

SUPERINTENDENCIA FINANCIERA DE COLOMBIA

**REVISIÓN CONDICIONES TÉCNICAS Y FINANCIERAS
SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO – SOAT-**

**SUBDIRECCIÓN DE ESTUDIOS ECONÓMICOS Y ANÁLISIS DE RIESGOS
DIRECCIÓN DE INVESTIGACIÓN Y DESARROLLO**

BOGOTÁ D.C. 2017

SUPERINTENDENCIA FINANCIERA DE COLOMBIA

CONTENIDO

1. INTRODUCCIÓN	3
2. RESUMEN	4
2.1 Fuentes de información	4
2.2 Metodología	5
3. REVISION TARIFARIA	6
3.1 Consideraciones iniciales	6
3.1.1 Cambios originados por el entorno regulatorio	6
3.1.2 Cambios originados por factores como la composición del parque automotor, frecuencia y severidad	7
3.1.3 Expuestos	7
3.1.4 Siniestros	8
3.1.5 Siniestralidad	9
3.1.6 Frecuencia	9
3.1.7 Severidad	10
3.2 Etapas de revisión	11
3.2.1 Etapa 1. Estimación de la prima pura de riesgo	11
3.2.2 Etapa 2. Cálculo de la prima pura de riesgo ajustada	12
3.2.3 Etapa 3. Estimación de la prima comercial	12
3.2.4 Etapa 4. Análisis de suficiencia	13
4. RESULTADOS	13
5. CONSIDERACIONES FINALES	14
5.1 Órdenes de magnitud del incremento de la tarifa 2018	16
6. ANEXOS	18
6.1 Tabla de categorías de vehículos	18

SUPERINTENDENCIA FINANCIERA DE COLOMBIA

1. INTRODUCCIÓN

El seguro obligatorio de accidentes de tránsito “SOAT” se crea mediante la Ley 33 de 1986 e inicia su operación en 1988 cuando la entonces Superintendencia Bancaria (hoy Superintendencia Financiera) aprobó la nota técnica del mismo. Su marco jurídico fue reforzado cuando por medio de la expedición del decreto 1032 de 1991 *“se regula integralmente el seguro obligatorio de daños corporales causados a las personas en accidentes de tránsito”*, reglamentación que es posteriormente incorporada mediante el Decreto 663 de 1993 al Estatuto Orgánico del Sistema Financiero. Desde entonces se han realizado varios los ajustes normativos que de manera directa e indirecta impactan la operación del seguro, con el objetivo de mejorar la atención de las víctimas de accidentes de tránsito, para citar los más recientes, el Decreto Ley 019 de 2012, el Decreto 967 de 2012 y la Resolución 1135 de 2012, modificaron la cobertura de gastos médicos hasta 800 SMDLV y disminuyeron el porcentaje de transferencia para el FOSYGA de 20% a 14.2%. Por último, la Resolución 3499 de 2017 expedida por el Ministerio de Transporte, elevó el valor de la tasa RUNT de \$1.610 a \$1.800.

Es importante resaltar que el SOAT se entiende como un seguro obligatorio dispuesto por ley y tiene carácter social en el que todo vehículo automotor debe estar amparado por éste,¹ el objetivo es que a través de su recaudo se garanticen los recursos que permitan brindar atención médica integral a las víctimas de accidentes de tránsito² velando por la protección prioritaria de la vida e integridad de las víctimas, independientemente de quién lo haya originado (conductor, peatón o pasajero). En consecuencia, el SOAT es un seguro enfocado exclusivamente en la atención de las personas y por ende, no cubre responsabilidad civil, daños a bienes o hurto. Más específicamente de acuerdo con lo establecido en el numeral 2 del Artículo 192 del EOSF, los objetivos del SOAT son:

- a. Cubrir la muerte o los daños corporales físicos causados a las personas; los gastos que se deban sufragar por atención médica, quirúrgica, farmacéutica, hospitalaria, incapacidad permanente; los gastos funerarios y los ocasionados por el transporte de las víctimas a las entidades del sector salud;
- b. La atención de todas las víctimas de los accidentes de tránsito, incluso las de causados por vehículos automotores no asegurados o no identificados, comprendiendo al conductor del vehículo respectivo;
- c. Contribuir al fortalecimiento de la infraestructura de urgencias del sistema nacional de salud, y
- d. La profundización y difusión del seguro mediante la operación del sistema de seguro obligatorio de accidentes de tránsito por entidades aseguradoras que atiendan de manera responsable y oportuna sus obligaciones.

¹ Artículo 192 del EOSF *“Para transitar por el territorio nacional todo vehículo automotor debe estar amparado por un seguro obligatorio vigente que cubra los daños corporales que se causen a las personas en accidentes de tránsito. Quedan comprendidos dentro de lo previsto por este numeral los automotores extranjeros en tránsito por el territorio nacional. Las entidades aseguradoras a que se refiere el artículo 196 numeral 1 del presente Estatuto estarán obligadas a otorgar este seguro.*

² Para el caso del SOAT, de acuerdo con el Decreto 3990 de 2007, es un *“suceso ocasionado o en el que haya intervenido al menos un vehículo automotor en movimiento, en una vía pública o privada con acceso al público, destinada al tránsito de vehículos, personas y/o animales, y que como consecuencia de su circulación o tránsito, cause daño en la integridad física de las personas”*.

