

Efectos causados a las aseguradoras por el cobro a través de las pólizas (SOAT), pos-pandemia en Colombia

Angie Daniela Herrera Montes

Tecnología en Gestión Financiera y de Recursos de la Salud, Ciencias Empresariales, Bogotá D.C, adanielaherrera@ucompensar.edu.co

Erika Johanna Parra Meneses

Tecnología en Gestión Financiera y de Recursos de la Salud Ciencias Empresariales, Bogotá D.C, ejohannaparra@ucompensar.edu.co

Claudia Cristina Seguanes Díaz

Tecnología en Gestión Financiera y de Recursos de la Salud, Ciencias Empresariales, Bogotá D.C, ccseguanessd@ucompensar.edu.co

Recibido: 26/05/2021 - **Aceptado:** 29/05/2021 - **Publicado:** 17/08/2021

RESUMEN

En este artículo se hace necesario resaltar que las aseguradoras o compañías de seguros que comercializan pólizas para accidentes de tránsito, son empresas especializadas en el manejo de recursos económicos proveniente del pago de las prima establecida para cada una de los pólizas (SOAT), con el fin de generar la cobertura a los servicios e indemnizaciones, a las cuales tiene derecho una persona natural o jurídica, posterior a los daños físicos y/o mentales causados a una o varias personas a consecuencia de un accidente de tránsito, por lo cual se pretende evaluar las causas positivas y negativas que han afectado a las aseguradoras con relación al cobro de la prima por concepto de SOAT pos-pandemia, hacia el año 1986 se da el comienzo de una actividad totalmente dirigida al rubro de transportes, es así como empezó a operar inicialmente la atención integral para las víctimas de accidentes de tránsito, teniendo en cuenta lo anterior se pretende exponer las causas que afectan a las Aseguradoras distribuidoras de pólizas de Seguros Obligatorios de Accidentes de Tránsito (SOAT), en relación a las primas facturadas por la compra del (SOAT), en el año 2020 y que por consecuencia de la Emergencia Sanitaria emitida por el Gobierno Nacional por el nuevo Coronavirus, que para efectos del actual documento se relacionara como COVID-19, genero la disminución del uso de los vehículos asegurados, así mismo la siniestralidad que había sido catalogado como un problema de Salud Publica en Colombia, ya que la población presenta afectación en su integridad física y/o mental lo cual crea una carga en el Sistema de Salud y razón por la cual se estableció que el dinero recaudado por las primas de las pólizas (SOAT), cubrieran las atenciones a las víctimas por Accidentes de Tránsito.

Palabras clave: Póliza; SOAT, involucrados; emergencia; dinero; siniestralidad.

ABSTRACT

In this article it is necessary to emphasize that the insurers or insurance companies that market policies for traffic accidents, are specialized in the management of economic resources from the payment of the premium established for each of the policies (SOAT), in order to generate coverage for services and compensation, to which a natural or legal person is entitled, subsequent to the physical and/or mental damage caused to one or more persons as a result of a traffic accident, therefore it is intended to assess the positive and negative causes that have affected the insurers in relation to the collection of the premium for SOAT post-pandemic, towards the year 1986 there is the beginning of an activity totally directed to the heading of transport, This is how the comprehensive care for the victims of traffic accidents began to operate initially, taking into account the foregoing it is intended to expose the causes that affect the Compulsory Traffic Accident Insurance Insurers (SOAT), in relation to the premiums invoiced for the purchase of the (SOAT), in the year 2020 and that as a consequence of the Health Emergency issued by the National Government by the new Coronavirus, which for purposes of the current document is related as COVID-19, gender the decrease in the use of insured vehicles, as well as the accident rate that had been classified as a public health problem in Colombia, because the population is affected in their physical and/or mental integrity which creates a burden in the Health System and why it was established that the money collected by the premiums of the policies (SOAT), covered the attention to the victims of Traffic Accidents.

Keywords: Policy; SOAT; involved; emergency; money; claims.

1. INTRODUCCIÓN

En Colombia hace 33 años, nace el inicio de una actividad económica relacionada con el aseguramiento de los vehículos de transporte de personas y otros, creada con el fin de proteger el bienestar de los ciudadanos, impulsando a los dueños de vehículos a adquirir la póliza con la empresa de su decisión, quien se convertirá en el ente pagador y administrador de los dineros que por consecuencia de la adquisición del (SOAT) se han recaudado con el pasar de los años, pero esto también origino que con el tiempo tuvieran mejoras y obligaciones para todas las partes involucradas (Percati, 2020; Portafolio, 2020).

Teniendo en cuenta lo anterior, y en relación a los cambios como lo son la obligatoriedad en la adquisición de la póliza (SOAT), de manera anual, la unificación de los amparos de muerte, gastos funerarios, y las definiciones dispuestas por el Gobierno Nacional eliminando la brecha en la ambigüedad de interpretación para aquellos eventos que se pretendían catalogar como Accidentes de Tránsito y por ende iniciar el cargo de los servicios a las pólizas (SOAT), de los vehículos involucrados, entre otros lo que ha causado la modificación en la estructura y concepción de la póliza (SOAT), así mismo se debe resaltar que en el año 2015 iniciando con la expedición del Decreto 056 de 2015 inician los cambios más importantes y relevantes para el manejo de los recursos relacionadas con la póliza (SOAT) y razón por la cual desde este año se han generado grandes cambios culminando con la generación de la Circular 021 del 2020 de la Superintendencia Financiera de Colombia (Huzgame, 2016).

Es necesario indicar que en los cambios que se han presentado han sido efectuados por varios actores involucrados como los son: la Superintendencia Nacional de Salud, el cual actuara como ente de vigilancia del sector que prestara los servicios de atención en salud, la Superintendencia Financiera actuando como ente regulador de todas las compañías avaladas para la distribuir el documento conocido como póliza (SOAT), las Aseguradoras de las cuales se pueden mencionar algunos como son: Seguros del Estado S.A.S, Seguros Mundial, La Previsora S.A. Compañía de Seguros, Seguros Generales Suramericana S. A, entre otros, las cuales serán administradoras de los recursos, así como el pagador de los servicios de salud y la remuneración de aquellas indemnizaciones adicionales reguladas por la normatividad legal vigente, donde el siguiente actor tiene derecho como beneficiario de dichas remuneraciones, en el cual figuraran dos posibles cobradores por la ocurrencia de un evento de accidentes de tránsito, que por disposición de las normas pueden hacerse acreedores del derecho a la retribución de dineros dispuesto según los diferentes gastos que se puedan generar tras dicho acto, donde se encuentran los Prestadores de Servicios de Salud, que para efectos de este documentó se conocerán como PSS, los familiares de las víctimas y así mismas.

Ahora bien, como el enfoque de este documento es en relación con las Aseguradoras, se debe tener en cuenta que este sector asegurador no era de gran relevancia antes del año 2020 a pesar de las cifras elevadas de personas afectadas en accidentes de tránsito, por lo anterior y como ya se mencionó, es un sector que a pesar de estar regulado por el estado es privado siendo administradores de sus propios recursos.

