) que se han implementado en varios mercados del mundo; entre ellos se encuentran los Fondos

de Compensación o reaseguro estatal, los consorcios de seguros, la segmentación del riesgo en tarifas reguladas y la asignación obligatoria de riesgo. A continuación, se presenta una breve descripción de cada uno de ellos y los países que los han implementado.

Fondos de Compensación o Reaseguro Estatal:

Se crean fondos de compensación financiados por todas las aseguradoras del mercado, los cuales pueden cubrir las pérdidas asociadas con los riesgos más altos que, de otra manera, no serían asegurables bajo las tarifas reguladas. Un ejemplo es el seguro de salud bajo el sistema Affordable Care Act (Obamacare) en Estados Unidos, que implementó mecanismos de reaseguro para compartir las pérdidas. Por otro lado, en Francia, en el seguro de automóviles obligatorio, se diseñó un fondo de garantía que cubre los riesgos más altos que no pueden ser rechazados por las aseguradoras.

Grupos (*pools*) de seguros

En algunos mercados, los aseguradores forman consorcios o pools para compartir el riesgo de ciertos segmentos de la población o tipos de riesgos que son más difíciles de asegurar bajo tarifas reguladas. En España existe el Consorcio de Compensación de Seguros, que actúa como un pool para riesgos extraordinarios como terremotos e inundaciones, y en el Reino Unido está el Motor Insurers Bureau, que cubre a víctimas de accidentes causados por conductores no asegurados.

Segmentación del Riesgo en Tarifas Reguladas

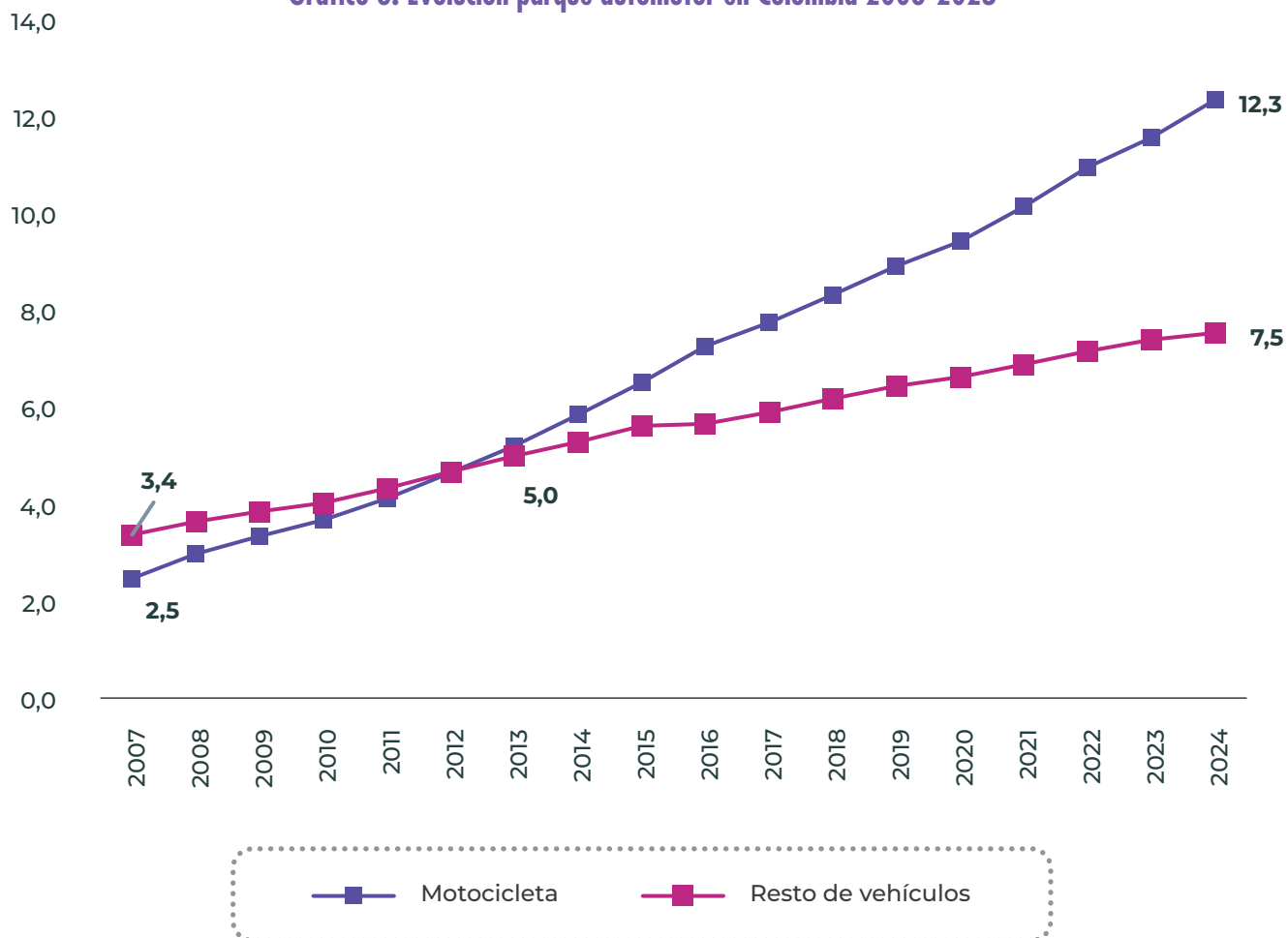
Otros mercados permiten una segmentación limitada del riesgo, incluso dentro de un régimen de tarifas reguladas. Por ejemplo, en Alemania, en el seguro de salud obligatorio, las tarifas pueden variar según la edad y el estado de salud, dentro de ciertos límites. Otro ejemplo se puede encontrar en Brasil, en el seguro de automóviles, en el que se permite cierta flexibilidad en la tarifa en función de la región geográfica y del historial de siniestralidad del conductor.

