**PROYECTO DE LEY \_\_\_\_\_ de 2018 CAMARA.**

“Por medio de la cual se establece un marco de acción frente a los choques simples y se dictan otras disposiciones”

**1. Introducción y antecedentes del Proyecto de Ley**

El pasado 24 de noviembre de 2017, con el entonces senador Jaime Amín radicamos este proyecto de ley, cuyo número asignado por la secretaría de la Cámara de Representantes fue 194/17 y fue publicado en la gaceta 1103/17 del Congreso de República. El referido proyecto de ley no alcanzó a tender discusión en la Comisión Sexta Constitucional Permanente y por la importancia que este tema reviste, presento nuevamente al Congreso de la República esta iniciativa.

En Colombia opera desde hace cerca de tres décadas el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, SOAT. Este seguro se creó con un fin social, cuyo objetivo principal es proteger la vida e integridad de las personas, ofreciendo coberturas de gastos médicos, transporte, incapacidad permanente, muerte y gastos funerarios.

Debido a que el seguro SOAT no ofrece protección a los bienes materiales que resulten afectados en un accidente de tránsito, se ha discutido desde su creación si es conveniente sumar dicha cobertura al seguro, configurando así una protección integral a las víctimas, tal y como ocurre en varios países.

Como aporte a esta discusión, el presente documento que contiene una breve relación de la experiencia internacional en materia de seguros obligatorios de responsabilidad civil, los aspectos generales que deberían ser tenidos en cuenta en la creación de una cobertura complementaria al SOAT para los bienes afectados en accidentes de tránsito, y una forma de estimar su impacto económico para los propietarios de vehículos.

Es importante anotar que el legislador, al crear el SOAT, priorizó la protección a las personas sobre la protección a los bienes. Esta idea tiene un profundo impacto en la operación del SOAT haciendo que prevalezca siempre la protección a la vida y la integridad de las personas. Esto se hace evidente desde la expedición del seguro, hasta el pago de los siniestros, pasando por la atención prioritaria de las víctimas de accidentes de tránsito en las instituciones prestadoras de servicios de salud, IPS. En tal virtud, cualquier cobertura distinta al SOAT implicaría la necesidad de cubrir los costos que hacerlo signifique.

La experiencia internacional en materia de seguros obligatorios de responsabilidad civil para accidentes de tránsito se relaciona con el propósito de brindar un contexto de cara a las discusiones que se deberán dar en el país respecto de la implementación de una nueva cobertura obligatoria.

Es decir, es necesario tener en cuenta cuatro aspectos de importancia en la determinación de estos seguros, a saber:

a. La existencia de seguros de responsabilidad civil para accidentes de tránsito en otros países.

b. El tipo de cobertura ofrecida: daños a las personas o, daños a bienes materiales y a personas.

c. El valor asegurado.

Se tomó como referencia el estudio elaborado por la Asociación Internacional de Derecho de Seguros, AIDA[[1]](#footnote-1), por sus siglas en francés, en el año 2010, sobre seguros de responsabilidad civil en el mundo[[2]](#footnote-2).

2.1 Países con coberturas de RC obligatoria para accidentes de tránsito

El estudio de AIDA muestra que, de los 194 países soberanos del mundo, 165 han implementado un seguro obligatorio de RC para accidentes de tránsito. 27 países pertenecen a la Unión Europea (UE), 21 son países europeos fuera de la UE, 39 países son asiáticos, 44 africanos, 26 países son del continente americano y 8 pertenecen al continente asiático.

Por su parte, 62 países cuentan con cobertura obligatoria sólo para lesiones o muerte. En adición, 9 países han implementado coberturas obligatorias para cierto tipo de vehículos según su servicio (vehículos de transporte público, transporte de mercancías, vehículos diplomáticos, vehículos extranjeros, entre otros) y para ciertas áreas del territorio. Tal es el caso de México en donde los estados de Puebla, Monterrey y Sinaloa, así como en el Distrito Federal de México, los automotores de servicio público deben contar con un seguro obligatorio de RC. (Asociación Internacional de Derecho de Seguros, AIDA, 2010)

2.2. Tipo de cobertura ofrecida: daños a bienes de terceros y/o a terceras personas

El amparo del seguro obligatorio de responsabilidad civil de automóviles apunta a cubrir los perjuicios ocasionados por daños materiales y por lesiones personales de las víctimas de accidentes de tránsito, aunque no todos los países han establecido el cubrimiento en los dos tipos de perjuicios, (Navas, 2009)

En Europa se ha extendido la cobertura obligatoria en ambos sentidos, en los demás continentes, con algunas excepciones, la legislación creó el seguro limitado a cubrir lesiones personales. Este es el caso de Colombia que estableció la cobertura a los daños corporales a través del SOAT. En Latinoamérica se suman a nuestro país Argentina, Brasil, Chile, Costa Rica y Perú, con la aplicación de seguros obligatorios que guardan similitud con nuestro seguro obligatorio SOAT.

2.3. Establecimiento de los valores asegurados

El estudio de AIDA relaciona para cada uno de los países analizados, si la legislación estableció los valores asegurados mínimos o máximos a las coberturas, sean estas de daños a bienes de terceros o daños corporales.

Estos límites varían ampliamente y están relacionados con el desarrollo económico y tradición normativa de cada país, (Navas, 2009).

Cabe destacar que en Europa países como España, Suecia y el Reino Unido han establecido valores asegurados muy altos equivalentes a 96, 42 y 31 millones de dólares respectivamente, para las coberturas de daños corporales. Suecia establece el mismo límite para daños a bienes de terceros. Debido a los montos que se definieron en estos países, es posible incluirlos en la lista de aquellos con valores asegurados ilimitados.