Este sector presentaba cifras de alta siniestralidad en donde se evidenciaba un incremento constante en relación a los accidentes donde se veían involucrados uno o varios vehículos y la afectación de una o más personas en su integridad física y mental, motivo por el cual en los años anteriores, la prima definida para la adquisición de la póliza (SOAT), incremento considerablemente, pero por la llegada del COVID-19 y la activación de la Emergencia Sanitaria dispuesta por el Gobierno Nacional, obligo a la disminución del uso de las vías y por ende los vehículos de transporte, haciendo que los indicadores de siniestralidad disminuyeran notablemente en la misma proporción, por lo que las actuaciones del Gobierno Nacional afectaron la administración de los dineros recaudados, evaluando la necesidad de que un porcentaje de estos dineros fuese direccionado al ADRES, con el fin de mitigar la atención de las personas afectadas por el COVID-19 (Durán & Nájera, 2020).

Con relación a lo anterior este documento abarcará el desarrollo de principales temas como lo son la historia relacionada con la creación de la póliza (SOAT), la normatividad que regula al sector Asegurador de pólizas (SOAT), las actuaciones que cada actor involucrado en el proceso de materializar el uso de la póliza (SOAT), las implicaciones de haber decretado la Emergencia Sanitaria por COVID-19, la disminución de la siniestralidad en todo el territorio colombiana y como fueron afectados los dineros recaudados por la adquisición de las pólizas a las Aseguradoras administradoras de estos recursos.

2. MARCO TEÓRICO Y/O ANTECEDENTES

“Origen de la póliza de Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito”

Con relación a la historia que causo la creación de las pólizas (SOAT), se debe mencionar en primer lugar, la publicación de la Ley 33 de 1886 a partir del 6 de febrero de 1986, con la cual se modifica el Código Nacional de Tránsito y se dictan otras disposiciones, donde se busca amparar el bienestar de las personas que viven en el territorio nacional y son afectadas por el uso de vehículos automotores (Ley 33, 1986).

Por otra parte el 1 de abril de 1988 entre en vigencia el Decreto 2544 de 1987 y en conjunto con la Superintendencia Financiera, se hace público por primera vez la necesidad de adquirir una póliza vigente que “Tiene por objeto cubrir la muerte o los daños corporales físicos causados a las personas y los gastos que se deban sufragar por atención médica, quirúrgica, farmacéutica, hospitalaria o funeraria, originados en accidentes producidos por vehículos automotores asegurados...” (Decreto 2544, 1987), Decreto que establece las condiciones con las cuales operan las Aseguradoras entre otras disposiciones generales.

La póliza (SOAT), con el pasar de los años tuvo varias mejoras y uno de sus importantes cambios fue el 19 de diciembre de 1990 con la entrada en vigor de Ley 45, en su Título II: De la actividad aseguradora; Capítulo I; el cual establecerá las normas que regularan a las “Aseguradoras” que actuaran como administradores de recursos frente a los Accidentes de Tránsito y las víctimas que estos eventos generen (Ley 45, 1990).

Teniendo en cuenta lo anterior y con la referencia de las normas ya mencionadas el 18 de abril de 1991 entra en vigencia el Decreto 1032 de 1991, el cual decreta la obligatoriedad de adquirir un seguro vigente que cubra los daños corporales que se causen a las personas en un accidente de tránsito, para los vehículos automotores que transiten por el territorio nacional, de igual manera en este se estipulan las características de las entidades habilitadas para ofrecer el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (Decreto 1032, 1991).

Para el 13 de diciembre del 2002 entra en vigor la, Ley 769 publicada el 13 de septiembre de 2002, donde se crea la obligatoriedad para todos los propietarios de vehículos de adquirir (SOAT), vigente según lo establece el Artículo 42, norma que al ser incumplida puede incurrir en penas sancionables conforme a lo establecido en el Artículo 131, cabe anotar que el incumplimiento de estas acarrea la imposición de una multa y la inmovilización del vehículo (Ley 769, 2002).

Posteriormente en el año 2009, el Gobierno Nacional mediante el Decreto 4975 el cual entra en vigor el 13 de diciembre de 2019, mediante el cual se declara estado de Emergencia Social en todo el territorio Nacional con el fin de evitar la grave crisis que afecta la viabilidad del Sistema General de Seguridad Social en Salud que amenaza con impedir la prestación de los servicios de salud y gozar del derecho fundamental a la salud (Decreto 4975, 2009).

Durante el periodo excepción el Gobierno expidió el Decreto 74 de 2010 el cual entre en vigencia el día 18 de enero de 2010, por el cual se incluyen modificaciones al régimen de Fondo de Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (FOSANT), así como la ampliación de las coberturas con cargo a los recursos del (SOAT), de los gastos de transporte y gastos médicos y de delego la administración de los recursos del FOSANT a las Aseguradoras (SOAT), donde se modifican algunos estatutos orgánicos del Sistema Financiero con el fin de crear la independencia patrimonial, administrativa, contable y estadística, para el pago de

las indemnizaciones ocasionadas por los vehículos que transitan por el territorio nacional. (Decreto 74, 2010).

La creación del Decreto 19, publicado y entrado en vigor el 10 de enero de 2012, con el cual en el Artículo 112 se especifican las coberturas y cuantías que se manejaran para la utilización de las pólizas (SOAT), por el cual se establecen las coberturas y cuantías que la póliza (SOAT) incluye (Decreto 19, 2012).

El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito con el cual se busca proteger y cubrir los gastos por los daños causados a las personas en accidentes de tránsito, más allá de ser una obligación para la circulación de automóviles nacionales y extranjeros en el territorio nacional colombiano por mandato legal, goza de gran importancia por su papel esencial en la financiación y garantía de acceso a los servicios médicos por parte de los conductores, pasajeros y peatones en Colombia (Restrepo & Rocha, 2006).

En teoría la cantidad de pólizas de (SOAT), expedidas debería aumentar cada año proporcionalmente, y decimos en teoría haciendo referencia a la información recopilada por la Federación de Aseguradores Colombianos (FASECOLDA) quien estimo unas cifras de vehículos del país que circulaban sin (SOAT) (Acosta, 2021).

Conceptualmente, se trata de un seguro que nació en nuestro país por medio de la ley 33 de 1986, Actualmente se encuentra regulado por el Estatuto Orgánico del sistema (artículo 192 y siguientes), incluyendo sus respectivos decretos reglamentarios, su trámite de expedición es sencillo, comparado a otros tipos de seguros cuyo trámite es complicado y costoso, hoy en día su expedición es posible en supermercados, estaciones de servicio, servicio a domicilio e incluso por internet el cual desde el año 2019 se expide de manera única en formato digital contribuyendo a la reforma digital con la entrada en vigencia de la factura electrónica, afín de controlar de manera más oportuna aquellos posibles fraudes que se causaban con la póliza física (Ley 33, 1986).