SUPERINTENDENCIA FINANCIERA DE COLOMBIA

Las coberturas por víctima en salarios mínimos diarios legales vigentes (SMDLV), establecidas mediante el numeral 1 del artículo 193 del Decreto-Ley 663 de 1993 y modificadas mediante el artículo 112 del Decreto 019 de 2012, a la fecha son las siguientes:

- **Gastos médicos, quirúrgicos y hospitalarios:** Cubre hasta 800 SMDLV equivalentes a \$19.672.456 para 2017 y \$20.833.128 para 2018.
- **Incapacidad permanente:** Su tope máximo es de 180 SMDLV equivalentes a \$4.426.303 para 2017 y \$4.687.454 para 2018, esta cobertura depende del porcentaje o grado de pérdida de capacidad.
- **Muerte y gastos funerarios:** Corresponde a una cobertura máxima de 750 SMDLV (\$18.442.928 para 2017 y \$19.531.058 para 2018), siempre que la muerte de la víctima ocurra dentro del año siguiente a la fecha de ocurrencia del accidente de tránsito.
- **Transporte:** La cobertura por gastos de transporte es de 10 SMDLV (\$245.906 para 2017 y \$260.414 para 2018), pagadera a quien realice el traslado de la víctima hasta la institución prestadora de salud (IPS) más cercana.

Ahora bien conforme con lo dispuesto en el inciso 5 del artículo 193 del EOSF que indica que: *“La Superintendencia Bancaria revisará periódicamente las condiciones técnicas y financieras de la operación de este seguro, propósito para el cual solicitará a las entidades aseguradoras la información que estime conveniente. En todo caso, en la determinación de las tarifas se observarán los principios de equidad, suficiencia y moderación y se podrán establecer rangos diferenciales según la naturaleza de los riesgos”*, este documento técnico presenta la revisión de las condiciones técnicas y financieras del ramo. Cabe aclarar que las tarifas y las coberturas están indexadas al SMDLV, de modo que, con independencia al resultado derivado de este análisis, el valor final pagado por el usuario se modifique anualmente una vez se conozca el porcentaje de aumento del salario mínimo.

2. RESUMEN

Teniendo en cuenta lo anterior para el año 2017 la revisión mostró cambios importantes en el comportamiento de las principales variables asociadas al cálculo la tarifa (frecuencia y severidad), por lo que fue necesario hacer un ajuste tarifario después de casi 9 años³, con el fin de mantener la sostenibilidad del sistema.

2.1 Fuentes de información

El análisis y revisión de las condiciones técnicas y financieras del SOAT, parte de la información histórica de pólizas vigentes y los siniestros pagados entre 2010 y 2016⁴ contenida en las bases de datos del Sistema Integrado de Información en SOAT (SIIS)⁵

³ El último ajuste tarifario por concepto de riesgo se realizó a través de la Circular Externa 004 de 2009.

⁴ El estudio no contempla los datos de 2017, dado que el reporte no es lo suficientemente maduro (pendientes de validación, verificación, ajustes y/o reporte) para generar precisión a la estimación.

⁵ Se analiza la información de las trece compañías que cuentan con autorización de la Superintendencia Financiera de Colombia (SFC) para expedir pólizas de SOAT: Allianz, Axa Colpatría, QBE, Mundial, Suramericana, Previsora, Mapfre, Bolívar, Estado, Liberty, Cardif, Equidad y Solidaria.

SUPERINTENDENCIA FINANCIERA DE COLOMBIA

donde reposa información póliza a póliza de los vehículos automotores asegurados con SOAT, así como las reclamaciones realizadas por las víctimas o IPS y con cargo a una póliza de SOAT registrada.

Por su parte, los datos de los gastos incurridos en la explotación del ramo fueron obtenidos del Formato 290 en donde las compañías que comercializan el SOAT remiten a la Superintendencia información de relacionada con primas, pagos de siniestros y ajustes de reserva para diferentes ramos, entre otros aspectos.

2.2 Metodología

Las tarifas del SOAT son establecidas para las 36 categorías de vehículos según variables como el uso, cilindraje o capacidad de carga y/o antigüedad del vehículo, de acuerdo con lo estipulado en la Circular Básica Jurídica⁶.

El análisis de las condiciones técnicas y financieras del SOAT se fundamenta en la nota técnica vigente⁷, por lo tanto, para determinar la prima pura de riesgo, se estimó la frecuencia y severidad para cada una de las 35⁸ categorías de automotores definidas en la Circular Externa 004 de 2009. Posteriormente, se estimó la prima pura de riesgo ajustada, donde se incorporan los recargos por siniestros pendientes de pago para la frecuencia y severidad (frecuencia y severidad ajustada) y un margen fijo de seguridad ante desviaciones de siniestros.

Los componentes de los gastos administrativos, de personal y comisiones se encuentran definidos en la nota técnica del ramo, la cual fija un factor de gastos del 23% (15% para gastos de administración y de personal y 8% para gastos por comisiones). Por otra parte, el parámetro de la Tasa Anual de Descuento es el EWMA⁹ 12 meses de la DTF mensual certificada por el Banco de la República¹⁰.

