

Bogotá D.C., abril 7 de 2021

Honorable Representante

GERMÁN ALCIDES BLANCO

Presidente Cámara de Representantes Congreso de la República

Carrera 7 No. 8-68 Mezanine Norte Piso 2

Edificio Nuevo Congreso

Vía correo electrónico.

Asunto: Observación al Proyecto de Ley No. 019 de 2020 Cámara, acumulado con los Proyectos de Ley No.155 de 2020 y No. 221 de 2020, “Por la cual se establecen medidas para promover la adquisición, renovación y no evasión del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT)”, se modifica la Ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones”.

Honorable Representante Blanco:

Por medio de la presente, la Asociación Colombiana de Corredores de Seguros -ACOAS- se permite presentar los comentarios al proyecto de Ley de la referencia.

1. Adiciónense el parágrafo 1° y 2° al artículo 42 de la Ley 769 de 2002 (Artículo 2 P.L)

“Parágrafo 1°. De los incentivos. Los propietarios de los vehículos que registren un buen comportamiento vial serán objeto de la disminución en el valor del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), así:

- a) En caso de no reportar accidentes de tránsito dentro del año inmediatamente anterior tendrán un descuento del quince por ciento (15%) sobre el valor del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT).*
- b) Si en los dos (2) años inmediatamente anteriores no hizo uso del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, tendrán un descuento del veinte por ciento (20%) en el valor de la tarifa del SOAT.*
- c) Si en los tres (3) años inmediatamente anteriores no hizo uso del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, tendrán un descuento del veinticinco por ciento del (25%) en el valor de la tarifa del SOAT.*
- d) Si en los cuatro (4) años inmediatamente anteriores no hizo uso del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, tendrán un descuento del treinta por ciento del (30%) en el valor de la tarifa del SOAT.*
- e) Si cumple cinco años o más sin hacer uso del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, tendrán un descuento del treinta y cinco por ciento del (35%) en el valor de la tarifa del SOAT.”*

COMENTARIO ACOAS: Aplicar los descuentos a la tarifa del SOAT, conlleva necesariamente un efecto adverso, en la medida que, este seguro va a ser inviable desde la perspectiva técnica y económica, afectando directamente el carácter y principio social y solidario que lo caracteriza, al proteger la vida, la salud y la integridad de las víctimas de siniestros de accidentes de tránsito.

Tal y como acertadamente se contempla en la ponencia para segundo debate, la razón de ser del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito - SOAT es proteger a todos los lesionados en caso de accidente de tránsito, lo que incluye al conductor del vehículo asegurado, los ocupantes, peatones y a los pasajeros, tratándose de vehículos de servicio público, cubriendo no solo la atención inicial de urgencias, sino también, la hospitalización, suministro de material médico-quirúrgico, osteosíntesis, órtesis y prótesis, suministro de medicamentos, tratamientos y procedimientos quirúrgicos y rehabilitación entre otros; por lo anterior, al contar con menos recursos, se puede afectar la atención de las víctimas, que no disminuyen por el solo hecho de que baje el valor a pagar por el SOAT.

Así, esta propuesta no garantiza que se disminuya el alto nivel de accidentalidad que es uno de los principales inconvenientes que puede tener este seguro obligatorio. En ese sentido, el resultado de otorgar descuentos implica necesariamente que se disponga de menos recursos, por lo cual, muy probablemente se deberá incrementar la tarifa y se corre el riesgo de no contar con los recursos para cubrir los siniestros.

Vale la pena resaltar, que el cuarenta y cinco por ciento (45%) de la prima del SOAT se traslada a entidades como la ADRES- Administradora de los Recursos del Sistema de Seguridad Social y la ANSV- Agencia Nacional de Seguridad Vial, lo que impactará directamente a estas entidades que juegan un rol fundamental en sistema; entre otros, porque cuando el vehículo automotor siniestrado no cuenta con SOAT o este no puede ser identificado, es la ADRES quien cubre a los lesionados a través de la subcuenta de Eventos Catastróficos y Accidentes de Tránsito (ECAT).

Entendemos que esta propuesta es inconveniente, pues si a la fecha los recursos apenas son suficientes, en el corto plazo el efecto podría ser más perjudicial para los tomadores asegurados en términos económicos, por el incremento de la prima como consecuencia natural.

Por otra parte, no existe un sistema centralizado que permita a las compañías de seguros, consultar el histórico de pólizas del asegurado al momento de la expedición de la póliza y las infracciones de tránsito, lo que implicaría costos adicionales que inciden necesariamente en la prima del seguro y además, puede conllevar a que compañías de seguro que actualmente explotan el SOAT, decidan no continuar con este ramo.

2. Adiciónense el artículo 42A a la Ley 769 de 2002 (Artículo 3 P.L)

“ARTÍCULO 42A. ÁMBITO DEL ASEGURAMIENTO OBLIGATORIO. El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, SOAT, previsto en el artículo 42 garantizará la cobertura de gastos por daños materiales a terceros, cubriendo la reparación o parte de ella de los bienes asegurables en caso de un choque simple entre vehículos.

La disminución porcentual de la tarifa del SOAT, prevista en el párrafo primero (1°) del artículo 42 de esta ley, aplicará también cuando la póliza por este concepto no haya sido afectada.

A efectos de evitar un incremento en el valor de la póliza, las compañías aseguradoras eliminarán el reconocimiento de comisiones a los intermediarios. Los recursos liberados serán aplicados al cubrimiento de esta nueva cobertura para reparar los daños materiales a terceros. (...)”