Para el año 1987 nace el Decreto 2544, donde se reglamentaron las condiciones de operación del (SOAT), y se marcó un pilar fundamental en la historia de este seguro, siendo muy importante ya que por primera vez en el país se expidió una norma que detalla lo relativo a la operación, sus coberturas, cuantías y las condiciones para el pago de las indemnizaciones, sin embargo en ese proceso administrativo se estableció que el (SOAT), en Colombia entraría a regir al año siguiente y que así se pudiese dar cumplimiento a los objetivos de ese Decreto, con fines de interés público de tal manera que cualquier víctima de accidente de tránsito tenga garantizada su atención en salud en el territorio colombiano, sin embargo logro que las compañías de seguros autorizadas para operar el (SOAT), debían transferirle el 20% del valor de las primas emitidas reguladas por el organismo de vigilancia y control que en su momento era la superintendencia Bancaria hoy en día la conocemos como Superintendencia financiera de Colombia (Decreto 2544, 1987).

Por otro lado mediante la Ley 45 de 1990, norma que objetivamente modificó sustancialmente la regulación de la actividad de los seguros en el país, toda vez que hizo aplicable el principio de la libre competencia, introdujo elementos para fortalecer aún más el patrimonio de las entidades, admitió la inversión extranjera hasta el 100%, eliminó las

inversiones forzosas, suprimió el monopolio de los seguros oficiales en favor de La Previsora y abolió el control de antelación que ejercía la Superintendencia Bancaria (Ley 45, 1990).

Teniendo en cuenta lo mencionado anteriormente en los procesos normativos se destaca el Decreto 1032 de 1991, incluido posteriormente en la actualización del Estatuto Orgánico del Sistema Financiero de 1993 descrito en el Decreto 663, que reguló integralmente el (SOAT). Esta norma definió, entre otros elementos, la función social del seguro, que tiene como objetivos: cubrir los gastos médicos, quirúrgicos, farmacéuticos, hospitalarios, funerarios y de transporte de las víctimas de accidentes de tránsito a las entidades prestadoras de servicios de salud; una indemnización por incapacidad permanente; atender a todas las víctimas de estos accidentes; contribuir al fortalecimiento de la infraestructura de urgencias del sistema nacional de salud con sus dos pilares profundizar y difundir el seguro (Decreto 663, 1993).

En la ley 769 se rigió en todo el territorio nacional de tal manera que regulan la circulación de los peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito, y vehículos por las vías públicas o privadas que están abiertas al público, o en las vías privadas, que internamente circulen vehículos; así como la actuación y procedimientos de las autoridades de tránsito. En desarrollo de lo dispuesto por el artículo 24 de la Constitución Política, todo colombiano tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, pero está sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades para garantía de la seguridad y comodidad de los habitantes, especialmente de los peatones y de los discapacitados físicos y mentales, para la preservación de un ambiente sano y la protección del uso común del espacio público (Ley 769, 2002).

Lo que le corresponde al Ministerio de Transporte como autoridad suprema de tránsito definir, orientar, vigilar e inspeccionar la ejecución de la política nacional en materia de tránsito. Las autoridades de tránsito promoverán la difusión y el conocimiento de las disposiciones contenidas en el código de tránsito. Los principios rectores de este código son: seguridad de los usuarios, calidad, oportunidad, cubrimiento, libertad de acceso, plena identificación, libre circulación, educación y descentralización. Para la acción del Estado como ente regulador y controlador del ejercicio de la libertad, no hay en materia de tránsito vesicular, lugares prohibidos para la actividad que le corresponde desarrollar (Ley 769, 2002).

Al paso de los años el 23 de diciembre de 2009 el presidente de la República, con la firma de todos sus ministros, quien decretó por 30 días la emergencia social mediante el Decreto 4975, el objetivo de dicha emergencia era “Disminuir la grave crisis que afecta la viabilidad del Sistema General de Seguridad Social en Salud (SGSSS) la cual amenazo de manera inminente, entre otro aspecto, la continuidad en la prestación del servicio público esencial de salud, así como el goce efectivo del derecho fundamental a la salud”; en el marco de dicha emergencia, se dictaron nuevos decretos los cuales eran 126 a 135 del 21 de enero de 2010 con los cuales se pretendía superar la referida crisis y se reformara parcialmente el sistema de salud contemplado en la Ley 100 de 1993, en mención señalo la emergencia para reducir la grave crisis que afecto la viabilidad del SGSSS la cual amenazo de manera inminente entre otro aspecto la continuidad en la prestación del servicio público esencial de salud, así como el goce efectivo del derecho fundamental a la salud (Aldana, 2020).

Fue indispensable que se haya creado el Decreto 4975 de 2009, el cual anunciaba el estado de Emergencia Social, permitiendo que publicara el Decreto 74 del 2010 por el cual las víctimas de accidentes de tránsito, donde el vehículo involucrado contara con una póliza (SOAT), vigente, serían atendidas en cualquiera de las instituciones que hacen parte de la red de urgencias y que estén habitadas dentro del sistema de salud y de igual forma recibirían la indemnización a la que hubiera lugar con cargo a la aseguradora, por lo que bajo la figura FOSANT se dictaron disposiciones donde los PSS, profesionales independientes y personas naturales en calidad de víctima o beneficiario podrían realizar los cobros directamente a las aseguradoras presentado la documentación mencionada en este Decreto en su artículo 4, todo lo anterior sería aplicado a partir del 1 de marzo de 2010 con el fin de agilizar la entrada de recursos a todas las instituciones y prestadores de servicios de salud que atendían a estas víctimas y la entrada de dineros no era proporcional con las atenciones realizadas (Decreto 74, 2010).

Para dar cumplimiento un cumplimiento del 100% al (SOAT), por medio del Decreto 19 del 10 de enero del 2012, se estipulan las coberturas que se manejaran para la utilización de pólizas (SOAT), seguidamente recopilando el análisis frente a la normatividad que antecede a fondo la historia de los seguros obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), ha sido objeto de fraude mediante diferentes modalidades que van desde utilizarlo para atenciones distintas a las derivadas de accidentes de tránsito hasta cobro de servicios no prestados o sobre facturados de los mismos (Decreto 19, 2012).

La norma es clara al contemplar que la póliza de (SOAT), solo cubre daños físicos o mentales causados a conductores, pasajeros y peatones, descartando los daños patrimoniales, los daños morales de personas involucradas en el accidente y la responsabilidad civil que pueda tener lugar. Igualmente, se requiere prestar atención para evitar la simulación de accidentes de tránsito con el fin de formular reclamaciones que no cumplan con las 4 premisas dictadas por la Circular 058 del 2016 donde describen cuales son las características y particularidades para que un evento sea catalogado como accidente de tránsito con cargo al (SOAT), ya que en estos eventos también existe la posibilidad de que sea un accidente de tránsito que no sea con cargo al (SOAT), y deba ser facturado con cargo a la cuenta del ECAT (Circular Externa 000058, 2015).

Lo anterior obedece al objetivo fundamental de este seguro: garantizar que las víctimas reciban una atención inmediata e integral para prevenir su muerte y restablecer su condición de salud, sin importar su rol en la ocurrencia del accidente de tránsito, por lo cual la prima que se debe pagar por el tomador se subdivide en: aporte financiero a la subcuenta del ADRES establecida como ECAT, de (SOAT), valor comercial a favor de las aseguradoras e intermediarios, aporte a la Agencia Nacional de Seguridad Vial y aporte al Ministerio de Transporte (RUNT) (Escobar, 2020).