Las estimaciones se realizaron reconociendo el valor de los siniestros reportados para toda la cartera sin discriminar en particular el tipo de cobertura afectada. Adicionalmente, se incluye la proyección de siniestros pendientes de pago la cual se realizó a través de la aplicación de la metodología *ChainLadder* que permite encontrar el valor y número de los siniestros *ultimate*. Debe entenderse que estos resultados son aplicables únicamente para las compañías que comercializan el SOAT en su conjunto y no para una compañía en particular.

⁶ Circular Externa 029 de 2014.

⁷ <https://www.superfinanciera.gov.co/descargas/institucional/pubFile1028388/20171222notatecnicasoat.docx>

⁸ Ciclomotores no hizo parte del cálculo dado que su tarifa se definió en la Circular Externa 018 de 2017 y la información de su experiencia siniestral aún se empezó a recopilar en 2018.

⁹ *Exponential Weighted Moving Average*.

¹⁰ La tasa anual de descuento es el parámetro utilizado para reconocer los rendimientos financieros que las entidades aseguradoras devengan producto de la inversión de las primas obtenidas por la comercialización del SOAT.

SUPERINTENDENCIA FINANCIERA DE COLOMBIA

Este estudio técnico incorpora los cálculos de reasignación de gastos por concepto de ajuste de siniestros¹¹, el cual incorpora en la siniestralidad un factor que reconoce dicho ajuste en la estimación de los siniestros *ultimate*, en línea con los estándares internacionales en el tratamiento de este tipo de gastos.

Finalmente, es pertinente aclarar que el estudio no incorpora los vehículos tipo ciclomotor, tricimotor y cuadriciclo, dado que la información utilizada es con corte hasta el 31 de diciembre de 2016 y el Ministerio de Transporte estableció la obligatoriedad del SOAT para este tipo de vehículos mediante la Resolución 0160 de 2017, situación por la cual la tarifa fue definida mediante Circular Externa 018 de 2017.

3. REVISION TARIFARIA

3.1 Consideraciones iniciales

Son varios los elementos que han tenido un impacto sobre la estructura tarifaria del SOAT en los últimos años, unos de origen regulatorio y otros (los más relevantes) producto de la recomposición del parque automotor, para lo cual se realizaron agrupaciones por grandes tipos de vehículos (autos, motos y resto)¹² para visualizar el comportamiento del riesgo y otras variables importantes dentro del estudio.

3.1.1 Cambios originados por el entorno regulatorio

Recientes cambios regulatorios han tenido un impacto relevante dentro de las condiciones técnicas y financieras del ramo. La Ley 1438 de 2011, en pro de una oportuna y ágil atención de las víctimas en accidentes de tránsito, estableció que el concepto del médico de urgencias es prueba suficiente para determinar el origen del siniestro y la procedencia del mismo (laboral, accidente de tránsito, común), lo que conllevó a eliminar el concepto emitido por la policía de tránsito como prueba de la ocurrencia del accidente de tránsito.

Así mismo, el Decreto Ley 019 de 2012 y sus normas complementarias incrementaron la cobertura de gastos médicos con cargo a las aseguradoras del SOAT de 500 a 800 SMDLV. Para asumir esa mayor cobertura el Ministerio de Salud y Protección Social disminuyó el porcentaje de transferencia que las entidades aseguradoras realizan al FOSYGA. Con posterioridad a este ajuste se incrementó el número de víctimas con afectaciones a la cobertura de gastos médicos por encima de los 500 SMDLV.

¹¹ Son aquellos gastos en que incurre la aseguradora una vez ocurre el siniestro, por ejemplo, los honorarios de auditores médicos, honorarios de las juntas de calificación regional para determinar incapacidad total y permanente, entre otros.

¹² Las motos contemplan las categorías 110, 120, 130 y 140. Los autos contemplan las categorías: 211, 212, 221, 222, 231, 232, 211, 212, 221, 222, 231, 232, 511, 512, 521, 522, 531, 532, 611, 612, 621 y 622 y todas las categorías que no se hayan mencionado anteriormente corresponden al tipo de vehículo resto.