Por su parte, las directivas de la UE para el seguro obligatorio de RC ha fijado un valor asegurado mínimo para los perjuicios causados, tanto a personas como a bienes, de un millón de euros, con un límite de 5 millones de euros por reclamo. Estos valores están indexados al índice Eurostat.

Los valores mínimos en la cobertura decrecen dramáticamente en países con menores ingresos. En Haití, Indonesia, Irán, Mongolia, Filipinas, Venezuela y Zambia, la cobertura está por debajo de los 1.000 dólares para daños materiales.

En general, países con ingresos per-cápita altos tienen coberturas ilimitadas o muy altas. Por su parte, los países de ingresos bajos y medios, tienen coberturas limitadas y relativamente bajas.

Sucede lo mismo con el tipo de cobertura ofrecida. La mayor parte de los países con ingresos altos cuentan con una protección a bienes y personas, mientras que los países con ingresos bajos y medios, priorizaron la protección a las personas.

2.4. Determinación de las tarifas

En los países de la UE las compañías de seguros fijan las primas que cobrarán a los asegurados, personalizándolas de acuerdo con diferentes elementos del riesgo sin necesidad de contar con aprobación del Supervisor.

Por fuera de la UE se presentan dos situaciones. En algunos países existe la libre tarifación y, en otros, la competencia para fijar las tarifas en este tipo de seguros permanece en los gobiernos. En los países que tienen una estructura federal, el establecimiento de la tarifa varía en cada Estado. En otros países las aseguradoras establecen sus tarifas previa aprobación de las mismas por los organismos de Supervisión.

En Colombia, Haití y Venezuela las primas son establecidas por el gobierno, mientras que en Argentina, Costa Rica, Perú y Puerto Rico las mismas son fijadas por las aseguradoras, previa aprobación de las autoridades de supervisión.

Como se puede anotar, en materia de determinación de las primas de los seguros obligatorios de RC, la experiencia internacional muestra que se presentan desde casos en donde se establece la libre tarifación, hasta casos donde es el gobierno quien las fija. Más adelante en el documento se relacionan las ventajas y desventajas de uno y otro esquema.

3. Aspectos generales a ser tenidos en cuenta en la creación de un seguro obligatorio de RC para daños materiales.

Existen razones de orden jurídico y económico que sustentan la creación de seguros obligatorios en un país.

Desde el punto de vista económico, es un hecho que los propietarios de vehículos no cautelan la posibilidad de causar perjuicios a terceras personas. Esto genera, a su vez, dos problemas: los potenciales victimarios no tendrán incentivos para adquirir un seguro pues desestiman la magnitud del riesgo al que están expuestos y, sumado a lo anterior, no contarán con los recursos necesarios para resarcir los daños que pueden generar, es decir, la gran mayoría de las personas que resulten responsables en un accidente de tránsito podrían estar insolventes de cara a las indemnizaciones por las que deben responder[[3]](#footnote-3).

Por esta razón, en beneficio de las víctimas de accidentes de tránsito, el legislador impone a los propietarios de los vehículos la obligación de contar con una protección.

El punto de vista jurídico se basa en la legislación de cada país. La legislación colombiana establece, en su artículo 2343 del Código Civil, que *“es obligado a la indemnización el que hizo el daño”*. En tal sentido, la responsabilidad que se deriva de los actos que generan perjuicios busca el resarcimiento patrimonial de quien resulte afectado.

Esta protección del ordenamiento jurídico es más rigurosa cuando estamos ante el despliegue de una actividad de alto riesgo. Así lo estableció el Consejo de Estado.

Una actividad que por su alto nivel de riesgo “… rompe el equilibrio existente, colocando a las personas ante el peligro inminente de recibir lesión en su persona o en sus bienes. La inminencia de un peligro que aborda la capacidad de prevención.

La literatura económica hace referencia a esto como el problema de información y la externalización a través de la insolvencia[[4]](#footnote-4) Código Civil Colombiano – Artículo 2343 *“Es obligado a la indemnización el que hizo el daño y sus herederos. El que recibe provecho del dolo ajeno, sin haber tenido parte en él, solo es obligado hasta concurrencia de lo que valga el provecho que hubiere reportado.*

*o resistencia común de los seres humanos, son las características determinantes para definir las actividades peligrosas…”[[5]](#footnote-5)*

La conducción de vehículos tiene todos los elementos para ser catalogada como una actividad peligrosa, y en tal sentido así lo ha manifestado jurisprudencia de las altas cortes colombianas estableciendo que *“la actividad de conducir vehículos automotores, a la cual se hace específica referencia por tratarse de aquella que dio lugar a los hechos que ahora estudia la Sala, ha sido considerada por la jurisprudencia constitucional como por la especializada en la materia, una actividad peligrosa “que coloca per se a la comunidad ante inminente peligro de recibir lesión”*[[6]](#footnote-6)

Teniendo en cuenta éstas consideraciones, se debe prever que los riesgos inherentes a la conducción de vehículos requieren un mecanismo de protección patrimonial de la víctima y, en tal virtud, el mecanismo más idóneo para ello es el seguro, el cual permite trasladar los riesgos derivados de ésta actividad y retornar el patrimonio de la víctima a la situación más próxima a la que se encontraba antes de la ocurrencia del evento.

Estas razones llevaron al legislador colombiano a crear en 1986 el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, SOAT. Este seguro tiene el propósito de brindar protección a las personas víctimas de accidentes de tránsito, sean estas conductor, pasajero o peatón. Como se mencionó, el SOAT ofrece coberturas de gastos médicos, incapacidad permanente, muerte de la víctima y gastos funerarios[[7]](#footnote-7).