El valor de la prima se establece cada año por decreto del Gobierno Nacional, cuyo incremento es proporcional al aumento del salario mínimo, los valores vigentes actualmente corresponden al Decreto 1785 de 2020 (Decreto 1785, 2020), en el que varían dependiendo de la clase, el servicio, el cilindraje y el modelo del vehículo, los valores oscilan entre \$267.400 para motos y \$1.030.900 para servicio público ínter municipal y \$242.200 para los

denominados autos familiares de modelos reciente con cilindraje bajo (Espíndola & Galindo, 2016).

3. METODOLOGÍA O DESCRIPCIÓN DEL PROCESO

Este artículo presenta un enfoque de estudio pormenorizado, con el cual se pretende realizar la revisión literaria con relación a las pólizas SOAT en Colombia y los efectos a esta pos-pandemia, para lo cual fue necesario realizar una exploración de artículos, noticias y revistas que abarcaran los temas que eran necesario para la producción del actual documento.

Para realizar el contenido de este artículo, se utilizó una metodología sistemática, por lo cual, se construyó una pregunta problema “¿Qué efectos positivos y negativos causa a las aseguradoras el recaudo de las primas por concepto del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito pos-pandemia?”, lo que nos permitió enfocar el propósito del documento y así mismo abordar de manera adecuada y precisa la investigación de la información necesaria para obtener el panorama adecuado para la contextualización y solución de la pregunta problema.

Por lo anterior, la información base que se utilizó para este documento, se filtró conforme a las palabras claves póliza; SOAT, involucrados; emergencia; dinero; siniestralidad, entre otras, filtrando de igual forma por información del territorio nacional, de la misma manera se optó para este documento remontarnos a los artículos, normas etc., que brindaran un panorama histórico y que permitiera hacer la comparación para el antes y después de pandemia.

Teniendo en cuenta lo ya mencionado, este documento está enfocado a profesionales en áreas de la Salud, Administración, Economía y cualquier involucrado con las pólizas y también los interesados de campos conexos; a continuación, se despliega el desarrollo metodológico de este artículo y sus resultados.

Actuaciones de los actores involucrados en el proceso de materializar el uso de las pólizas (SOAT),

Los aseguradores están respondiendo a la emergencia sanitaria de COVID-19 en distintos frentes: como pagadores de siniestros o prestadores de servicio, como empleadores y como administradores de capital. Cada uno de ellos tiene sus propios desafíos, no sólo para la industria de los seguros, sino para la economía y la sociedad en general, con relación a esto se despliegan las diferentes funciones para los diferentes actores que intervienen en el proceso los cuales se describirán a continuación:

- Superintendencia Nacional de Salud: corresponde a la entidad que vigila y regula a las PSS, con el fin de que cumplan con los estándares para ser habilitados y presten los servicios conforme lo dicta la Ley.
- Superintendencia Financiera: Es la entidad que regula y vigila las actuaciones de las Aseguradoras, en el entendido de dar cumplimiento a los términos de pago

establecidos por la Ley y todas aquellas irregularidades que retrasen el flujo de dineros alas PSS.

- Aseguradoras (Seguros del Estado S.A.S, Seguros Mundial, La Previsora S.A. Compañía de Seguros, Seguros Generales Suramericana S. A): Son las organizaciones encargadas expedir el documento que certifica la adquisición de la póliza (SOAT), así como la encargada de recaudar los dineros provenientes del pago de las primas y la administración de estos recursos para dar cobertura a los amparos dispuestos por la normatividad legal vigente, a fin de pagar los servicios de salud prestados y las indemnizaciones que haya alugar por la incapacidad permanente o muerte y gastos funerarios de las víctimas de accidente de tránsito,
- Prestadores de Servicios de Salud: Son las instituciones o profesionales independientes, que se encuentran habilitadas para prestar servicios de atención en salud, con el fin de estabilizar, tratar y rehabilitar a los usuarios del sistema de salud, en este caso estas instituciones son las que deben prestar los servicios que requieran las personas que sean víctimas en accidentes de tránsito, de igual forma en este grupo se encuentran las entidades que realizan el traslado de víctimas desde el lugar del accidente hasta la institución que presta la primera atención de urgencias y desde una institución a otra.
- Víctimas y beneficiarios: las victimas corresponde a los conductores, pasajeros o peatones que son atendidos con lesionados físicas o mentales de manera temporal o permanente a causa de un evento donde el causante es un vehículo automotor amparado por una póliza (SOAT), y así mismo, los beneficiarios son los familiares que conforme a la normatividad legal vigente pueden ser beneficiarios de las indemnizaciones que a causa de un accidente de tránsito han perdido a un familiar.

Consecuencias Emergencia Sanitaria Por COVID-19

En el territorio nacional dado a que somos un país con baja implementación en el seguro, el problema se ha centrado en el relevante impacto que tuvieron las ordenes de aislamiento por la emergencia sanitaria del COVID-19, en la reducción del riesgo asegurado en seguros de daños reales, es decir aquellos seguros sobre los bienes tangibles especialmente los seguros automóviles, llevo a la superintendencia financiera a expedir la circular externa 021 del 2020, por medio de cual ordeno analizar los seguros en los cuales se da ese bajo incremento del riesgo para proceder a la devolución de las primas, sin embargo en el Decreto 800 del 2020 del ministerio de salud ordeno a las aseguradoras del (SOAT), transferir al ADRES (Administradora de los Recursos del Sistema General de Seguridad Social en Salud) la primas que soportaban el riesgo del periodo de la orden de aislamiento obligatorio desde su inicio esto se dio hasta el 5 de mayo del 2020.

Finalmente, el Decreto ley 676 del 2020 inserto en la tabla de enfermedades profesionales directas al COVID-19, para los trabajadores del sector de la salud, incluyendo el personal administrativo, de aseo, vigilancia y cualquiera vinculado con este sector, No obstante, el seguro no fue ajeno a movimientos fuertes desde la declaratoria de la pandemia, si bien por

otra parte al presentarse alteraciones en los contratos garantizados por estas pólizas, habrá mucha discusión en uno y otro sentido.

Aunque en general el mercado se vio afectado por un ingreso menor de primas y la disminución de recursos financieros durante el primer semestre, su base fue sólida y tuvo un apoyo en la rentabilidad de las inversiones que cubren las reservas de los riesgos asumidos en periodos anteriores y en la menor siniestralidad. Al cierre del periodo de cuarentena, según cifras de FASECOLDA, el resultado neto de la industria es de 1,1 billones de pesos.

Por lo demás la superintendencia financiera emitió un concepto en el que se invita a analizar caso a caso los siniestros presentados, puesto que no se puede afirmar que, en todos ellos, la pandemia y las ordenes de aislamiento obligatorio configuran causales de fuerza mayor o por sucesos que ocurrieron inesperadamente o por casualidad que examinan las responsabilidades en el cumplimiento contractual (Durán & Nájera, 2020).