Asignación Obligatoria de Riesgos

En mercados con asegurabilidad obligatoria, a veces se emplea un mecanismo de asignación de riesgos entre compañías de seguros, en el que cada una debe aceptar una parte proporcional de los riesgos altos. Este esquema funciona en Italia, en el seguro de responsabilidad civil de automóviles, las aseguradoras deben aceptar todos los riesgos, pero pueden transferir una parte de estos a un pool administrado centralmente.

En Colombia el problema de selección de riesgo emergió en el SOAT, especialmente cuando los vehículos subsidiados empezaron a tomar una mayor participación en el parque automotor. Ver gráfico 6.

Gráfico 6. Evolución parque automotor en Colombia 2006-2023



Fuente: elaboración propia con datos del Ministerio de Transporte y del RUNT



Es preciso mencionar que el parque automotor en Colombia sufrió un cambio dramático durante las dos primeras décadas del siglo XXI. En este periodo, la motocicleta se convirtió en el vehículo automotor de mayor circulación en el territorio nacional.

Para evitar el fenómeno de *selección de riesgo* en el mercado, el Decreto 2497 de 2022 estableció el deber de las aseguradoras de acordar y poner en funcionamiento un Mecanismo de Compensación del SOAT, siguiendo el ejemplo de otros países; este opera desde 2004 y garantiza a cada compañía el riesgo real de su portafolio, independientemente de la tarifa comercial que paga el consumidor, con lo que se garantiza la oferta y sostenibilidad del sistema.

Es relevante mencionar que el funcionamiento adecuado de un mecanismo de compensación está basado en la existencia de una tarifa suficiente para la mutualidad asegurada; sin esta suficiencia, el propósito de esta solución se desvirtúa y termina por generar distorsiones adicionales en el mercado.

El mecanismo de compensación presenta un reto adicional para el mercado colombiano, por la alta proporción de motocicletas en el parque asegurado y su mayor siniestralidad. Este tipo de vehículos participa en el 88 % de los siniestros del seguro, lo que explica la creciente accidentalidad vial en la última década¹⁸. Esta tendencia, sumada a los descuentos de prima que se han realizado precisamente a las motocicletas, que generan la mayor parte de la accidentalidad del país y que ya contaban con un subsidio sobre la prima, ha hecho que el costo del seguro para los vehículos que subsidian el esquema aumente de manera significativa.

También es importante mencionar que el diseño y la operación del esquema de compensación está delegado por la normativa a las compañías de seguros que comercializan el SOAT, por lo que se ha operado a través de Fasecolda, con las directrices que las aseguradoras establecen por consenso y bajo la supervisión del ente regulador, que tiene la facultad de revisarlo para verificar su adecuado funcionamiento.

¹⁸ Excepto durante los años de la pandemia, cuando se restringió la circulación de los ciudadanos.



Foto: David Antonio Lopez Maya / Shutterstock.com

10. Retos del SOAT en Colombia

La continuidad del seguro a mediano y largo plazo en el país, como instrumento de política pública en el tratamiento de las víctimas de accidentes de tránsito, enfrenta varios y serios retos, por ello, Fasecolda ha trabajado con las compañías de seguros y con los encargados de la política pública para enfrentarlos y fortalecer una herramienta que salva vidas.

El gremio considera que los principales desafíos son la accidentalidad vial, el fraude y la evasión, los cuales se detallan a continuación.



10.1 Accidentalidad Vial

El informe de la Organización Mundial de la Salud (OMS) de 2023 revela que, aunque los fallecimientos por accidentes de tránsito han disminuido en un 5 % desde 2010, todavía se registran 1,19 millones de muertes anuales. Los accidentes viales representan una crisis sanitaria mundial; el Dr. Tedros Adhanom Ghebreyesus, director general de la OMS, enfatiza la necesidad de una mayor reducción y pide a todos los países que prioricen la seguridad de las personas sobre la de los automóviles.

El informe también destaca que 108 Estados miembros de las Naciones Unidas reportaron una disminución en las muertes relacionadas con el tráfico entre 2010 y 2021 y que en diez de ellos se logró una reducción de más del 50 %. Sin embargo, nueve de cada diez muertes ocurren en países de ingresos medianos y bajos, donde el riesgo es tres veces mayor, a pesar de tener solo el 1 % de los vehículos motorizados del mundo. El 53% de las víctimas mortales son usuarios vulnerables de la vía pública: peatones, conductores de motocicletas y ciclistas.

Lamentablemente, Colombia registra una tendencia contraria a gran parte de los países miembros de la ONU, al presentar un incremento del 56 % en las muertes, se pasó de 5418 en 2010 a 8546 en 2023. Esto refleja el enorme reto que enfrenta el país, especialmente considerando que Colombia se adhirió a la meta de la Asamblea de la ONU para reducir las muertes por accidentes viales en al menos un 50 % para 2030¹⁹.

Para lograr esta meta, el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031 establece seis líneas de acción: vehículos seguros, comportamiento seguro, velocidades seguras, cumplimiento de normas de tránsito, atención integral e infraestructura segura.

En la planificación de la política nacional de seguridad de la próxima década es claro que el enfoque debe priorizar a los actores más vulnerables en la vía, como los motociclistas, ya que, de acuerdo con las cifras del Observatorio²⁰ de la ANSV, en los últimos años se ha visto un aumento de su participación en el total de víctimas fatales, pasó del 50 % en 2017, con 3374 fallecidos, al 62 % en 2023, con 5291.

Para establecer un diagnóstico adecuado sobre la situación del país en materia de seguridad vial, es necesario determinar la dimensión real del problema e incluir en las estadísticas de siniestralidad los datos que se reportan en el Sistema de Información de Reportes de Atenciones en Salud de víctimas de accidentes de tránsito (SIRAS), herramienta que se implementó en el país desde 2017. En los últimos años, el SIRAS ha registrado más de un millón de casos, frente a los 32.000 del Instituto de Medicina Legal, lo cual evidencia una diferencia de 33 veces más en este indicador; esto amerita un análisis para precisar las cifras.