SUPERINTENDENCIA FINANCIERA DE COLOMBIA

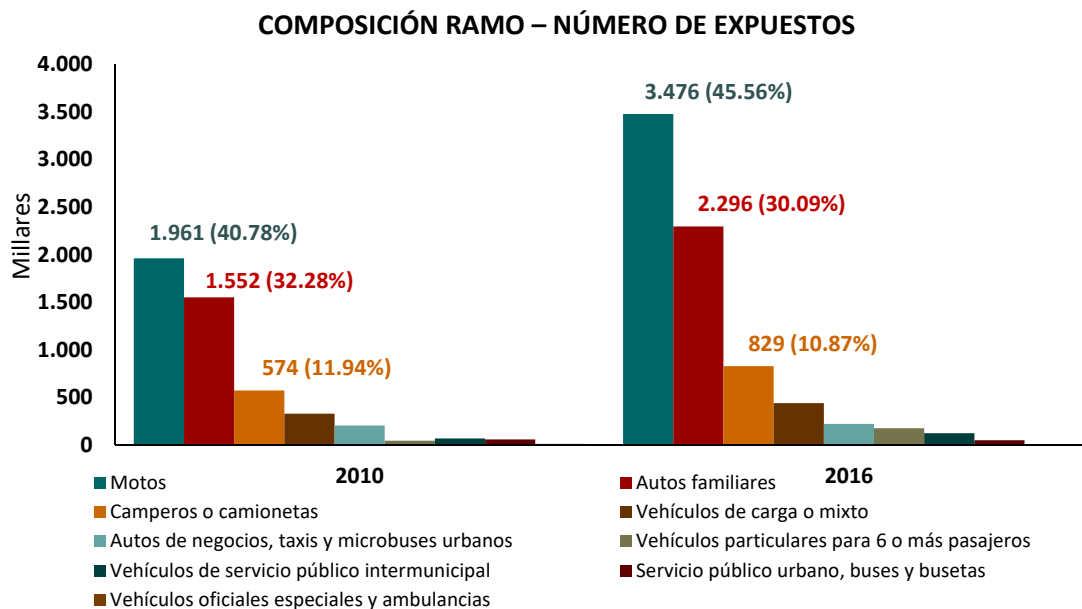
3.1.2 Cambios originados por factores como la composición del parque automotor, frecuencia y severidad.

En la actualidad, el parque automotor colombiano evidencia una mayor participación de motos y vehículos de transporte urbano (buses y busetas¹³), cuyo ritmo de crecimiento supera al reportado por los otros tipos de vehículo. Por ejemplo, en 2012 por cada vehículo particular se observaba 0.74 motos cifra que para 2016 alcanza 1.11. En cuanto a los siniestros, sobresale la participación mayoritaria de las motos en accidentes de tránsito, en efecto, la siniestralidad supera el 100% para este tipo de vehículo¹⁴.

3.1.3 Expuestos

El número de expuestos que se expresa en años riesgo, es decir donde un año riesgo corresponde a una póliza vigente por un periodo de 12 meses, permite determinar la composición del parque automotor, así como el número de vehículos expuestos por año. De acuerdo con la información analizada el parque automotor colombiano ha crecido un 58% entre 2010 y 2016, luego de pasar de 4.8 millones a 7.6 millones de expuestos. Las motos han aumentado su participación en expuestos en alrededor de 5 pp en razón al crecimiento del 77% entre 2010 y 2016. Los autos de negocios, taxis y microbuses urbanos crecieron 8.2%, ubicándose en el quinto lugar en la participación del parque automotor. La Gráfica 1 presenta la evolución del número de expuestos y la participación del total de expuestos para los 9 tipos de vehículo entre 2010 y 2016.

Gráfica 1



¹³ Las motos, buses y busetas urbanos son tipos de vehículo subsidiados.

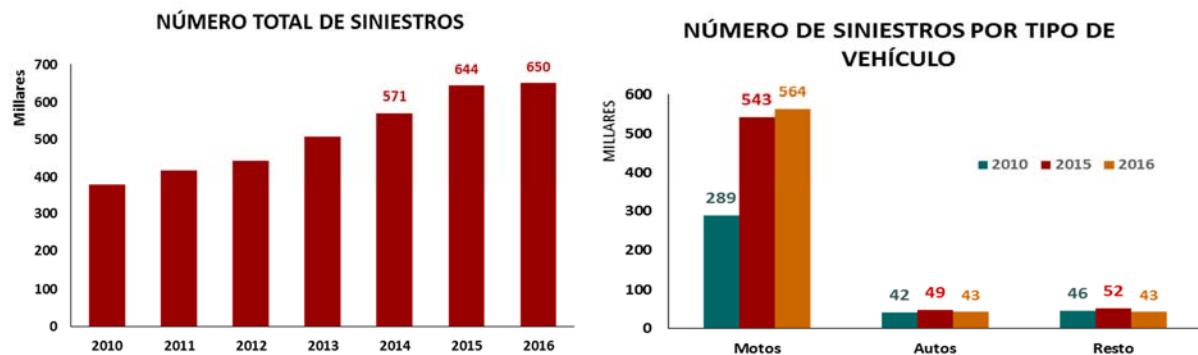
¹⁴ Esto significa que por cada 100 pesos que pagan los tomadores de SOAT, las entidades aseguradoras deben pagar más de 100 pesos para atender los siniestros derivados de los accidentes de tránsito.