Disminución de la Siniestralidad en el Territorio Colombiano

En un año marcado por la pandemia del COVID 19 durante el 2020 la siniestralidad de accidentes disminuyó en un 23 % respecto al año anterior Sin duda siendo un factor positivo para el país, en el ámbito de los automóviles, en el mes de junio en Colombia habían 2,1 millones de vehículos con seguros voluntarios de automóviles esto es un 26% de los que tiene la póliza (SOAT), la devolución de las primas, ampliación en coberturas, han impactado las primas de este entorno causando una caída económica con respecto al año anterior, En cuanto al (SOAT), las primas bajaron en un 6%, pues los propietarios de vehículos cuyas pólizas se vencían en el periodo de la cuarentena decidieron no renovarlas hasta que se permitiera la circulación.

La salud, seguidamente reporta más de 800.000 pólizas voluntarias que cobijan a cerca de 2.5 millones de colombianos, el temor al contagio disminuyó las consultas médicas y los procedimientos, por lo que en los primeros seis meses de año se notó una disminución del 12% en la siniestralidad, sin embargo se ha tenido una mezcla de impactos en el entorno de los vehículos automóviles, en los meses de marzo y abril, se tuvo una baja en la frecuencia de siniestros del 30 %, porque no se utilizaron los vehículos y así mismo por la menor venta de estos, y después de considerar más de un mes de confinamiento obligatorio, el sector asegurador reportó un decrecimiento en primas (SOAT), del 10 %.

Ante los cambios en la siniestralidad esperada, la Superintendencia Financiera de Colombia expidió la Circular 021 de 2020, mediante la cual se dan instrucciones a las compañías de seguros para cuantificar la disminución del riesgo y la reducción correspondiente de la prima, con el fin de efectuar su reintegro mediante la devolución de sumas de dinero, la extensión en la cobertura del seguro o cualquier otro mecanismo definido por la entidad y aceptado de forma expresa o tácita por el tomador (Torres & Garzón, 2018).

Las instrucciones de la Superintendencia financiera aplicaron para distintos ramos de seguros, pero no para el (SOAT). En estas circunstancias de disminución de riesgo, el (SOAT), tuvo un tratamiento diferente y que no es muy conocido por los ciudadanos, algunos de los cuales esperaban recibir algún reintegro o beneficio por el menor riesgo que supuso la

reducción de la movilidad. En el caso del (SOAT), ante la necesidad de aumentar el flujo de recursos hacia el sistema de salud para hacer frente a las exigencias derivadas de la pandemia.

Los estados financieros de las aseguradoras aun no reflejan en los siniestros pagados en beneficio completo del confinamiento y las restricciones de la movilidad, Esto debido a la naturaleza de esta línea de negocio en donde el reporte de los siniestros tiene un retraso entre tres y seis meses, por tal motivo es de esperarse que la siniestralidad del entorno muestre una reducción mayor en los próximos meses como resultado de un índice de la reclamación menor, no obstante podrá ser afectada por un crecimiento menor en primas y por un aumento de los elementos quirúrgicos y de la inflación medica debido a la desvalorización del peso colombiano frente al dólar.

Se considera que las compañías que Operan con el (SOAT), podrán tener un impacto moderado en su desempeño técnico, dado el margen bajo de rentabilidad que esta línea de negocio ha registrado históricamente. El impacto variaría en cada compañía dependiendo del peso de esta línea de negocio, el escenario del comportamiento del virus y sus efectos en la economía del país, son elementos que motivara a una actualización en el análisis de dicho impacto.

¿Cómo fueron afectados los dineros recaudados por la adquisición de las pólizas a las Aseguradoras administradoras de estos recursos?

Según estadísticas de FASECOLDA, las aseguradoras adquirieron 6 billones por primas de seguros voluntarios de vehículos y pagaron \$2,1 billones en siniestros. En (SOAT), primas fueron de \$2,8 billones y los siniestros sumaron \$1,6 billones; por este motivo, al tener que responder por menos accidentes, a las aseguradoras les estaría quedando un mayor porcentaje a favor, que deberían compartir con sus clientes, muchos de ellos profundamente afectados por la crisis económica que vive el país.

Como resultado, la industria aseguradora y el Gobierno están estudiando alivios para los asegurados, que podrían incluso agregarse a los decretos de emergencia económica, como devolver un porcentaje del valor pagado en la prima, lo que implicaría sumas muy bajas, así mismo, se está estudiando la posibilidad de una ampliación de las vigencias de las pólizas por 45 días, es decir, que ya no vencerían en 12 meses, sino en 13, 5 meses.

La razón de esta medida es clara, se ha disminuido el riesgo que deben asumir las aseguradoras y, por ende, el seguro debería costar menos, esto es evidente en términos del (SOAT), que básicamente cubre los costos médicos de los accidentes de tránsito; lo que no se aplica en los seguros voluntarios con los cuales habría que tener otra consideración, puesto que estos van enfocados en cubrir la responsabilidad civil del asegurado.

Mientras que las medidas de confinamiento favorecieron a ramos como el de automóviles, (SOAT), transporte y accidentes personales, otros recibieron los mayores impactos de esta circunstancia elevando la siniestralidad, por ejemplo, en las pólizas exequiales, la siniestralidad pasó de 34 % en 2019 a 45 % en el año 2020; en las de desempleo, el incremento fue de 17 % al 29%, mientras que la emisión de primas se contrajo hasta el 16%.

Por su parte, la siniestralidad en pólizas colectivas y vida grupal incrementando en 4 puntos porcentuales, al pasar de 36% al 43% en el año 2020, también se dio un aumento de cuatro puntos en la siniestralidad del ramo vida individual en el mismo periodo, la cual llegó al 27 % anual al cierre del año, Así mismo resalta que la emergencia sanitaria ha creado conciencia de la importancia del aseguramiento de la vida y la salud (Monterrosa., 2020).

4. ANÁLISIS DE RESULTADOS O HALLAZGOS

Variable del sector de seguros

(SOAT), es un producto que contribuye al mercado asegurador en Colombia y como ya se ha mencionado, su objetivo principal es atender los daños físicos y mentales de causados a las personas en accidentes de tránsito, al ser un producto de carácter obligatorio la tarifa del (SOAT), es regulada por la Superintendencia Financiera de Colombia y se actualiza anualmente de acuerdo con el incremento del salario mínimo, por lo que para el año 2019 presento un incremento considerable en un 4,9% en promedio (Grafico 1).