Cabe anotar que el legislador colombiano, al concebir un seguro obligatorio para cubrir los perjuicios que se causan en un accidente de tránsito, eligió proteger la vida e integridad de las víctimas, priorizándola sobre los bienes de éstas. Es claro que en un accidente de tránsito los perjuicios se presentan con mayor frecuencia sobre los bienes -generalmente otros vehículos-, pero se tomó de forma acertada la determinación de centrar la protección en las personas mediante la creación del SOAT.

El SOAT es un seguro de obligatoria adquisición por parte de los propietarios de los vehículos. Las aseguradoras autorizadas por la Superintendencia Financiera de Colombia, SFC, a comercializar este seguro, deben expedir el mismo a quien lo solicite. La tarifa es regulada por el Estado. Las coberturas están claramente definidas en la norma y sobre cada una de ellas se han establecido unos límites o topes de indemnización.

Con este contexto nos permitimos relacionar a continuación los aspectos generales que debe tener una cobertura obligatoria de RC daños materiales para los accidentes de tránsito. Los aspectos que desarrollaremos son:

a. Determinación del riesgo asegurado.

b. Establecimiento de los valores de la cobertura.

c. Criterios para establecer una tarifa libre o regulada.

d. Tratamiento de los riesgos excesivos.

e. Creación de un fondo de garantía.

A continuación, se desarrollan cada uno estos elementos a tener en cuenta en la construcción del citado seguro obligatorio de RC.

3.1 Determinación del riesgo asegurado

Como se evidencia en la experiencia internacional, existen países en donde este seguro cubre tanto daños a personas como daños a sus bienes. También existen países en donde el seguro obligatorio se creó para proteger sólo a las personas. Este es el caso de Colombia en donde el legislador creó desde 1986 el seguro SOAT, centrando la protección a las personas y no a los bienes.

Debido a que no tendría sentido económico alguno establecer un nuevo seguro obligatorio que duplique total o parcialmente las coberturas de SOAT el riesgo asegurado en un nuevo seguro obligatorio de RC, debería estar orientado a cubrir las pérdidas materiales que ocurren por causa de accidentes de tránsito. Esta cobertura, conjuntamente con la cobertura del SOAT, brindaría una protección integral a la víctima de accidentes de tránsito.

Es importante anotar que el SOAT opera como una primera capa de atención para todas las víctimas de accidentes de tránsito. Es decir, ante la ocurrencia de este tipo de eventos que generen lesionados o muertos, operará en una primera instancia el SOAT. Los sistemas de protección social en salud como el Plan Obligatorio de Salud, POS, el sistema de Riesgos Laborales (si es el caso) y los planes voluntarios de salud operan en exceso del SOAT.

En relación con el SOAT es relevante mencionar que en la actualidad este seguro enfrenta una coyuntura especialmente compleja que se ha agravado en los últimos años. El resultado técnico se obtiene de restar a los ingresos por primas, el valor de los siniestros, los costos de intermediación y los gastos de operación del seguro.

A diciembre de 2016, las compañías de seguros reportaron un resultado técnico negativo del orden de 213.600 millones de pesos, que se suman a las pérdidas técnicas registradas en los años anteriores.

Este creciente desequilibrio financiero del ramo ha llevado al gremio a trabajar conjuntamente con la Superintendencia Financiera, la Superintendencia Nacional de Salud y el Ministerio de Salud, en diversos proyectos que van desde el control en los siniestros del ramo, hasta la revisión de la suficiencia de la tarifa fijada por el Gobierno Nacional.

Contribuye al deterioro de este seguro, el cambio en la composición del parque automotor asegurado. Como se verá más adelante, en los últimos años las motocicletas han aumentado significativamente su participación para convertirse en cerca de la mitad de los vehículos con seguro SOAT, generando un impacto negativo en el mismo por su alta siniestralidad y el esquema de subsidio del que son beneficiarias.

Teniendo en cuenta las cifras presentadas, consideramos relevante señalar que concebir una cobertura de RC obligatoria para daños materiales con cargo al SOAT sin costo adicional alguno para el usuario, resulta ser una alternativa inviable.

Se reitera igualmente que el diseño de un nuevo seguro de RC para accidentes de tránsito, a través del cual se quiera cubrir las pérdidas a bienes de terceros, no debe modificar las condiciones del seguro SOAT, que ha sido concebido con un fin diferente que es proteger la vida e integridad de las personas.

3.2 Establecimiento de los valores de la cobertura

El establecimiento de los valores en la cobertura de un seguro de RC para daños materiales es un aspecto clave en el diseño del seguro. Un mayor valor asegurado permite que la potencial víctima cuente con mayores recursos para resarcir el daño generado por el asegurado, sin embargo, este mayor valor de cobertura tiene un impacto directo en el costo de la prima del seguro.

De otro lado, si los valores asegurados son muy bajos, no se cumple el objetivo que persigue el seguro de resarcir la mayor parte de los daños que se generen.

La experiencia internacional muestra que son los gobiernos quienes establecen los valores asegurados para la cobertura. Como se relacionó en el documento, en pocos países este valor es ilimitado y en otros pocos son muy altos (España, Reino Unido y Suecia, por ejemplo).

Con base en lo anterior y con el propósito de aportar ideas para la determinación de del monto de las coberturas de un seguro obligatorio de RC, presentamos tres alternativas que podrían usarse como referencia para establecer dicho valor:

a. Las coberturas del seguro SOAT.

b. Las coberturas del seguro voluntario de automóviles.

c. El valor medio de los siniestros en daños en el seguro voluntario de autos.