Adicionalmente, en el reporte de atenciones en salud se capturan datos básicos del accidente de tránsito de forma oportuna, como la ubicación del evento; con esta

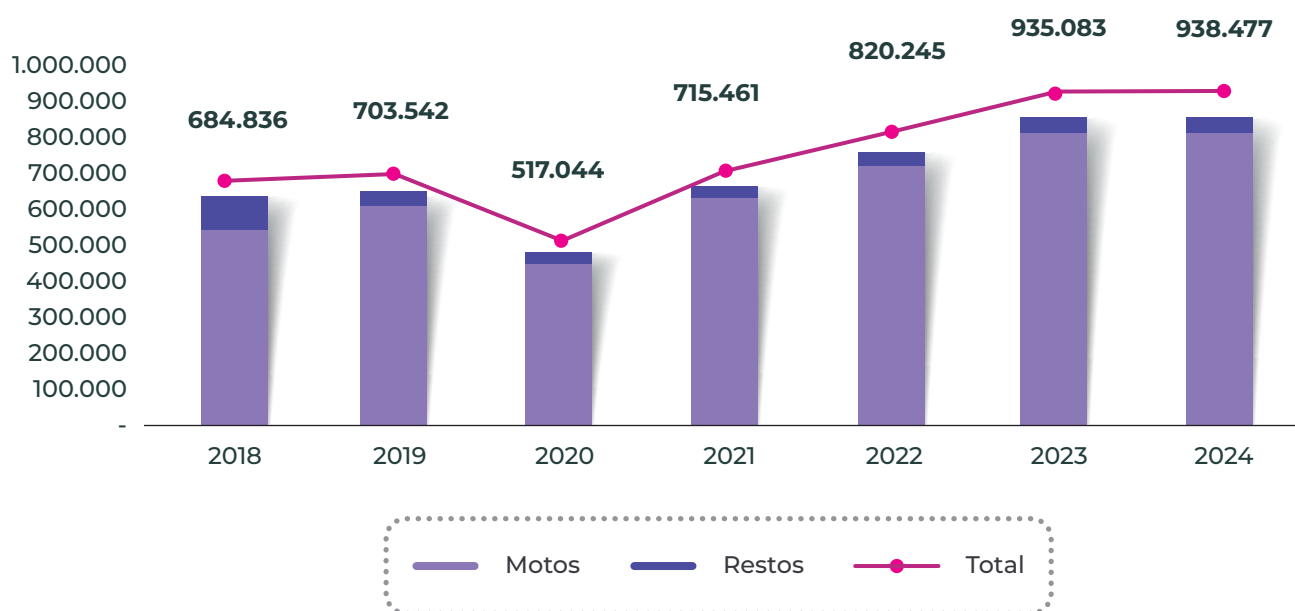
¹⁹ La línea base para este indicador son las muertes registradas por la ANSV en 2021.

²⁰ Cabe anotar que mediante la Resolución 3823 de 2016, modificada por la Resolución 311 de 2020, el Ministerio de Salud y Protección Social estableció, entre otros, el mecanismo para el reporte de la atención en salud brindada a las víctimas de accidentes de tránsito: «Artículo 3o. Obligación de informar. Todo prestador de servicios de salud que brinde atención en salud a una víctima de accidente de tránsito por atención de urgencias o atención programada deberá informarlo, a través del mecanismo de que trata el artículo siguiente, dentro de las veinticuatro (24) horas siguientes al inicio de la atención. Las entidades departamentales y distritales de salud, a través de los Centros Reguladores de Urgencias, Emergencias y Desastres (CRUE), deberán informar por el citado mecanismo, a más tardar dentro de las setenta y dos (72) horas siguientes a la prestación del servicio, los códigos de registros asignados al servicio de atención prehospitalaria y de transporte asistencial.»

información, el sector asegurador ha podido georreferenciar el lugar de ocurrencia del accidente. Si se utilizara este sistema como fuente oficial de datos sobre accidentalidad vial, se facilitaría la intervención de las autoridades locales en los lugares donde se registran estos hechos con mayor frecuencia.

El gráfico 7 muestra que el número de víctimas de accidentes de tránsito ha crecido notablemente en los últimos años (un 10,6 % anual, en promedio) y que el 88 % de los casos corresponde a motocicletas.

Gráfico 7. Número de víctimas de accidentes de tránsito atendidas por el SOAT



Fuente: Fasecolda, con información de pólizas y siniestros de las compañías del SOAT

La concentración de las víctimas en las motocicletas se debe a diversos aspectos:

- Una mayor exposición de los motociclistas en las vías, dado que la cantidad de motos registradas en el RUNT ha crecido un 122 % en la última década; alcanzó el 61 % de participación de los 18.952.113 vehículos registrados en 2023.