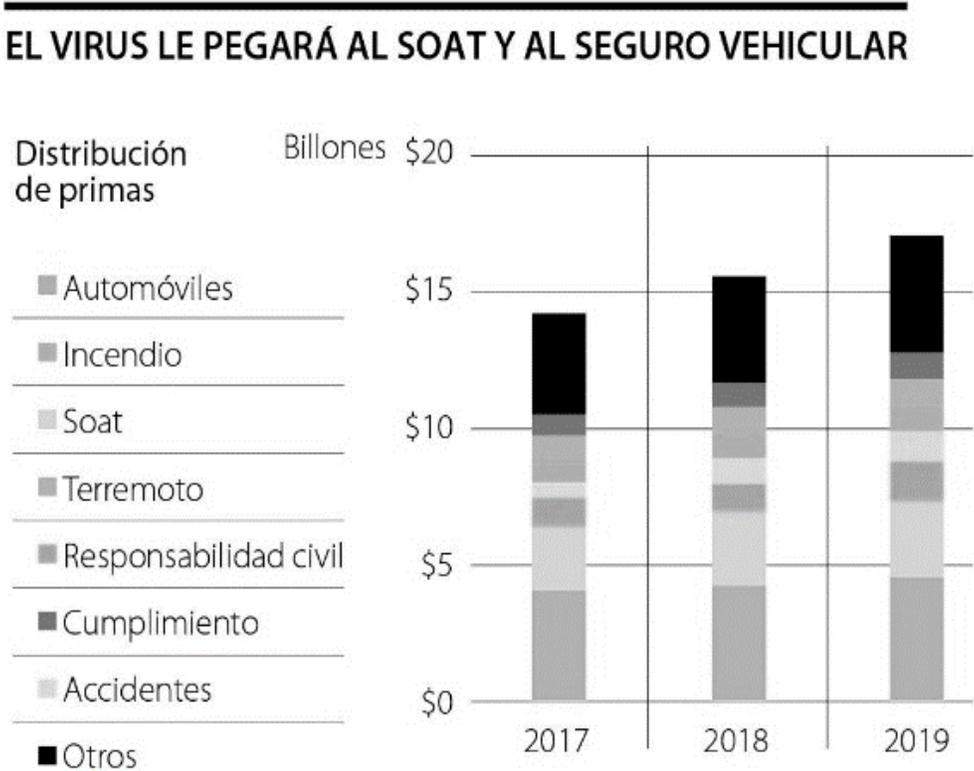


Gráfico 1. El COVID-19 impactara las primas emitidas del (SOAT). Fuente: Monterrosa (2020).

Distribución de primas según póliza adquirida

A marzo de 2020, el índice de siniestralidad de (SOAT), aumentó frente a de marzo de 2019 (Grafico 2), debido a la naturaleza de esta línea de negocio en donde el reporte de los siniestros tiene un retraso entre tres y seis meses, en línea con esto, será evidente que para el

2020 y lo trascendido del 2021 hasta no se levanten las medidas de prevención para mitigar el brote por COVID-19, la siniestralidad se verá disminuida considerablemente en comparación al 2019, lo que causó la disminución excesiva para el valor de la prima ante la adquisición de estos seguros, por lo ya mencionado, el 5 de junio de 2020, la Superintendencia Financiera emitió la Circular 021 de 2020, en donde establece que las aseguradoras que expiden (SOAT), deberán transferir a la Administradora de los Recursos del Sistema General de Seguridad Social en Salud los recursos que no se utilizaron en la atención de accidentes de tránsito durante el período del aislamiento preventivo, esto como consecuencia de la disminución del riesgo asegurado.

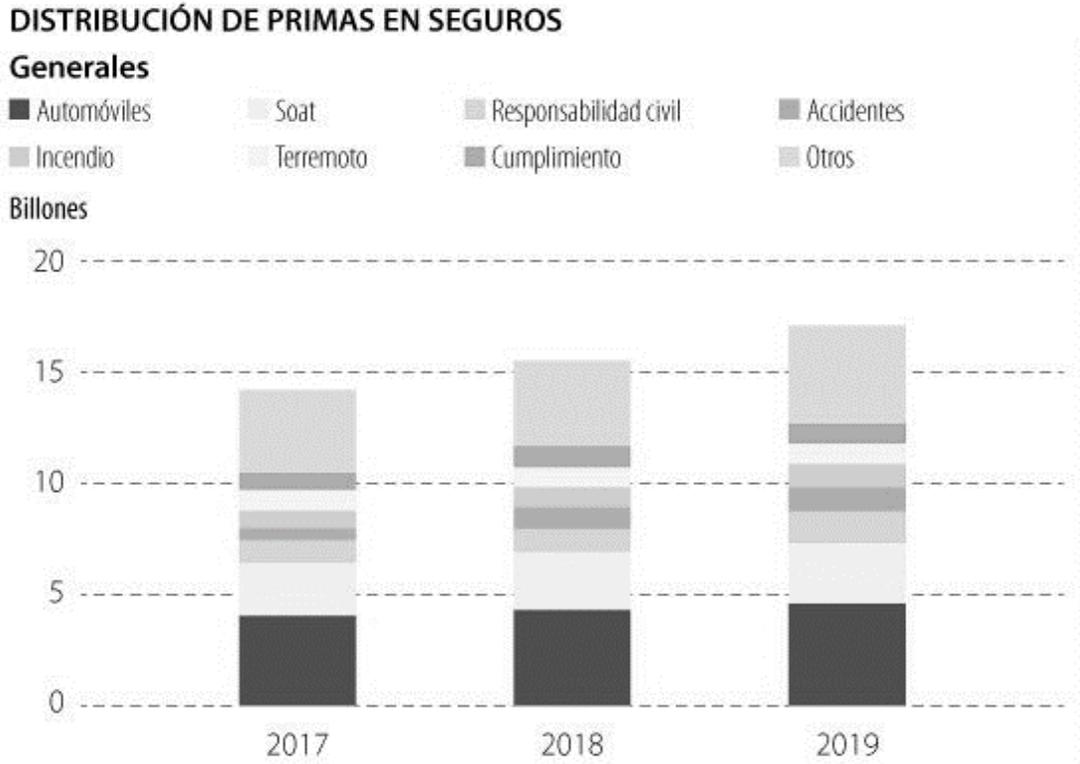
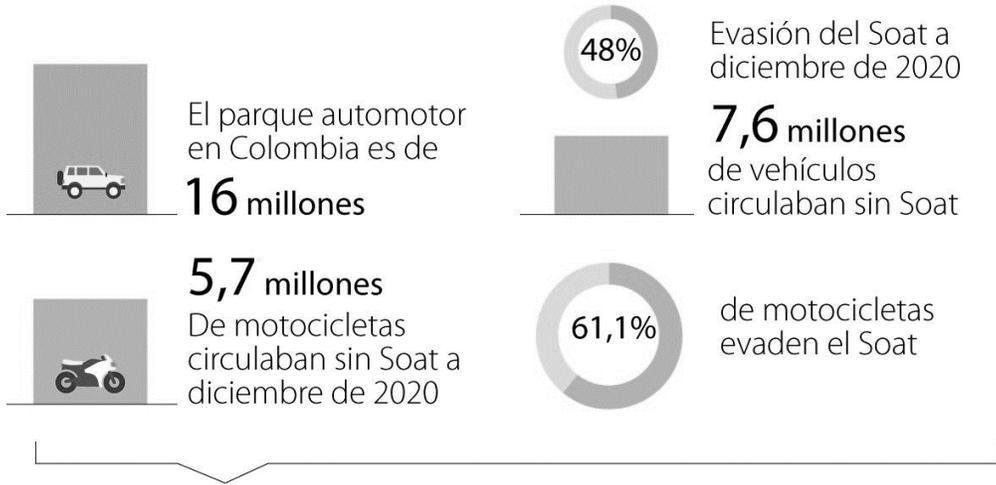


Gráfico 2. El COVID-19 impactará las primas emitidas del (SOAT). Fuente: Monterrosa (2020).

Según la revista Fitch Ratings, uno de los principales impactos, de acuerdo con el análisis, podría ser una disminución de las primas emitidas, debido a la relación directa que existe entre estas y el PIB; considerando que la calificadora estima un decrecimiento de entre -0,1% y -2,3% para el PIB del año 2020 por la pandemia, cifra que dependerá de la extensión del aislamiento y de cómo se van reactivando los sectores, habrá una desaceleración en las primas emitidas (FitchRatings, 2020).