3.2.1. Las coberturas de SOAT como criterio para establecer el valor asegurado

Si bien es claro que la cobertura SOAT no tiene relación alguna con una cobertura de RC para daños materiales, pues la primera está dirigida a proteger a las personas y la segunda a las cosas, relacionar los montos de la cobertura del SOAT como referencia para establecer el monto de una cobertura a bienes tiene un sentido político, toda vez que sería debatible que la cobertura disponible para indemnizar las cosas fuera superior a los montos disponibles para atender a las personas. Como se ha mencionado a lo largo del documento, El SOAT ofrece coberturas de gastos médicos, incapacidad y muerte a todas las víctimas de un accidente de tránsito, sean éstas peatón, conductor o pasajero.

3.2.2. Las coberturas del seguro voluntario de automóviles como criterio para establecer el valor asegurado

En el mercado colombiano opera el seguro voluntario de automóviles. Este seguro ofrece coberturas de daños y hurto al vehículo. También ofrece una cobertura de responsabilidad civil para cubrir daños a bienes y a personas.

Es por ello que el seguro voluntario de automóviles puede utilizarse como una referencia para establecer el valor de las coberturas que podría tener el seguro obligatorio de RC propuesto. En la actualidad el seguro voluntario de automóviles cubre a cerca de 2.407.000 vehículos[[8]](#footnote-8). Esto equivale a cerca del 19% del total del parque automotor en Colombia[[9]](#footnote-9).

Al utilizar este producto como referencia para el establecimiento de las sumas aseguradas del seguro de RC obligatorio, pueden utilizarse uno de dos parámetros: las coberturas de responsabilidad civil que se ofrecen o los pagos por concepto de las indemnizaciones que las compañías de seguros realizan por daños a bienes de terceros.

El primer parámetro no luce promisorio toda vez que el monto de la cobertura de RC en el seguro voluntario de automóviles pueden alcanzar valores que oscilan entre los 200 y 2.000 millones de pesos[[10]](#footnote-10). Es presumible que gran parte de estos recursos se destinen a indemnizaciones por daños a personas.

El segundo parámetro, por su parte, entrega información valiosa de las indemnizaciones por daños a bienes, de donde se pueden extraer estadísticos como el valor medio del siniestro, valor medio por pérdidas totales y valor medio por pérdidas parciales, entre otros. Esto valores pueden compararse con aquellos límites establecidos en otros países del mundo para las indemnizaciones a bienes.

3.3 Criterios para establecer una tarifa libre o regulada

Tal y como se mencionó en el literal 2.4, en los países de UE se permite que opere el mercado otorgando a las compañías de seguros la responsabilidad de fijar las tarifas del seguro obligatorio de RC. Las mismas se establecen de acuerdo con las características del riesgo, es decir, se personalizan según el perfil del asegurado. Por fuera de la UE, por su parte, en algunos países las compañías pueden tarifar sus riesgos y en otros las tarifas son establecidas por el Gobierno o revisadas por el mismo.

En la libre tarifación las compañías utilizan variables como los siniestros previos, edad, género, localización, tipo de vehículo, número y tipo de infracciones de tránsito, entre otros, para establecer el valor de la cobertura. Establecida esta prima, las aseguradoras pueden otorgar descuentos a los asegurados que no presentan siniestros en un lapso dado, generalmente de un año[[11]](#footnote-11).

Los sistemas de libre tarifación han evolucionado de manera importante en los últimos años. Existe la tecnología para conocer la verdadera exposición al riesgo del vehículo[[12]](#footnote-12), monitorear aceleraciones o desaceleraciones súbitas, picos de velocidad, distancias recorridas, etc., que pueden ser utilizados por las compañías para afinar la tarifa de un asegurado, de forma tal que se ajuste a su riesgo individual.

Las tarifas reguladas, por su parte, se establecen variables, pues no se hace necesario personalizar la prima. Estos análisis los lleva a cabo la entidad gubernamental, generalmente los supervisores de seguros, con información que les proporcionan las compañías y, en algunos casos, con información de otros productos de seguros y datos de otros mercados.

La prima resulta ser, consecuentemente, un promedio general que se aplica a todo el mercado. A pesar de que las autoridades podrían calibrar el valor de la prima de forma tal que se puedan incluir categorías de riesgos más detalladas, no se generan los incentivos para alcanzar el nivel de desagregación que se alcanzaría en la tarifación libre.

En el esquema de tarifa regulada, no se hace necesario diseñar un tratamiento especial para los riesgos excesivos.

Es importante mencionar que los esquemas de tarifa regulada tienden a presentar problemas de selección adversa. La selección adversa o anti-selección es una ventaja que tienen los asegurados sobre las aseguradoras, pues los primeros cuentan con información que el asegurador no puede observar y que, de conocerse, seguramente incidiría en las condiciones del contrato original. (Bardey, 2008)

Al no poder tener información detallada de los asegurados, el seguro se diseña con base en un promedio para toda la población o para categorías “gruesas” de los asegurados expuestos. El resultado es que el valor del seguro será percibido como alto para aquellos asegurados que saben que su condición de riesgo es baja, mientras que el mismo valor resultará atractivo para quienes saben que su riesgo es alto.

Cuando la tarifa es regulada, no se generan los mecanismos que le permiten a los aseguradores identificar el riesgo y tarifarlo según el mismo, lo que incentiva la selección adversa en el contrato. Según la literatura económica, el problema de selección adversa puede generar, incluso, falla de mercado.