SUPERINTENDENCIA FINANCIERA DE COLOMBIA

3.1.4 Siniestros

En la medida en que la composición del parque automotor ha cambiado, también se observa una tendencia creciente en los siniestros. De hecho, el número de víctimas en accidentes de tránsito ha crecido más de 62%, luego de pasar de 370 mil en 2010 a más de 650 mil víctimas en 2016. Si bien para todos los tipos de vehículos el número de expuestos se incrementó en el periodo, se evidencia que la siniestralidad no ha tenido un comportamiento homogéneo. Por último, la tasa de crecimiento promedio anual del número de siniestros se ubica en 9.7%

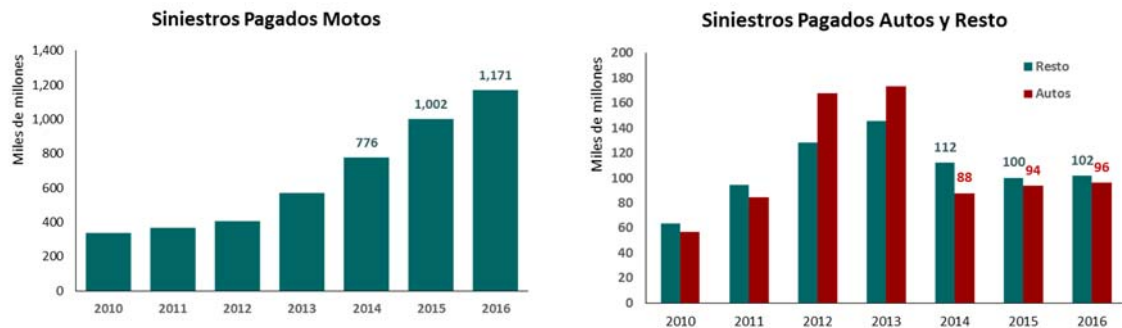
Gráfica 2



NOTA: Incluye estimación de siniestros pendientes de pago

Al analizar el monto de los siniestros pagados por las entidades aseguradoras que operan el ramo del SOAT, se observa un crecimiento promedio anual del 20% entre 2010 a 2016, llegando a cerca de \$1.3 billones en 2016. Los montos pagados en los autos crecen entre 2014 a 2016 en 9.6%, mientras que los siniestros pagados de las motos presentan una variación promedio anual de 23.7%. (Gráfica 3).

Gráfica 3



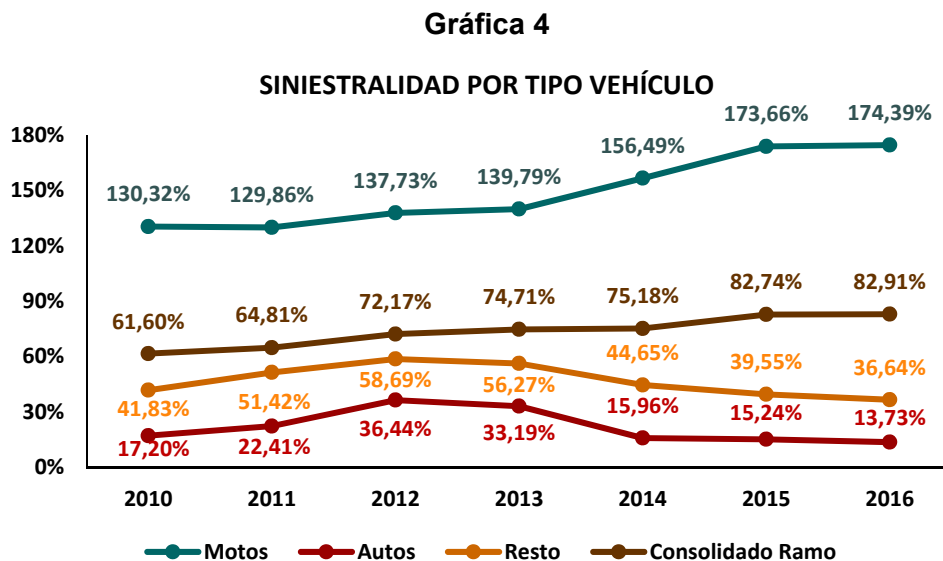
NOTA: Incluye estimación de siniestros pendientes de pago

SUPERINTENDENCIA FINANCIERA DE COLOMBIA

3.1.5 Siniestralidad

La siniestralidad se calcula como el cociente entre los montos pagados por siniestros y las primas devengadas e indica la porción de la prima devengada que se utiliza para cubrir los siniestros en los cuales incurren las entidades aseguradoras por la atención de las víctimas de accidentes de tránsito. En resumen, permite ver por cada peso que ingresa a las entidades aseguradoras cuánto se gastan para la atención de las víctimas.

El índice de siniestralidad consolidado del ramo alcanza el 82.91% en 2016 (Gráfica 4), lo cual quiere decir que por cada 100 pesos que ingresan a las entidades aseguradoras autorizadas para comercializar el SOAT, éstas destinan 82.91 pesos para la atención de las víctimas. Las motos son el principal actor que jalona el crecimiento del índice de siniestralidad alcanzando el 174.39% al cierre de 2016, el segmento resto en donde se encuentran los buses y busetas urbanos, los cuales registran un índice de siniestralidad cercano 116.1%.