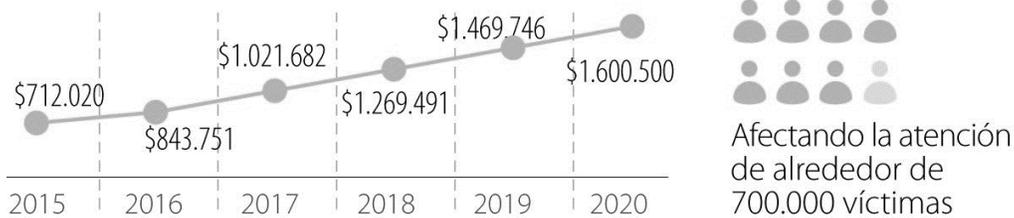
Consecuencias por la pandemia

EVASORES DEL SOAT DURANTE LA PANDEMIA

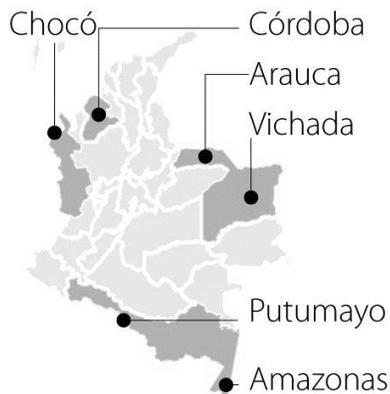


Recursos para el sector salud que se dejaron de percibir

(Cifras en millones)

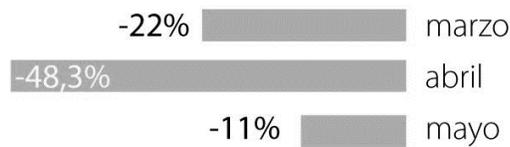


Departamentos que menos cumplen con la norma



Variación de expedición de pólizas

2019-2020



Costo del Soat 2020



Fuente: Fasecolda / Gráfico: LR-VT

Gráfico 3. Evasores del (SOAT), durante la pandemia. Fuente: Acosta (2021).

Es necesario mencionar que pese a la disminución de la siniestralidad durante el periodo catalogado como cuarentena estricta por pandemia, en la cual el uso de vehículo se vio

restringido, no mitiga la evasión a la adquisición de la póliza (SOAT), la cual como ya fue mencionado es obligatorio para transitar en territorio colombiano como se evidencia en la (Gráfico 3), y esto afecta el ingreso de recursos y la utilización de los mismos, ya que se aumenta el fraude por pólizas prestadas, vehículos fantasmas o en fuga, donde las aseguradoras se encuentran en el riesgo de cubrir los gastos por atenciones que no deben ser con cargo a ninguna póliza (SOAT), y a su vez esto incrementa el uso de dineros del ADRES en la cuenta del ECAT por concepto de vehículos fantasmas o en fuga.

Así mismo se evidencio que para el año 2020, la rentabilidad del (SOAT), aunque pudo haber sido beneficiada por una siniestralidad más baja, proveniente de una frecuencia menor de reclamación por las restricciones de movilidad establecidas por el Gobierno debido a la emergencia sanitaria por COVID – 19, también se vio afectada por el efecto conjunto de la disminución en la adquisición de pólizas, por otro lado, afectaciones como el decrecimiento en las ventas de automóviles, la disminución reciente en la tarifa, la inflación médica y que en los últimos años ha acompañado a este segmento de negocio.

Transición en vista de los seguros para automóviles en Colombia

Posterior a la emisión de la Circular 021 de 2020 por la Superintendencia Financiera, en la cual se dictó que las aseguradoras que debían acobijar a los propietarios por el tiempo que estuviera la cuarentena nacional en el país, por lo que se dispusieron 2 vías de solución una de ellas devolver la primas o alargar la vigencia de estas.

Por otro lado, se vio afectado el sector de la venta de nuevos vehículos tras tener una caída en el mercado, ya que es uno de los sectores de venta importantes, desde que varias empresas empezaron con el trabajo remoto o en casa se hicieron grandes recortes de personal, sin embargo, ante la crisis económica los consumidores vieron afectado el bolsillo por el cual se volvieron más sensibles frente a los precios y muchos optaron por buscar y conseguir seguros mucho más accesibles y económicos para su bolsillo.

Digitalización negocio de los seguros

Como alternativa frente a la crisis económica que estaban viviendo las compañías de seguros, se vieron en la obligación de adaptarse a la era tecnológica que se está viviendo en los últimos años, las principales compañías de seguros crearon APP'S para interactuar en sus canales de compra y venta de los seguros digitales, incluso se tuvo una mejora y se hicieron más fáciles los procesos de compra por lo que decrecieron los costos de suscripción y de las pólizas, por ejemplo los formularios digitales, no solo garantizarían el distanciamiento social, sino que se apresuraron y redujeron costos frente a este proceso, seguidamente a este cambio para todos se aumentó el uso de tecnologías de inteligencia artificial que se usan para optimizar la recomendación del producto según lo que requiera el cliente y así incrementar la probabilidad de encontrar el seguro adecuado a cada necesidad.

5. CONCLUSIONES

Con relación a lo anteriormente expuesto, podemos concluir que actualmente el sector asegurador de las pólizas (SOAT), se está viendo afectadas teniendo en cuenta, que las

consecuencias de la recesión y la baja siniestralidad, son efectos que se comienza a evidenciarse con mayor impacto en la actualidad, a pesar de la reducción en los accidentes, lo cual mejora en gran medida la calidad de vida de las persona, la disposición de recursos, para los eventos de años pasados un se requieren y se debe tener presente el aumento del fraude y el aumento de accidentes hasta el 2019, lo que permite que los prestadores sigan presentando la facturación por las atenciones de salud prestadas a las víctimas y siguen siendo un costo para las aseguradoras, puesto que el flujo de recurso a los prestadores de servicios de salud no se ha tenido y por el contrario se ha exigido con más vehemencia a estos administradoras el reconocer los dineros adeudados a las PSS,

De igual forma, se logró identificar que a pesar de la disminución de siniestros donde un vehículo automotor se encuentra involucrado y causa el cobro con cargo a la póliza (SOAT), se han aumentado para el año 2020 los evasores para la adquisición de este tipo de seguros por la falta de recursos, disminución en la venta de vehículos lo que impacta otros sectores, pero que así mismo ha aumentado la entrega de recursos tanto a la Adres, como a las PSS, ya que actualmente todas aquellas compañías aseguradoras están siendo vigiladas de manera más estricta, exigiendo el cumplimiento de todas aquellas normas que las regulan y fueron creadas con el fin de velar por el interés tanto del tomador, como de la víctima y del mismo sistema de salud.

Se pudo reconocer que las aseguradoras realizaron un reconocimiento en la reducción del riesgo durante el confinamiento, pero no se materializó en reintegro de dineros o beneficios directos para los tomadores de la póliza, sino que, de manera indirecta, benefició a todos los colombianos, ya que se hizo efectivo mediante la disposición de recursos que se entregaron al sistema de salud del país por el concepto de primas recaudadas por pólizas (SOAT).