Una adecuada tarifación permite a las aseguradoras contar con los recursos suficientes para pagar las indemnizaciones a que haya lugar y los costos de operar la cobertura. Quitar esta potestad a las compañías de seguros no genera incentivos a las mismas para participar en la oferta del seguro. En un mercado razonable de competencia se puede establecer, con relativa seguridad, que las primas cobradas se ajustarán al riesgo asumido en beneficio de los asegurados.

Es importante mencionar que las motos representan un alto componente de los siniestros en el ramo. Las cifras muestran que de cada 100 pesos que se pagaron en siniestros durante el año 2016, cerca de $85 correspondieron a motos[[13]](#footnote-13). Ello se explica en su accidentalidad. Los datos del gremio señalan que en cerca del 88% de los accidentes de tránsito en donde se presentaron lesionados o muertos, estuvo involucrada una moto.

3.4 Tratamiento de los riesgos excesivos

Tal y como se relacionó en numeral anterior es deseable que la tarifa del seguro obligatorio de RC pueda ser establecida por cada aseguradora participante en el mercado. Cuando se opta por este tipo de tarifación, es importante dar tratamiento de los riesgos excesivos, es decir, a aquellos riesgos que, por su historia de siniestros u otras características tales como el número y tipo de infracciones de tránsito, inducen a que se les asignen tarifas superiores a las de los mejores de riesgos del mercado.

Se pueden concebir diversos mecanismos para dar tratamiento a los riesgos excesivos. Una idea que puede discutirse consiste en otorgar cobertura a los mismos imponiéndoles una tarifa superior a la que puede encontrarse en el mercado. Dicha prima sería financiada, en parte, por los mismos asegurados que representan estos riesgos excesivos y, el resto, con recursos provenientes del mismo mercado.

Sea cual fuere el mecanismo de aseguramiento para estos riesgos, es importante generar incentivos suficientes para que regresen al mercado de libre tarifación en un lapso relativamente corto. Ya sea mediante un régimen tarifario diferencial o la utilización de otros mecanismos como la obligación de presentar de nuevo los exámenes teórico prácticos de conducción, ejemplo, los incentivos deben estar claramente definidos y deben ser medibles por los asegurados.

Hoy existe la base de datos del “Sistema Integrado de Información sobre Multas y Sanciones por Infracciones de Tránsito”, SIMIT, que opera para todo el país y puede ser accedida por las personas para conocer las infracciones de tránsito que se les ha impuesto. Esta información puede complementarse con los datos de las aseguradoras sobre el número y tipo de siniestros. De esta manera se conforma una información que entrega una fuerte señal de mercado a los asegurados para inducir en ellos un cambio en su comportamiento.

3.5 Impacto económico de un seguro obligatorio de RCE

La creación de un seguro obligatorio genera un impacto económico en la población que debe adquirir la cobertura. Para evaluar dicho impacto es necesario tener una noción del valor de dicho seguro, para luego conocer su incidencia en el ingreso de la población objetivo.

El costo del seguro está en función, principalmente, de las variables que se han mencionado en este documento, estas son, el tipo de cobertura (daños materiales), el valor asegurado, el tipo de tarifación y las características del asegurado.

De nuevo, el seguro voluntario de automóviles es una referencia para el cálculo del valor del seguro obligatorio de RC. Se podrían adelantar ejercicios actuariales para revisar la frecuencia y severidad[[14]](#footnote-14) de la cobertura de responsabilidad civil de este seguro, para realizar estimaciones de la prima pura de riesgo de la cobertura propuesta. A esta prima pura se adicionarían una estimación de los costos y gastos de operación para obtener un cálculo preliminar de la prima comercial.

La frecuencia y severidad son los elementos principales en el cálculo de la prima pura de riesgo. Esta prima pura de riesgo más los gastos de operación (personal, canales de comercialización, utilidad, etc.) conforman la prima comercial. La prima pura debe ser suficiente para pagar los siniestros que se presenten en un lapso, generalmente de un año. La frecuencia es el número de siniestros que se presentaron en ese mismo lapso sobre el número de asegurados expuestos y la severidad es el valor medio de esos siniestros.

Estas estimaciones podrían complementarse con información del costo de estos seguros en otros países, teniendo en cuenta que los mismos podrían tener valores asegurados y condiciones diferentes al que se quiera proponer para Colombia.

Realizada una estimación preliminar del costo de este seguro, queda pendiente revisar su impacto en las familias que cuentan con un vehículo.

Para estos efectos habría que tener en cuenta que el parque asegurado de motos por el seguro voluntario es de tan sólo el 3%. Esto supone un problema por resolver pues el parque automotor de motocicletas en cercano al 56% del total de vehículos[[15]](#footnote-15).

Ahora bien, una forma de determinar el impacto de la creación de un nuevo seguro obligatorio dentro de la población, es adelantar un análisis de la capacidad de pago de la misma por parte de los hogares con vehículo. Ello se logra haciendo uso de la información contenida en la Encuesta de Calidad de Vida (ECV).

Por medio de esta encuesta, se captura la composición de los ingresos y gastos de las familias para conocer así el porcentaje del ingreso que se destina hacia la compra de seguros para el vehículo (SOAT y el nuevo seguro voluntario). Esta comparación permite determinar la probabilidad efectiva del pago por parte de los usuarios, de la prima comercial del seguro obligatorio de RC antes calculada. (Universidad de los Andes, 2006)

El ejercicio puede realizarse desagregando las familias por decir de ingreso y tipo de vehículo, esto es, las familias con moto y las familias con vehículos diferentes a motos.