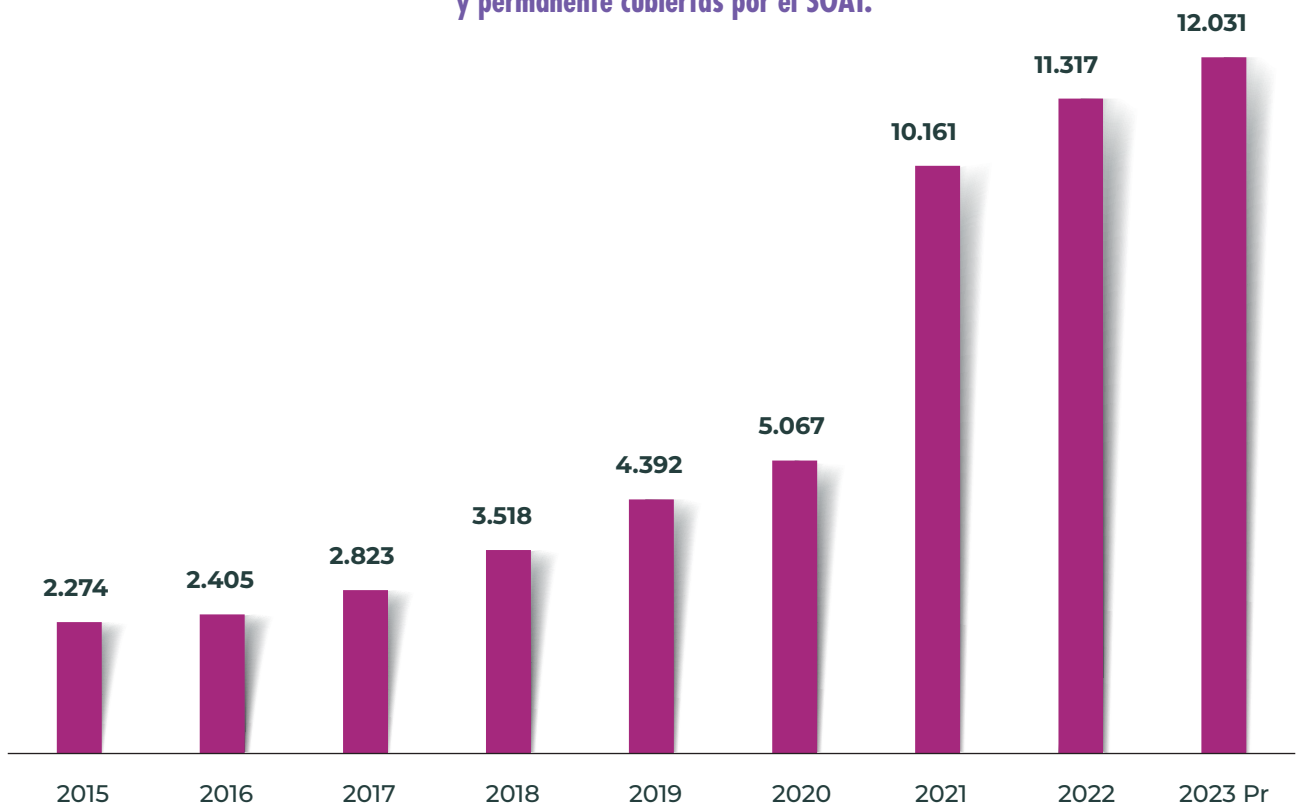
- La vulnerabilidad de los conductores en las vías, ya que las motocicletas carecen de carrocería que proteja a sus ocupantes.

- La falta de utilización generalizada entre los motociclistas de elementos básicos para su protección, como cascos con características técnicas y de seguridad adecuadas.

- La débil supervisión y vigilancia de las autoridades de tránsito, tanto en el cumplimiento de las normas de tránsito como en la verificación de la pericia de los conductores de este tipo de vehículos.
- La laxitud en las exigencias para el otorgamiento de licencias de conducción y la supervisión insuficiente a las escuelas y entidades encargadas de evaluar el conocimiento y la destreza de los conductores.

Otro aspecto para analizar son las víctimas que quedan en condición de incapacidad total y permanente debido a un accidente de tránsito. Según las cifras de la cobertura de indemnización del SOAT, en el último año las compañías de seguros realizaron pagos a más de 11.000 víctimas; además, este tipo de población requiere atenciones especiales que ejercen presión sobre el sistema general de salud, como las pensiones de invalidez.

Gráfico 8. Número de personas con incapacidad total y permanente cubiertas por el SOAT.



Fuente: Fasecolda, con información de pólizas y siniestros de las compañías del SOAT

En síntesis, la accidentalidad vial es un aspecto determinante en la sostenibilidad del SOAT, porque influye negativamente en la siniestralidad. Ahora bien, al ser un problema de salud pública, los esfuerzos del sector asegurador no son suficientes para lograr avances significativos, se requiere del apoyo de la política pública nacional y local para superar esta problemática.

El sector promueve que las acciones sobre la seguridad vial estén integradas y enfocadas en mejorar las condiciones de seguridad, especialmente para los motociclistas, de forma tal que incentiven un mejor comportamiento. Mayores exigencias para otorgar el licenciamiento a los conductores, aumentar los niveles de capacitación que imparten las escuelas de conducción, y procurar la utilización generalizada de dispositivos de seguridad en los vehículos son medidas que pueden reducir el número de víctimas.

El Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031, coordinado por la ANSV, es un esfuerzo colaborativo que involucra a todos los actores relevantes en el ámbito de la seguridad. Este plan incluye programas y actividades que son tanto útiles como necesarios, pero, para que se materialicen y logren el impacto deseado, es imprescindible obtener el apoyo de las autoridades de tránsito y fomentar la conciencia ciudadana. Esta urgencia se debe a la necesidad de reducir la cantidad de muertes y heridos graves en accidentes de tránsito.

10.2 El fraude

El fraude es un fenómeno que se presenta frecuentemente en los seguros. En el marco teórico de la economía de seguros, tiene su origen en la asimetría de información inherente al contrato de seguros y a los fenómenos de riesgo moral (*ex ante* y *ex post*).

El riesgo moral *ex ante* se refiere a la posibilidad de que los asegurados adopten comportamientos más arriesgados una vez que cuentan con una póliza de seguro, sabiendo que no tendrán que asumir totalmente las consecuencias financieras de sus acciones. Este fenómeno puede llevar a un incremento en el número de siniestros y, en consecuencia, a un aumento en los costos para las aseguradoras (Stiglitz y Weiss, 1981). Un ejemplo clásico del riesgo moral *ex ante* que se genera por la tenencia de un seguro está representado en la persona que, después de adquirir la póliza para su vehículo, se comporta con un menor cuidado en su conducción o no toma precauciones para mantener el patrimonio representado en su automotor, porque siente que está protegido. Paradójicamente, la tenencia del seguro, en este ejemplo, incrementa la probabilidad de que se manifieste el riesgo asegurado.