Por todo lo anteriormente mencionado, podemos decir que el sector Asegurador relacionado con las pólizas (SOAT), ha presentado diferentes impactos pos-pandemia que según el sector que lo esté evaluando emitirá un juicios negativo o positivo al respecto, donde los únicos que realmente cuentan con la experiencia son aquellos que están siendo viviendo el día a día ante la responsabilidad que conlleva ser el administrador de recursos para el sistema de salud en Colombia, por la difícil situación que se vive diariamente, pero al igual que todos los sectores económicos que se mueven en el territorio nacional ha tenido que acarrear las consecuencias a causa de la pandemia.

6. REFERENCIAS

Acosta., V. (2021). Durante 2020 el sector salud dejó de percibir \$1,6 billones por los evasores del (SOAT). Recuperado de: <https://www.larepublica.co/economia/durante-2020-el-sector-salud-dejo-de-percibir-16-billones-por-los-evasores-del-SOAT-3138589>

Aldana, N. (2020). *Función social y cobertura del seguro obligatorio Soat en Colombia*. (Trabajo de grado, Universidad Santiago de Cali). Recuperado de <https://repository.usc.edu.co/bitstream/handle/20.500.12421/4965/FUNCI%C3%93N%20SOCIAL.pdf?sequence=3&isAllowed=y>

Durán, V., & Nájera, A. (2020). Resultados de la industria a septiembre de 2020. *FASECOLDA*, 180(1), 42-51. Recuperado de <https://revista.fasecolda.com/index.php/revfasecolda/article/view/673/641>

El Congreso de Colombia. (6 de febrero de 1986). Por la cual se modifica el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones. [Ley 33 de 1986]. Recuperado de <http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=1589853>

El Congreso de Colombia. (19 de diciembre de 1990). Por la cual se expiden normas en materia de intermediación financiera, se regula la actividad aseguradora, se conceden unas facultades y se dictan otras disposiciones. [Ley 45 de 1990]. Recuperado de <http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Leyes/1600083>

Espíndola, C. M. & Galindo, J. C. (2016). *Seguro obligatorio de accidentes de tránsito, crisis de sostenibilidad financiera en Colombia y sus consecuencias*. (Trabajo de grado, Universidad Militar Nueva Granada). Recuperado de: <http://hdl.handle.net/10654/16234>

Escobar, B. (2020). *Perspectivas del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) en el Contexto latinoamericano y colombiano*. (Trabajo de grado, Universidad Santiago de Cali). Recuperado de <https://repository.usc.edu.co/handle/20.500.12421/5176>

FitchRatings. (2020). Impactos del Coronavirus en el Desempeño del (SOAT), en Colombia. Recuperado de <https://www.fitchratings.com/research/es/insurance/impactos-del-coronavirus-en-el-desempeno-del-soat-en-colombia-07-07-2020>

Huzgame, Á. (2016). SOAT: el seguro de todos y para todos. *Revista Fasecolda*, 164(1), 58-61. Recuperado de <https://fasecolda.com/cms/wp-content/uploads/2019/09/revista-fasecolda-164.pdf>

Ministro de Hacienda y Crédito Público & Ministro de Salud y Protección Social. (18 de diciembre de 2015). Aplicación del numeral 1 del artículo 3 del Decreto 056 de 2015. [Circular Externa 000058 de 2015]. Recuperado de: <https://www.minsalud.gov.co/sites/rid/Lists/BibliotecaDigital/RIDE/DE/DIJ/circular-058-2016.pdf>

Monterrosa, H. (2020). El covid-19 impactará las primas emitidas del (SOAT), y del seguro todo riesgo vehicular. Recuperado de: <https://www.larepublica.co/finanzas/el-covid-19-impactara-las-primas-emitidas-del-SOAT-y-del-seguro-todo-riesgo-vehicular-3006042>

Percati. (2020). Historia del Soat en Colombia. Recuperado de: <https://comprasroatco.com/historia-del-soat-en-colombia/>

Portafolio. (2020). Tarifas del Soat en 2021 bajarán. Portafolio.co. Recuperado de: <https://www.portafolio.co/economia/tarifas-del-SOAT-2021-bajaran-precios-del-SOAT-en-colombia-547871>

Poder Público - Rama Legislativa. (6 de julio de 2002). Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones. [Ley 769 de 2002]. Recuperado de <http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Leyes/1826223>

Presidencia República de Colombia. (31 de diciembre de 1987). Por el cual se reglamentan los artículos 115 y 116 de la Ley 33 de 1986 (artículos 259 y 260 del Decreto-ley 1344 de 1970) y 3^o de la Ley 16 de 1979. [Decreto 2544 de 1987]. Recuperado <http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=1462494>

Presidencia República de Colombia. (18 de abril de 1991). por el cual se regula integralmente el segundo obligatorio de daños corporales causados a las personas en accidentes de tránsito. [Decreto 1032 de 1991]. Recuperado de <http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Decretos/1211149>

Presidencia de la República de Colombia. (02 de abril de 1993). Por medio del cual se actualiza el Estatuto Orgánico del Sistema Financiero y se modifica su titulación y numeración. [Decreto 663 de 1993]. Recuperado de <http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Decretos/1142040>

Presidencia de la República de Colombia. (23 de diciembre de 2009). Por el cual se declara el Estado de Emergencia Social. [Decreto 4975 de 2009]. Recuperado de <http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Decretos/1695090>

Presidencia de la República de Colombia. (18 de enero de 2010). Por medio del cual se introducen modificaciones al régimen de Fondo de Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito -Fonsat- y se dictan otras disposiciones. [Decreto 74 de 2010]. Recuperado de <http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Decretos/1691218>

Presidencia de la República de Colombia. (10 de enero de 2012). por el cual se dictan normas para suprimir o reformar regulaciones, procedimientos y trámites innecesarios existentes en la Administración Pública. [Decreto 19 de 2012]. Recuperado de <http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Decretos/1004430>

Presidencia de la República de Colombia. (29 de diciembre de 2020). Por el cual se fija el salario mínimo mensual legal. [Decreto 1785 de 2020]. Recuperado de http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=30040290#ver_30234121

Restrepo, L., & Rocha, J. C. (2006). *Guía práctica del seguro obligatorio de daños corporales causados a las personas en accidentes de tránsito (SOAT), como parte integral de la seguridad social en salud de Colombia*. (Trabajo de especialización, Universidad de la Sabana). Recuperado de <https://intellectum.unisabana.edu.co/handle/10818/5214>

Torres, A., & Garzón, L. (2018). *Análisis de la metodología Chain Ladder para el cálculo de la Reserva Técnica de Siniestros No Avisados (IBNR) del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) en Colombia*. (Trabajo de grado, Universidad Piloto de Colombia). Recuperado de

<http://repository.unipiloto.edu.co/bitstream/handle/20.500.12277/6431/Trabajo%20de%20grado%20Calculo%20Actuarial.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Varela, C. (2018). Seguridad Vial, el reto del nuevo Gobierno. Revista Fasecolda. Recuperado de: <https://revista.fasecolda.com/index.php/revfasecolda/article/view/449>