COMENTARIO ACOAS: Respecto a la cobertura adicional de Responsabilidad civil que se propone incluir, nos permitimos indicar que esta tiene un propósito muy diferente a lo que busca proteger el SOAT.

Incluir esta nueva cobertura, tiene implicaciones técnicas importantes en el sector asegurador, porque la Nota técnica que respalda este seguro, no contempla los riesgos cubiertos por este nuevo amparo. Adicionalmente, el valor asegurado, el cual no está expresamente indicado en el proyecto de ley, pero que en la exposición de motivos se sugiere que sea de hasta diez (10) salarios mínimos legales mensuales vigentes, es un valor que no necesariamente resuelve los daños del arreglo del automotor o equipos involucrados en choques simples.

Por otra parte, la tarifa del SOAT es fijada por el Gobierno Nacional y respaldada en la nota técnica, por lo tanto, contar con el acompañamiento de un intermediario no afecta su valor. Tener un intermediario, tiene beneficios no solo para los tomadores/asegurados, sino que es un actor que desarrolla un papel importante en la adquisición del seguro, lo que redundará en beneficio de las víctimas de los accidentes de tránsito. Por lo anterior, solo de manera enunciativa, nos permitimos señalar algunas de las ventajas de contar con un corredor de seguros:

- Promueve la adquisición de este seguro que es obligatorio, pero que es altamente evadido.
- Aún cuando se tienen canales virtuales para la adquisición del SOAT, este no es el medio principal para adquirir el seguro. Las aseguradoras no están en capacidad de cubrir solas el 100% del territorio nacional, por lo cual la ayuda de un intermediario para acceder a zonas y poblaciones donde no se cuenta con internet es indispensable.
- Los intermediarios están pendientes de la vigencia del seguro, por lo cual gestionan la renovación de este.

- Los intermediarios, no solo se encargan de ayudar a colocar la póliza, sino que además brindan servicios adicionales, como lo es la atención a los tomadores/asegurados en caso de siniestro.

En este orden de ideas, los corredores son actores fundamentales para el eficiente funcionamiento del mercado de seguros, además, teniendo en cuenta que este seguro tiene la misma tarifa independientemente de la aseguradora, no implica un costo adicional para el asegurado.

Cabe la pena mencionar que, desde la perspectiva técnica económica, no se puede entender que con solo la comisión de intermediación se pueda soportar la inclusión de una nueva cobertura, por lo cual, además de ya estar en riesgo la suficiencia de tarifa derivada de la aplicación de los descuentos en la prima por no siniestralidad, se incluiría una nueva cobertura que como ya se ha mencionado no esta soportada por la nota técnica.

3. Adiciónense el artículo 42A a la Ley 769 de 2002 – parágrafo 1 (Artículo 3 P.L)

“(...) Parágrafo 1º. Uso de herramientas tecnológicas. Con el fin de agilizar los procedimientos en vía ante un choque simple, para el levantamiento del croquis, análisis y recolección de datos de las causas probables de la colisión y posible responsable, deberán utilizarse herramientas técnicas y tecnológicas como drones, plataformas virtuales o equipos móviles que permitan la atención del accidente en forma oportuna, segura y con información confiable. (...)”.

COMENTARIO ACOAS: Está en cabeza del Ministerio de Transporte la definición de las políticas encaminadas al mejoramiento de aspectos relacionados con la movilidad y seguridad vial, así como la implementación de las mismas. Modificar la destinación de recursos para la adquisición de herramientas técnicas y tecnológicas como drones, plataformas virtuales o equipos móviles implica tomar recursos que pueden ser utilizados en la atención de las víctimas de accidentes de tránsito.

COMENTARIOS GENERALES AL PROYECTO DE LEY :

El presente Proyecto de Ley, afecta gravemente a las finanzas públicas, al sector salud, al sector asegurador, pero especialmente a los tomadores/asegurados del SOAT y a las víctimas de los accidentes de tránsito. De forma general reiteramos la inconveniencia de este proyecto porque:

1. No se contemplaron los requerimientos mínimos tecnológicos, operativos y de infraestructura que requieren las compañías de seguros, para su implementación. Así, no se tendrá la manera de aplicar los descuentos previstos ni la implementación de la nueva cobertura en el SOAT.

2. Se puede generar un efecto contrario desincentivando la compra SOAT en la medida que, los faltantes que se generen como consecuencia de la aplicación de descuentos deberán ser compensados por todo el parque automotor en el reajuste tarifario anual. Así, un primer año tendrán descuento, pero al siguiente pagarán una prima quizás mas alta que antes.
3. Afectará la correcta, oportuna y suficiente atención de las víctimas de accidentes de tránsito, porque se tendrá menos recursos.
4. Genera un impacto en los recursos trasladados a entidades como la ADRES y la Agencia Nacional de Seguridad Vial.
5. Afecta al sector asegurador generando insuficiencia para cubrir los costos de gestión del ramo y promoviendo la salida de aseguradores.
6. Se puede acrecentar la evasión del SOAT para los tomadores de categorías subsidiadas como es el caso de las motocicletas.

Por las anteriores consideraciones, solicitamos respetuosamente que el proyecto de ley sea desestimado.

Agradecemos la atención a nuestros comentarios.

Cordial Saludo,



Claudia González Sánchez

Presidenta Ejecutiva

Asociación Colombiana de Corredores de Seguros