Por su parte, el riesgo moral *ex post* se manifiesta en la tendencia de los asegurados a exagerar el valor de las pérdidas o a reclamar más de lo que realmente perdieron. Un ejemplo sería un asegurado que, tras sufrir un daño en su propiedad, podría inflar el valor de las afectaciones al presentar la reclamación,

sabiendo que la aseguradora pagará el costo. La manifestación más fuerte del riesgo moral ex post es el fraude intencional y sistemático al seguro (Varela, 2024).

Existen varias acciones que las aseguradoras implementan para controlar el riesgo moral en los productos que ofrecen al mercado, entre ellas, el establecimiento de deducibles y la creación de menús de contratos. Adicionalmente, las aseguradoras establecen una serie de procesos tendientes a evitar o mitigar la ocurrencia del fraude; varios de ellos convergen en controles que se establecen tanto en las etapas de suscripción como en la indemnización.

Entre estos controles se encuentran la perfilación del asegurado con su historial de aseguramiento y siniestros, las fechas de reclamación (tempranas o tardías), entrevistas sobre los hechos, etc. Es importante que el asegurado demuestre adecuadamente cómo ocurrió el siniestro y la cuantía de las pérdidas, para que la aseguradora tenga confianza en que la reclamación no es un intento de fraude.

Es relevante recalcar la importancia que tiene para una compañía de seguros diseñar y establecer procesos adecuados de identificación y mitigación del fraude. En ausencia de estos controles, la aseguradora genera una enorme vulnerabilidad que puede ser aprovechada por personas y redes delincuenciales dedicadas a sacar provecho de los seguros.

Esta «siniestralidad ficticia», que no se genera por la manifestación del riesgo, sino por la presencia del fraude, infla artificialmente los

siniestros, y causa aumento de la tarifa, lo que le quita competitividad al producto. En los seguros no obligatorios, la dinámica propia del mercado termina estableciendo estos controles rápidamente y los modifica cuando varían las condiciones del entorno.

Sin embargo, cuando los legisladores toman la determinación de crear seguros obligatorios, comúnmente no tienen en cuenta las bases teóricas de la asimetría de información ni los problemas que genera el riesgo moral. Estas omisiones ocasionan problemas en el funcionamiento de las coberturas, en especial, cuando la normativa regula la tarifa y obliga la expedición del seguro con el cumplimiento de requisitos mínimos.

Esta situación afecta al SOAT en Colombia; la forma en que está diseñado no permite a las compañías de seguros controlar la asimetría de información. Por ejemplo, no tiene deducibles, debido a su naturaleza de seguro de pago objetivo, y tampoco es posible crear menús de contratos. La póliza tiene las mismas coberturas para todos los asegurados, lo único que varía es la tarifa y esta se establece no en función del riesgo cubierto (la persona), sino de las características del vehículo.

En la creación del seguro tampoco se tuvo en cuenta el diseño de herramientas básicas para el control de las reclamaciones, quizás este es el problema de mayor incidencia cuando se habla del fraude al SOAT.

A través de los años, unas cuantas instituciones prestadoras de servicios de salud (IPS), que son las entidades legítimas para reclamar, y también algunos propietarios de vehículos

identificaron en el seguro enormes vulnerabilidades en los procesos establecidos para el pago de siniestros, esto hizo que se convirtieran en lo que se conoce al interior del sector como «fábricas de siniestros».

Para garantizar la viabilidad financiera del seguro, las compañías del SOAT reaccionaron rápidamente y empezaron a estudiar con detalle el fenómeno. A través de sus análisis, el sector ha identificado varias modalidades de fraude, las más representativas se listan a continuación:

Traslados irregulares

Las compañías están en capacidad de identificar traslados irregulares de las víctimas de accidentes de tránsito, considerando la distancia entre el lugar del accidente y el sitio donde está ubicada la IPS que brinda la atención médica.

Dobles cobros

Algunas IPS realizan múltiples reclamaciones a diferentes compañías de seguros o a la Adres por la misma víctima.

Exceso de protocolos

Se observan procedimientos médicos no pertinentes en relación con las lesiones de la víctima, con el objetivo de cobrar montos más elevados a las compañías de seguros.

Póliza prestada

Se reclama a las compañías de seguros por accidentes de tránsito de vehículos que no tienen una póliza vigente, utilizando la de otro vehículo que no estuvo involucrado en el siniestro.

Simulación de accidentes de tránsito

Se realizan reclamaciones que no evidencian la ocurrencia del evento, las lesiones presentadas no fueron causadas por un siniestro vial.

Sobrecostos

Se registran cobros excesivamente altos en relación con los servicios de atención o medicamentos utilizados por los Prestadores de Servicios de Salud (PSS).

Habilitación

Se observan irregularidades en los procesos de habilitación de los PSS que realizan reclamaciones al SOAT.

IPS falsas o fachadas

A pesar de que están habilitadas por las secretarías de salud, en las direcciones registradas no funciona ninguna clínica o carecen de infraestructura adecuada para atender servicios de salud.

Actualmente, el gremio trabaja en la consolidación de información sobre estas irregularidades para establecer las tipologías que se presentan con mayor frecuencia. Según los datos recopilados por el sector, el SOAT es el ramo que presentó la mayor cantidad de eventos atípicos en el año 2023, se detectaron más de 24.000 casos.

Gracias a la gestión de las compañías de seguros, en 2023 se evitaron pagos por más de 62.000 millones de pesos, asociados a reclamaciones irregulares. A pesar de los esfuerzos en la detección de casos, las compañías se vieron obligadas a pagar más de \$12.000 millones, ese mismo año, por reclamaciones que se identificaron con una alta probabilidad de fraude.