4. Fijación de la tarifa

En esta cobertura se observan los eventos de pérdidas parciales haya sido o no producto del choque simple contra otro vehículo o, si fue contra otro vehículo, fue o no contra otro vehículo asegurado y la responsabilidad objetiva del vehículo que se encuentre amparado por la póliza voluntaria.

Las coberturas de pérdida parcial daños de las pólizas voluntarias de automóviles están afectadas por un deducible equivalente al máximo entre el 10% del valor de la pérdida o un salario mínimo mensual vigente al momento de la pérdida. Para efectos del análisis se ajustaron los valores observados por este mayor valor de manera que se calculó la tarifa con el valor total de los siniestros (es decir, incluyendo el potencial deducible).

La existencia del deducible implica que un número indeterminado de choques en los que se presentó pérdida parcial daños no se observan porque no fueron reportadas a las compañías de seguros, al tener un costo inferior al valor del deducible. Este hecho implica que el número de choques simples que se pueda derivar de este ejercicio actuarial estará subestimado.

Los valores de los siniestros de pérdida parcial daños fueron actualizados por la inflación de vehículos (fuente DANE) a precios de diciembre de 2016.

Adicionalmente, se realizó el análisis de reserva de siniestros incurridos, pero no reportados, IBNR, por sus siglas en inglés, resultando que la cobertura de pérdida parcial daños no tiene mayor rezago entre la fecha de ocurrencia del siniestro, el aviso a la compañía de seguros y el pago del mismo (El factor de IBNR es inferior incluso al 5% de un año al otro). Este hecho puede ser notoriamente diferente en una cobertura de RC, puesto que, por su naturaleza, las reclamaciones de responsabilidad civil suelen tener un mayor rezago entre la fecha de ocurrencia del siniestro y la fecha de pago del mismo.

De acuerdo a la experiencia del seguro obligatorio SOAT es posible afirmar que la obligatoriedad del seguro genera una distorsión en los costos asociados al pago de las coberturas: al comparar el valor promedio de un siniestro pagado por el FOSYGA (siendo víctimas ciclistas o peatones) con el valor promedio pagado por las compañías de SOAT (siendo víctimas aquellas cubiertas por una póliza de motocicleta) en los mismos periodos de ocurrencia se observa que entre el periodo 2012-2016 el costo promedio en la cobertura del SOAT es 51.7% mayo respecto a lo pagado por el Fondo de Solidaridad y Garantía, FOSYGA.

Con el objetivo de evaluar el impacto de la distorsión que genera en los costos del riesgo la obligatoriedad del seguro se supuso que este mayor valor de los siniestros puede ser de 0%, 25% o 50% sobre el costo observado de los siniestros de pérdidas parciales daños de las coberturas voluntarias de automóviles.

Se asume que este seguro propuesto tendrá una cobertura máxima de 4 millones de pesos por evento.

La prima comercial del seguro se calculó a precios del 2016, como el cociente entre el costo de los siniestros de los años 2014-2016 sobre el número de vehículos de clase AUTOMÓVIL expuestos al riesgo en el mismo periodo de tiempo ajustados por un factor de 3.8% asociado a gastos de ajuste de siniestros y, con el objetivo de generar rangos de valores que pueda tomar la prima comercial, se supuso que un factor de gastos y de utilidad (factor g) podría corresponder al 10%, 16% o 23% del valor de la prima de este seguro obligatorio.

Para los tres años considerados, y sin considerar el recargo por mayor valor debido a la distorsión en los costos que genera la obligatoriedad del seguro (de acuerdo a lo observado en SOAT), el 70% de los siniestros cuestan $4 millones o menos. Si se adiciona un recargo de 50%, similar al que se observa en SOAT, se tendría que el 30% de los siniestros costarían $4 millones o menos.

Asumiendo tres escenarios de cobertura límite de $4 millones, $5 millones y $6 millones de pesos, a precios del año 2016, y de acuerdo a los parámetros de recargo utilizados, la prima comercial de un seguro obligatorio de RC para daños en vehículos de Clase Automóvil podría estar entre $291 mil pesos y $388 mil pesos para el primer escenario, entre $317 mil y $456 mil pesos en el segundo escenario y entre $329 mil y $510 mil en el tercer escenario.

El incremento de $4 millones a $5 millones de pesos como límite de cobertura implicará un incremento entre el 9% al 17% (de acuerdo a los parámetros elegidos) en el valor de la prima comercial del seguro obligatorio. De manera semejante, incrementar de $4 a $6 millones el límite de cobertura implicará incrementar entre 13% y 31% la prima comercial del potencial seguro.

Si se asume que el factor de inflación para el año 2017 es de 4%, el posible rango de valores de este seguro sería entre $302 mil y $403 mil pesos anuales para el primer escenario, $330 mil a $475 mil en el segundo escenario.

**2. Objeto del Proyecto de Ley**

La presente Ley propone crear un seguro de responsabilidad civil extracontractual para vehículos automotores terrestres particulares que se encuentren inmersos en choques simples.

**3. TEXTO PROPUESTO PARA DEBATE**

**PROYECTO DE LEY \_\_\_\_\_ de 2018 CAMARA.**

“Por medio de la cual se establece un marco de acción frente a los choques simples y se dictan otras disposiciones”

EL CONGRESO DE COLOMBIA DECRETA

**T I T U L O I**

**DISPOSICIONES GENERALES**

**CAPITULO I**

**ARTÍCULO 1°. Modifique se el Artículo 2 de la Ley 769 de 2002, el cual incluirá la siguiente definición:**

Choque o colisión simple: Encuentro violento entre dos (2) o más vehículos, sin que existan daños a personas, que afecta la normal circulación de los vehículos que se movilizan por la vía o vías comprendidas en el lugar o dentro de la zona de influencia del hecho, no se podrá considerar choque o colisión simple si los vehículos involucrados en la colisión no se pueden movilizar por sus propios medios.