Nota: Incluye estimación de siniestros pendientes de pago

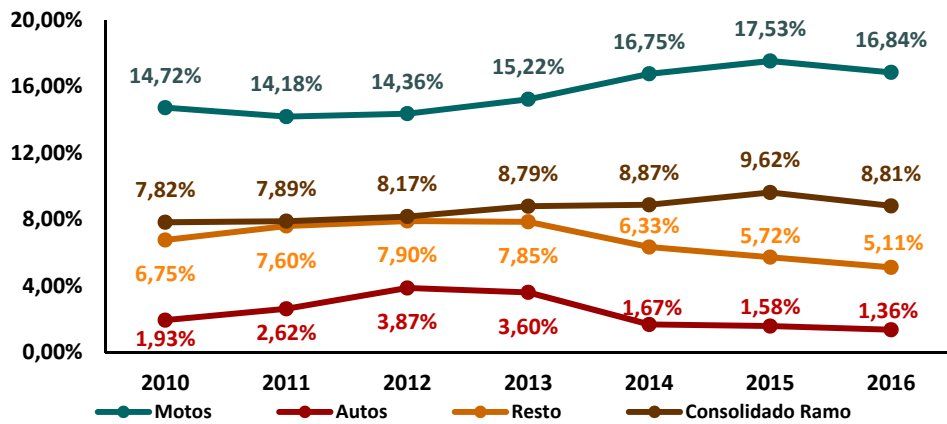
3.1.6 Frecuencia

La frecuencia se calcula como el cociente entre el número de siniestros y el número de pólizas expuestas (expuestos) y denota el número de veces que las pólizas son afectadas ante la ocurrencia de siniestros. En otras palabras, para el caso de la frecuencia del ramo, por cada 100 pólizas expuestas en el SOAT, 8.81 pólizas son afectadas ante la ocurrencia del siniestro producto de un accidente de tránsito. La Gráfica 5 revela que la frecuencia consolidada del ramo se mantiene alrededor del 8%, pero algunos tipos de vehículo han tenido incrementos de 2 pp en todo el periodo de estudio.

SUPERINTENDENCIA FINANCIERA DE COLOMBIA

Gráfica 5

FRECUENCIA RAMO



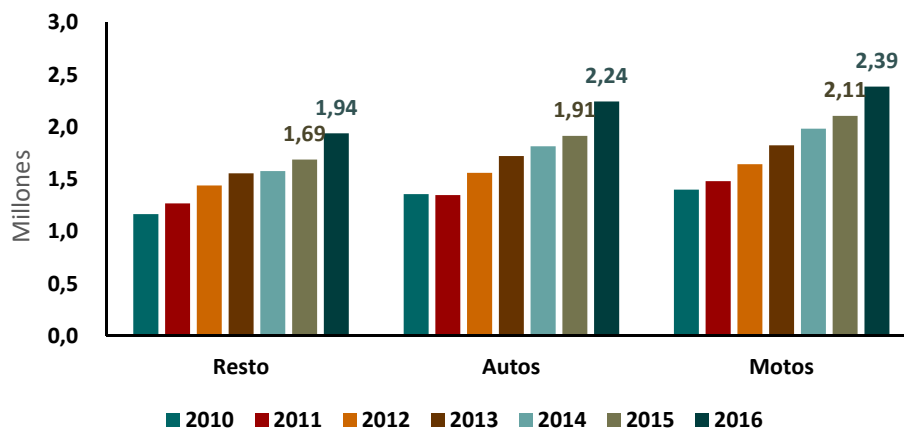
Nota: Incluye estimación de siniestros pendientes de pago

3.1.7 Severidad

El costo promedio que pagan las entidades aseguradoras por siniestro reportado (severidad), se calcula como el cociente entre el valor pagado de los siniestros y el número total de siniestros. Este indicador presenta en general una tendencia alcista, donde las motos presentan un crecimiento promedio anual de 9.33%, los autos de 8.92% y el segmento resto 8.93%, entre 2010 y 2016. El último año este crecimiento fue del 13.3% para el segmento motos, 17.2% para el segmento Autos y 14,9% para el resto, lo cual refleja que en general los siniestros son más costosos.

Gráfica 6

SEVERIDAD RAMO



Nota: Incluye estimación de siniestros pendientes de pago

3.2 Etapas de revisión

Este estudio parte de la nota técnica del ramo vigente y analiza de forma integral los elementos de frecuencia, severidad y siniestralidad que el ramo ha tenido durante el horizonte de estudio (2010 a 2016) siguiendo tres etapas, las cuales tienen en cuenta los siniestros pendientes de pago, las transferencias y los gastos asociados a la comercialización del SOAT y se encuentran armonizadas con lo dispuesto en la nota técnica.

En la primera etapa se calcula la prima pura de riesgo, mientras que en la segunda esa prima se ajusta con los componentes de recargo adicionales por concepto de ajustes de siniestros pendientes de pago, tasa anual de descuento y un margen de seguridad por desviaciones de siniestros¹⁵. La prima pura de riesgo, la prima pura ajustada y la prima comercial son calculadas año a año y por cada una de las categorías. Para el cálculo de la prima comercial, se utiliza un promedio simple por categoría de las primas comerciales obtenidas durante los últimos 2 años.

En la tercera etapa, se incorporan los parámetros establecidos por Ley como lo son los recargos por transferencias al Fondo de Solidaridad y Garantía en Salud (FOSYGA, actualmente ADRES - Administradora de los Recursos del Sistema General de Seguridad Social en Salud) y la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), además del respectivo margen de gastos definido para el ramo (ver nota técnica).