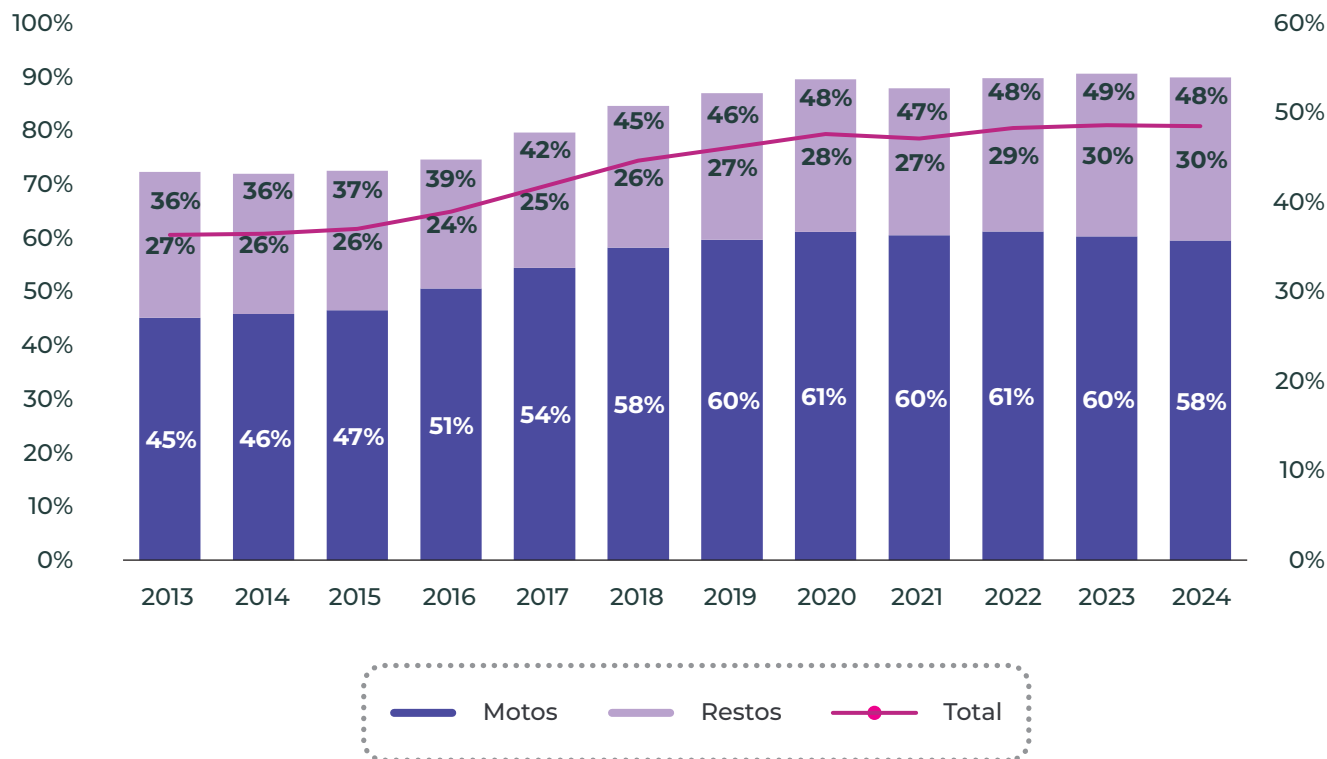
El gremio ha implementado diversas iniciativas para mitigar los efectos de estos eventos en la sostenibilidad del seguro; entre ellas, la creación de convenios de cooperación, denuncias a las autoridades e implementación de herramientas tecnológicas. No obstante, los datos muestran que aún es necesario establecer controles más estrictos para combatir el fraude y, en especial, ajustar la normatividad para eliminar los incentivos perversos que afectan al SOAT.

10.3 La evasión

La evasión de la obligación de contar con la póliza de SOAT vigente para transitar en las vías nacionales ha aumentado con el tiempo. En 2023, la diferencia entre el número de vehículos registrados con matrícula activa en el RUNT y las pólizas de SOAT expedidas fue del 48 % (gráfico 9).



Gráfico 9. Parque automotor en Colombia vs. parque asegurado con SOAT



Fuente: elaborado por Fasecolda con base en datos de las compañías del SOAT y del RUNT

El análisis de Intempo S.A.S. (2021) filtra la información del parque automotor registrado en el RUNT para determinar los vehículos en circulación, ya que en este segmento realmente se encuentra la obligación del SOAT. El estudio establece que hay 15,3 millones de vehículos, lo que da como resultado una evasión del 43 %. Además, el estudio determina que «el indicador de evasión varía ampliamente en función de la ubicación geográfica, la edad y el nivel sociodemográfico de los propietarios.» (Intempo S.A.S., 2021, p. 36).

Estos datos reflejan la complejidad de la evasión, que debe ser analizada de manera conjunta, porque además de afectar al SOAT, está relacionada con otras obligaciones de los propietarios de vehículos, como impuestos y la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes (RTMyEC). La correlación es evidente al revisar las cifras de las regiones; por ejemplo, la Amazonía lidera la evasión, con el 75 % en SOAT y el 87 % en la RTMyEC, mientras que Bogotá refleja el mejor comportamiento del país, con el 27 % y el 35 %, respectivamente.

Tabla 5. Evasión del SOAT y de la revisión técnico-mecánica

Departamento	SOAT			RTMyEC		
	Porcentaje Vigente	Porcentaje no Vigente	Total de vehículos	Porcentaje Vigente	Porcentaje No Vigente	Total de vehículos
Amazonía	25%	75%	431.656	13%	87%	355.852
Caribe	33%	67%	2.254.221	22%	78%	1.935.324
Llanos -Orinoquia	37%	63%	738.850	27%	73%	646.502
Pacífico	48%	52%	2.836.053	37%	63%	2.435.548
Central	55%	45%	4.312.586	45%	56%	3.612.443
Antioquia y eje cafetero	60%	40%	3.632.190	50%	50%	3.022.527
Bogotá D.C.	73%	27%	2.623.759	66%	35%	2.198.966

Fuente: Intempo, con información del RUNT

Se puede establecer también que la evasión afecta de manera crítica a las regiones más apartadas, caracterizadas por la ausencia de autoridad en las vías públicas