**ARTÍCULO 2°. Modifique se el Artículo 42 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará de la siguiente forma:**

ARTÍCULO 42. SEGUROS OBLIGATORIOS. Para poder transitar en el territorio nacional, todos los vehículos deben estar amparados por un seguro obligatorio vigente. El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, SOAT, se regirá por las normas actualmente vigentes o aquellas que la modifiquen o sustituyan.

Adicionalmente, los vehículos de servicio particular deberán contar con un contrato de seguro de póliza de responsabilidad civil extracontractual que pueda cubrir los daños materiales causados a los vehículos de terceros por mínimo Ocho (08) SMLMV; la expedición y cumplimiento del mencionado seguro es de obligación expresa de las aseguradoras.

Por lo anterior, el propietario no conductor de un vehículo sin el seguro de suscripción obligatoria de responsabilidad civil extracontractual responderá civil y solidariamente, con el conductor del mismo de los daños a los bienes ocasionados por éste.

**ARTÍCULO 3°. Inclúyase la infracción C.40 en el artículo 131 de la Ley 769 de 2002, modificado por la Ley 1383 de 2010, la cual será la siguiente infracción:**

C.40. Cuando al presentarse un choque o colisión simple los conductores involucrados no retiren los vehículos de la vía en tiempo un máximo de 15 minutos desde la ocurrencia del hecho, y permanezcan bloqueando una calzada o intersección.

**ARTÍCULO 4°. Modifíquese el Artículo 143 de la Ley 769 de 2002, respecto del procedimiento en caso de daños a cosas, el cual quedará:**

Artículo 143. Daños materiales. En caso de daños materiales en los que sólo resulten afectados vehículos, inmuebles, cosas o animales y no se produzcan lesiones personales, no se requerirá la presencia de la autoridad de tránsito. En todo caso, será obligación de los conductores movilizar los vehículos en el tiempo máximo establecido en la infracción C.40 del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, de igual forma los involucrados en el choque simple deberán tomar las pruebas idóneas para la demostración del hecho.

Las entidades aseguradoras diseñaran el formulario y/o aplicativo incluyendo medios tecnológicos que les permita corroborar la existencia del choque o colisión simple, dicho formulario y/o aplicativo deberá contener como mínimo el documento de identificación, la licencia de conducción, la información sobre su domicilio, residencia y números telefónicos.

De igual forma, los conductores y demás implicados podrán conciliar sus intereses en los centros de conciliación legalmente constituidos y/o acudir a las compañías aseguradoras, previo diligenciamiento del formulario que las partes suscribirán, dicha conciliación de igual forma tendrá la calidad de cosa juzgada, y prestará mérito ejecutivo.

Habiendo transcurrido 15 minutos después de la ocurrencia del choque simple y si los vehículos aún se encuentran obstaculizando la vía se realizará el retiro inmediato de los vehículos colisionados y de todo elemento que pueda interrumpir el tránsito, se procederá a aplicar las sanciones que a las que haya lugar.

**T I T U L O II**

**OBLIGACIÓN DEL SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRACONTRACTUAL DE SERVICIO PARTICULAR**

**CAPITULO I**

**ARTÍCULO 5°.** El conductor de vehículos a motor terrestre es responsable, en virtud del riesgo creado por la conducción de estos, y de los daños causados a los bienes con motivo de la circulación.

**DEL ASEGURAMIENTO OBLIGATORIO**

**CAPITULO II**

**DEL DEBER DE SUSCRIPCIÓN DEL SEGURO OBLIGATORIO RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRACONTRACTUAL DE SERVICIO PARTICULAR**

**ARTÍCULO 6°.** Todo propietario de vehículos terrestre automotor de servicio particular estará obligado a suscribir y mantener vigente un contrato de seguro de responsabilidad civil extracontractual para daños materiales por cada vehículo de que sea titular, que cubra, como mínimo la cuantía de los límites del aseguramiento obligatorio, la responsabilidad civil.

Las cuantías y los vehículos exceptuados de la misma serán determinados por el Ministerio de Transporte dentro de los seis (06) meses siguientes a la aprobación de esta ley.

**ARTÍCULO 7°.** La póliza en que se formalice el contrato de seguro de responsabilidad civil extracontractual de suscripción obligatoria podrá incluir, con carácter potestativo, las coberturas que libremente se pacten entre el tomador y la entidad aseguradora con arreglo a la normatividad vigente y que no podrá ser inferior a ocho (08) SMLMV.

Para lo cual el Ministerio de Transporte fijara dentro de los seis (06) meses siguientes a la aprobación de esta ley, los topes mínimos que tendrán dichas coberturas.

**ARTÍCULO 8°.** En todo lo no previsto expresamente en esta Ley y en sus normas reglamentarias de desarrollo, el contrato de seguro de responsabilidad civil extracontractual derivada de la circulación de vehículos de motor se regirá por la normatividad del Contrato de Seguro.

**ARTÍCULO 9°.** Para la expedición del seguro de responsabilidad civil extracontractual las entidades aseguradoras deberán verificar que el tomador no tiene sanciones por cuenta de infracciones al Código Nacional de Tránsito o normas que lo adicionen o le complementen, pendientes por cancelar, o que teniendo deuda se encuentra con acuerdo de pago vigente para el momento de la expedición del seguro que rige esta Ley.