En la última etapa, se realiza el análisis de suficiencia de tarifa a través del comparativo de las primas global comercial obtenidas en este estudio y la prima global vigente (prima actual). En otras palabras, la prima comercial se compara con las tarifas vigentes del ramo. Para esto se emplea la metodología de la nota técnica y se obtiene el aporte marginal por categoría a nivel de prima de acuerdo con la composición anual del parque automotor. A continuación, se describen las fórmulas empleadas en cada una de las etapas:

3.2.1 Etapa 1. Estimación de la prima pura de riesgo

La Prima Pura de Riesgo (PPR) representa el valor esperado de los siniestros por unidad de exposición. Ello indica que se debe contar con estimaciones de la frecuencia y severidad para cada una de las 35 categorías definidas en la CE 004 de 2009 para los años de estudio (2010 a 2016). La PPR se expresa formalmente como:

$$PPR = \frac{VR}{\# Exp} = \frac{\# Sin}{\# Exp} * \frac{VR}{\# Sin} = Frec * Sev$$

Donde,

VR: Valor pagado de las reclamaciones o siniestros.

¹⁵ La nota técnica se encuentra en la página web de la SFC en el siguiente link:
<https://www.superfinanciera.gov.co/jsp/Publicaciones/publicaciones/loadContenidoPublicacion/id/202/f/0/c/00#SOAT>

SUPERINTENDENCIA FINANCIERA DE COLOMBIA

Exp: Número de expuestos. El número de expuestos está expresado en años riesgo, donde un año riesgo corresponde a una póliza vigente por un periodo de 12 meses y el número de siniestros corresponde al número de víctimas por año.

Sin: Número de siniestros. Un siniestro se define como aquella reclamación producto de la atención a una víctima o lesionado en un accidente de tránsito, a cargo del SOAT.

Frec: Frecuencia. La frecuencia se define como el número de veces que se afectan las pólizas por la ocurrencia del siniestro del total de pólizas expuestas.

Sev: Severidad. La severidad es el costo promedio que pagan las entidades aseguradoras por siniestro reportado.

3.2.2 Etapa 2. Cálculo de la prima pura de riesgo ajustada

Luego de calcular la PPR se procede a calcular la Prima Pura Ajustada (PPA) de acuerdo a la siguiente fórmula:

$$PPA = \frac{PPR * (1 + SP) * (1 + MS)}{(1 + \pi)^{1/2}}$$

Donde,

PPR: Prima Pura de Riesgo.

SP: Siniestros Pendientes de Pago, que corresponde a la evolución de las reclamaciones durante y después de la vigencia de la póliza. El desarrollo de los siniestros posterior a la fecha de vigencia de la póliza y los avisos extemporáneos al periodo de la vigencia se calculan a partir de la metodología de triángulos.¹⁶

MS: Margen de Seguridad. La nota técnica estipula un MS del 1% para garantizar que la tarifa sea suficiente ante desviaciones en las estimaciones de los siniestros.

π : Tasa Anual de Descuento. Reconoce los rendimientos financieros producto de la inversión de las primas cobradas por las entidades aseguradoras, para tal fin se utiliza la DTF estipulada en la nota técnica.¹⁷

3.2.3 Etapa 3. Estimación de la prima comercial

La estimación de la prima comercial (PC), es la etapa previa al análisis comparativo de suficiencia de tarifa del ramo. La PC se obtiene a partir de la siguiente expresión:

$$PC = \frac{PPA}{(1 - G) * (1 - Trans)}$$

Donde,

G: Gastos de administración, de personal y comisiones.

Trans: Transferencias al FOSYGA y la ANSV.

¹⁶ Evolución de las reclamaciones durante y después de la vigencia de la póliza (siniestros pendientes de pago).

¹⁷ EWMA de la DTF

SUPERINTENDENCIA FINANCIERA DE COLOMBIA

En consecuencia, se afecta la PPA, calculada en la etapa 2, con los porcentajes de transferencias del año objeto de estudio, dado que la normativa amplió la cobertura de gastos médicos, quirúrgicos y hospitalarios hasta 800 SMDLV (Decreto 967 de 2012) y estipuló nuevos porcentajes de transferencias a partir de la expedición de la Resolución 1135 de 2012. Teniendo en cuenta lo anterior, para 2010 y 2011 se utilizó el 23%, para 2012 el 14% y a partir de 2013 el porcentaje utilizado corresponde al 17%.

Adicionalmente, este estudio utiliza un porcentaje de gastos equivalente al 23% (15% para gastos de administración y de personal y 8% para gastos por comisiones), estipulado en la nota técnica.