En el caso específico del SOAT, la evasión tiene implicaciones directas en los recursos del Sistema General de Seguridad Social en Salud y en la seguridad vial del país. En el primer caso, por los menores ingresos que recibe la Adres y por mayores presiones en los recursos para cubrir las atenciones en salud

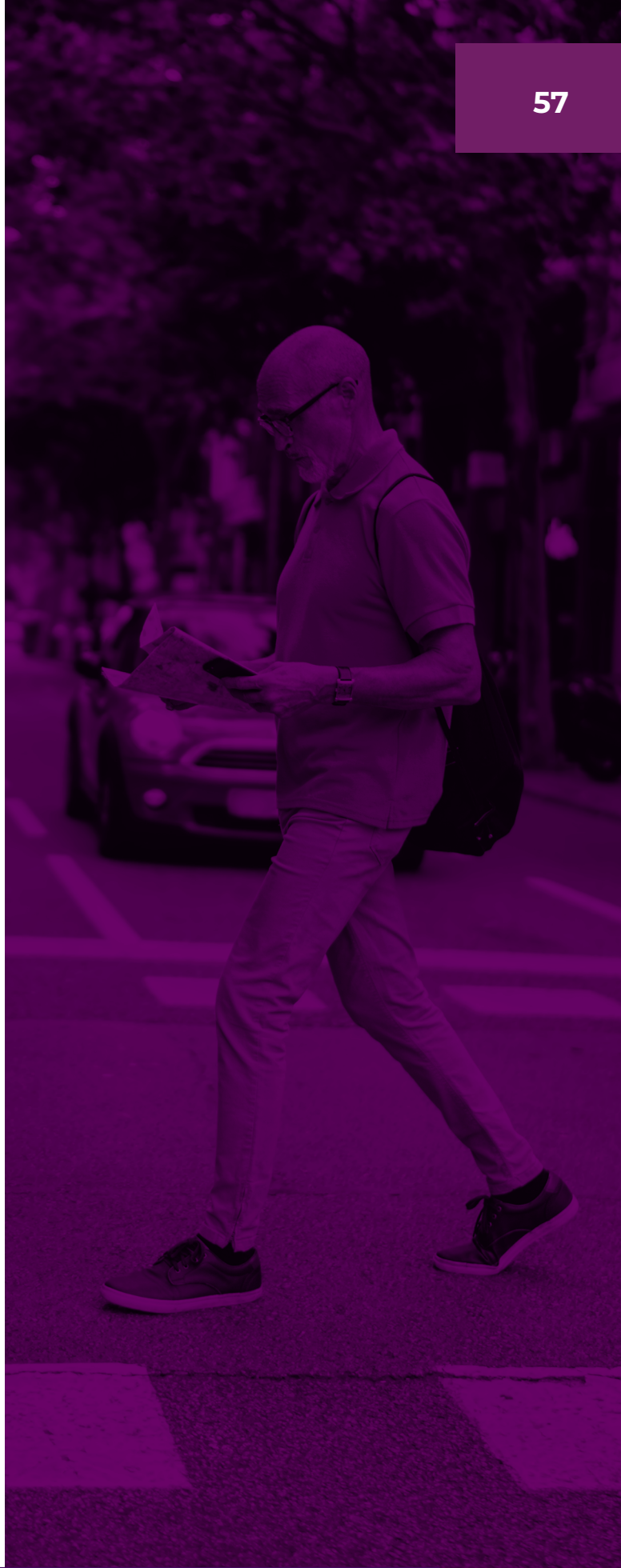
y las coberturas originadas de accidentes de vehículos no asegurados. En el caso de la seguridad vial, se limita la implementación de políticas de la ANSV, que buscan prevenir y reducir los siniestros viales.

Finalmente, más allá de la estimación de los recursos que el sistema deja de percibir, lo relevante es materializar en la agenda pública acciones efectivas para combatir la evasión. En este sentido, el Congreso de la República promulgó la Ley 2161 de 2021 con

este propósito, a través de un descuento por buen comportamiento en la póliza; no obstante, este tipo de incentivos no son los adecuados para combatir la problemática, porque desconocen la función social del SOAT y la metodología del esquema tarifario, que busca un equilibrio para garantizar la atención a las víctimas de accidentes de tránsito y operar el ramo.

Posterior a esta medida, se estableció el Decreto 2497 de 2022²¹, que establece tarifas diferenciales a algunas categorías de vehículos. Al igual que el incentivo anterior, este no resultó ser efectivo para reducir los niveles de evasión; por el contrario, generó mayores presiones en la tarifa, lo que implicó un incremento para el último año. Por lo tanto, la evasión continúa siendo uno de los principales retos que debe afrontar el SOAT y requiere de la cohesión de los actores públicos para combatirla.

²¹ En el cual se establece un descuento del 50 % en la tarifa para «los vehículos de las categorías ciclomotor, motos de menos de 100 cc, motos de 100 cc y hasta 200 cc, motocarros tricimotos y cuadriciclos, motocarros 5 pasajeros, autos de negocios, taxis y microbuses urbanos, servicio público urbano, buses y busetas y vehículos de servicio público intermunicipal».



11. Recomendaciones

El SOAT en Colombia se encuentra en un punto crítico, su supervivencia y eficacia dependen de la implementación de medidas que mejoren su operación, como la adaptación del seguro a las variaciones del parque automotor, las condiciones de seguridad vial y la eliminación de incentivos perversos en la atención médica de las víctimas de accidentes de tránsito.

Es esencial racionalizar los factores que incrementan la cantidad o el valor de los siniestros y establecer cambios en la normativa que permitan mitigar el fraude; esto implica la posibilidad de que las compañías de SOAT participen de manera más activa en la gestión de las víctimas y establezcan convenios de atención con las instituciones prestadoras de salud (IPS), lo cual permitiría una atención oportuna, adecuada e integral que optimice el uso de los recursos.