**CAPITULO III**

**ÁMBITO DEL ASEGURAMIENTO OBLIGATORIO**

**ARTÍCULO 10°.** El seguro obligatorio previsto en esta Ley garantizará la cobertura de la responsabilidad civil extracontractual en vehículos automotores terrestres, mediante el pago de una sola prima, en todo el territorio colombiano, el valor de la misma será fijada por las aseguradoras, según los parámetros y estudios necesarios para realizar la regulación de la misma.

**ARTÍCULO 11°.** La cobertura que del seguro obligatorio serán en los daños a los bienes, y cubrirá el cómo mínimo ocho (08) SMLMV por siniestro.

Si la cuantía de las indemnizaciones resultase superior al importe de la cobertura del seguro obligatorio, se satisfará, con cargo a éste, teniendo en cuenta el importe máximo, y el excedente del monto total de la indemnización quedará a cargo del seguro voluntario o del responsable del siniestro, según proceda.

**CAPITULO IV**

**SATISFACCIÓN DE LA INDEMNIZACIÓN EN EL ÁMBITO DEL SEGURO OBLIGATORIO**

**ARTÍCULO 12°.** Si el asegurador incurriese en mora en el cumplimiento de la prestación en el seguro de responsabilidad civil para la cobertura de los daños y perjuicios causados a los bienes con motivo de la circulación, la indemnización de daños y perjuicios debidos por el asegurador se regirá por lo dispuesto en el Contrato de Seguro.

**ARTÍCULO 13°.** El asegurador, una vez efectuado el pago de la indemnización, podrá repetir:

a) Contra el conductor, el propietario del vehículo causante y el asegurado, si el daño causado fuera debido a la conducta dolosa de cualquiera de ellos o a la conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas o de drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas.

b) Contra el tercero responsable de los daños.

c) Contra el tomador del seguro o asegurado, por las causas previstas en Contrato de Seguro, y, conforme a lo previsto en el contrato, en el caso de conducción del vehículo por quien carezca del permiso de conducir.

 d) En cualquier otro supuesto en que también pudiera proceder tal repetición con arreglo a las leyes.

**ARTÍCULO 14°**. *Vigencia*. Esta ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias

**SAMUEL ALEJANDRO HOYOS MEJÍA**

REPRESENTANTE A LA CÁMARA POR BOGOTÁ

1. Association Internationale de Droit des Assurances [↑](#footnote-ref-1)
2. Normative and Management Characteristics of Motor Third Party Liability Insurance in the World, 2010. Motor Insurance Group (MIWG). Zimolo, Armando. Italian Section of AIDA- Chairman of MIWG. [↑](#footnote-ref-2)
3. La literatura económica hace referencia a esto como el problema de información y la externalización a través de la insolvencia. [↑](#footnote-ref-3)
4. Código Civil Colombiano – Artículo 2343 “Es obligado a la indemnización el que hizo el daño y sus herederos. El que recibe provecho del dolo ajeno, sin haber tenido parte en él, solo es obligado hasta concurrencia de lo que valga el provecho que hubiere reportado. [↑](#footnote-ref-4)
5. Expediente 12487 del 13 de septiembre de 2001 – Consejo de Estado. Sala de lo Contencioso Administrativo. [↑](#footnote-ref-5)
6. Sentencia T-609-2014 Corte Constitucional. [↑](#footnote-ref-6)
7. Los gastos médicos incluyen, entre otros, procedimientos quirúrgicos, farmacéuticos y hospitalización. [↑](#footnote-ref-7)
8. Fuente Fasecolda. Datos a diciembre de 2016. [↑](#footnote-ref-8)
9. Parque automotor estimado por el Registro Único Nacional de Tránsito, RUNT, equivalente a 12.909.738 a diciembre de 2016. [↑](#footnote-ref-9)
10. Las coberturas de responsabilidad civil pueden alcanzar, incluso, valores superiores a 2.000 millones. En algunos productos de seguros, estos valores pueden ser modificados según el requerimiento del asegurado. [↑](#footnote-ref-10)
11. Los mecanismos por medio de los cuales varía la tarifa según la experiencia siniestral previa del asegurado se conocen como *Bonus-Malus*. Se otorgan descuentos a las personas que no tienen siniestros previos y, en presencia de ellos, se genera un recargo en la tarifa. [↑](#footnote-ref-11)
12. Se puede calcular la verdadera exposición del riesgo por el tiempo efectivo que el automotor estuvo en tránsito. Esto es de especial importancia para ciudades como Bogotá que tienen sistemas de restricción de circulación para los vehículos. [↑](#footnote-ref-12)
13. Fuente: Fasecolda. [↑](#footnote-ref-13)
14. La frecuencia y severidad son los elementos principales en el cálculo de la prima pura de riesgo. Esta prima pura de riesgo más los gastos de operación (personal, canales de comercialización, utilidad, etc.) conforman la prima comercial. La prima pura debe ser suficiente para pagar los siniestros que se presenten en un lapso, generalmente de un año. La frecuencia es el número de siniestros que se presentaron en ese mismo lapso sobre el número de asegurados expuestos y la severidad es el valor medio de esos siniestros. [↑](#footnote-ref-14)
15. La frecuencia y severidad son los elementos principales en el cálculo de la prima pura de riesgo. Esta prima pura de riesgo más los gastos de operación (personal, canales de comercialización, utilidad, etc.) conforman la prima comercial. La prima pura debe ser suficiente para pagar los siniestros que se presenten en un lapso, generalmente de un año. La frecuencia es el número de siniestros que se presentaron en ese mismo lapso sobre el número de asegurados expuestos y la severidad es el valor medio de esos siniestros. [↑](#footnote-ref-15)