Además, es imperativo actualizar el manual de tarifas de procedimientos en salud que reconoce los costos de las atenciones médicas. También es necesario reglamentar la

estandarización del material de osteosíntesis para reducir el riesgo moral que se presenta en las reclamaciones al SOAT.

Es importante fortalecer la pedagogía sobre el uso adecuado de las pólizas. Los tomadores deben defender este instrumento de protección y mitigar cualquier práctica irregular que repercuta en los recursos para atender a las víctimas de accidentes de tránsito.

Finalmente, la accidentalidad vial es un problema complejo del país que afecta estructuralmente al SOAT. Se requiere una estrategia integral y efectiva que se traduzca en la reducción de víctimas; enfrentamos un gran desafío: que el aumento del número de motocicletas no se traduzca en un incremento de la siniestralidad. Reducir las muertes y heridos es urgente en todo el territorio nacional y esencial para la sostenibilidad de este seguro.

Definiciones

- **Víctima:** toda persona que ha sufrido daño en su salud como consecuencia de un accidente tránsito.
- **Accidente de tránsito:** «Suceso ocurrido dentro del territorio nacional, en el que se cause daño en la integridad física o mental de una o varias personas, como consecuencia del uso de la vía por al menos un vehículo automotor.» (Decreto 056 de 2015)
- **Beneficiario:** es la persona que acredite tener derecho a los servicios médicos, indemnizaciones o gastos, de acuerdo con las coberturas del SOAT.
- **Vehículo automotor:** definición establecida en el numeral 3 del artículo 192 del Estatuto Orgánico del Sistema Financiero:

La Circular 58 de 2015 establece que la configuración de un accidente de tránsito, para efectos del SOAT y la ADRES, requiere que confluyan los siguientes elementos:

1. *Que ocurra en el territorio nacional.*
2. *Que involucre al menos un vehículo automotor.*
3. *Que el vehículo automotor involucrado cause daño en la integridad física o mental de una o varias personas.*
4. *Que el daño causado a la(s) persona(s) se produzca con ocasión del tránsito o movilización por una vía, del vehículo automotor involucrado.*

Para los efectos de este Estatuto se entiende por vehículo automotor todo aparato provisto de un motor propulsor, destinado a circular por el suelo para el transporte de personas o de bienes, incluyendo cualquier elemento montado sobre ruedas que le sea acoplado.

No quedan comprendidos dentro de esta definición:

- a. *Los vehículos que circulan sobre rieles, y*
- b. *Los vehículos agrícolas e industriales siempre y cuando no circulen por vías o lugares públicos por sus propios medios.*

Referencias

Acosta Betancourt, S. (2014) *Responsabilidad objetiva: Una propuesta de modernización legislativa al régimen de responsabilidad civil por actividades peligrosas*. [Trabajo de grado] <https://repositorio.uniandes.edu.co/server/api/core/bitstreams/098661a4-b2ad-4ca0-b729-bdf006143b0f/content>

Akerlof, G. A. (1970). The Market for “Lemons”: Quality Uncertainty and the Market Mechanism. *Quarterly Journal of Economics*, 84(3), 488-500.

Circular externa 058 de 2016. Ministerio de salud y protección social. Aplicación del numeral 1 del artículo Decreto 056 de 2015. 18 de diciembre de 2016.

Decreto <ley> 663 de 1993. Estatuto Orgánico Del Sistema Financiero. 5 de abril de 1993. Diario Oficial No. 40.820.

Decreto 1344 de 1970. Por el cual se expide el Código Nacional De Tránsito Terrestre. 4 de agosto de 1970. Diario Oficial No. 33.139.

Dionne, G., & Wang, K. (2012). Fraudulent Claims and Experience Rating in Insurance Markets. *The Journal of Risk and Insurance*, 79(3), 651-678.

Hernández, C., Casas, J., y Sergio, M. (2020). *Anuario Nacional de Siniestralidad Vial Colombia 2020*. Bogotá D.C.: Agencia Nacional de Seguridad Vial.

Intempo S.A.S. (2021). SOAT: un instrumento por evaluar. Revista La Direccional.

Ley 33 de 1986. Por la cual se modifica el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones. 6 de febrero de 1986. Diario oficial 37.336.

Organización Mundial de la Salud. (2021). *Plan mundial para el decenio de acción para la seguridad vial 2021-2030*.

Organización Mundial de la Salud. (2023). *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2023*

Rodríguez, A., Martínez, J., Gaviria, R., y Restrepo, J. (2008). SOAT. *Análisis económico del seguro obligatorio de accidentes de tránsito y acuerdos de compensación*. Bogotá D.C.: Fasecolda.

Stiglitz, J. E., & Weiss, A. (1981). Credit Rationing in Markets with Imperfect Information. *American Economic Review*, 71(3), 393-410.

Superintendencia Financiera de Colombia. (2023) *Informe de actividades: Seguro obligatorio de accidentes de tránsito. Informe de la Superintendencia Financiera de Colombia a las Comisiones Sextas permanentes del Congreso de la República*.

Varela, C. (2024). Criterios económicos para la creación de seguros obligatorios. *Cuadernos Académicos Fasecolda*, (8), 8-43.

Zafra Sierra, Málory. (2023) La responsabilidad civil objetiva y su amparo por los seguros de suscripción obligatoria en Colombia: ¿una sincronización deseable y, en ultimas, eficiente? M'causland Sánchez, María Cecilia. Cortés Moncayo, Édgar. *La responsabilidad objetiva. Entre esquemas tradicionales y nuevas realidades*. (primera edición. PP366-411) Universidad Externado de Colombia.

Año: 2025

ISSN 2806-0199

Cuadernos

Académicos *No. 09*

GESTIÓN DEL CONOCIMIENTO EXPERTO

SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO (SOAT) EN COLOMBIA

fasecolda
Federación de Aseguradores Colombianos

Cra. 7 N° 26-20 Piso 11 y 12
Bogotá, Colombia

fasecolda.com |     