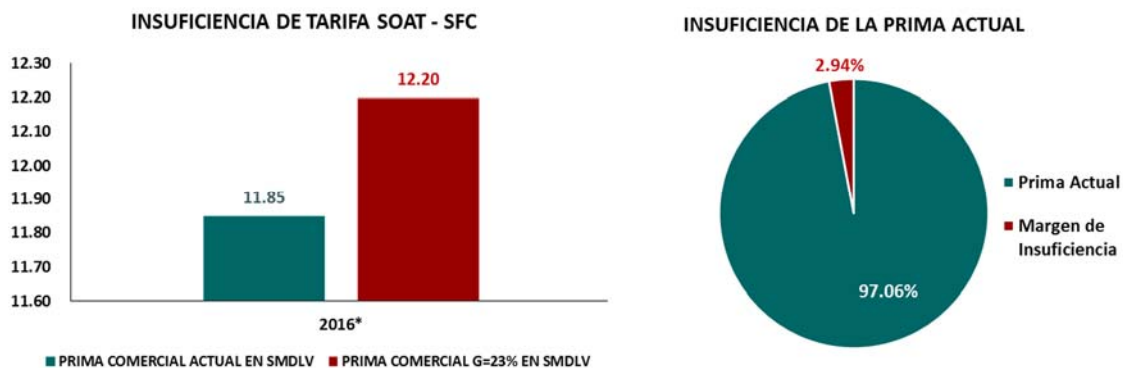
3.2.4 Etapa 4. Análisis de suficiencia

Esta etapa parte de la prima comercial obtenida en la etapa anterior (PC), los expuestos y la nota técnica vigente. El comparativo entre las primas se realiza a partir del promedio ponderado de las primas con el número de expuestos. La nota técnica establece que si la prima vigente (prima actual) promedio ponderado es mayor a la prima comercial promedio ponderado obtenida en estudio, existe suficiencia de tarifa en el SOAT. Por el contrario, se dice que existe insuficiencia cuando la prima actual promedio ponderado es menor a la obtenida en el estudio y se procede al ajuste tarifario.

4. RESULTADOS

Dado el comportamiento descrito anteriormente, los cálculos de la PPR, PPA y la PC incorporan el impacto ejercido por el comportamiento de la frecuencia, severidad y siniestralidad de los últimos años. El estudio encontró que para 2016 la prima comercial actual (azul) es menor a la estimada de acuerdo a los criterios establecidos en la nota técnica (roja) y que el valor de la insuficiencia de la tarifa corresponde a 2.94% (gráfico 7).

Gráfica 7



* Incluye estimación de siniestros pendientes de pago.

Dado que se encontró evidencia de que la insuficiencia de la tarifa corresponde al 2.94%, las tarifas contenidas en el Anexo 1 del Título IV de la Parte II de la Circular Básica Jurídica, denominado Tarifa Máxima Anual en Salarios Mínimos Legales Diarios Vigentes del Seguro

SUPERINTENDENCIA FINANCIERA DE COLOMBIA

Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) deben modificarse de acuerdo a los criterios establecidos en la nota técnica, esto es igualando la prima actual con la obtenida el estudio.

5. CONSIDERACIONES FINALES

Es importante señalar que la última vez que las tarifas del SOAT fueron ajustadas por cuenta del comportamiento de la frecuencia y severidad fue en 2009, desde entonces los análisis realizados por la SFC señalaban que dichas tarifas evidenciaban un nivel de suficiencia adecuado para garantizar la sostenibilidad del sistema. Sin embargo, de acuerdo con la información analizada en 2017 se encontró que entre 2010 y 2016 el parque automotor ha crecido un 58%, siendo las motos los vehículos que han presentado los mayores crecimientos, llegando a representar 45.56% del total asegurado.

Por su parte, el indicador de frecuencia de afectación de las pólizas expuestas se ubicó en 8.81% en 2016 frente al 7.82% de 2010. También sobresale el incremento en la siniestralidad del ramo pasando del 61.60% en 2010 al 82.91% en 2016, es decir crecimiento de más del 62% en el número de víctimas por accidentes de tránsito atendidas con cargo al SOAT y un aumento promedio anual del 20% en los montos pagados por las entidades aseguradoras por estos siniestros. Lo anterior, refleja un alza en el costo promedio por siniestro (severidad) de la categoría motos del 9.33% promedio anual, mientras que para el resto de vehículos se ubica en 8.92%, lo cual indica que el costo promedio por siniestro aumentó por encima del Índice de Precios al Consumidor registrado durante el periodo de estudio.

La conjugación de estos factores evidenció una insuficiencia en las tarifas para el sistema de 2.94%, esto quiere decir que los ingresos percibidos por las tarifas cobradas son menores a los egresos causados producto de la atención de víctimas en accidentes de tránsito lo cual pone en riesgo la sostenibilidad del esquema del SOAT en el corto plazo. En consecuencia, es necesario ajustar las tarifas máximas vigentes que cobran las aseguradoras que tienen aprobado operar en este ramo como se muestra en la tabla 1.

SUPERINTENDENCIA FINANCIERA DE COLOMBIA

Tabla 1

PRIMA COMERCIAL		
CATEGORIA	2017	2018
110	8.26	8.60
120	11.09	11.55
130	12.51	13.03
140	12.51	13.03
211	13.29	13.57
212	15.99	16.32
221	15.88	16.21
222	18.82	19.21
231	18.63	19.02
232	21.39	21.83
310	14.90	15.21
320	21.53	21.98
330	27.23	27.80
410	16.77	17.12
420	21.15	21.59
430	25.36	25.89
511	7.48	7.64
512	9.93	10.14
521	9.12	9.31
522	11.35	11.59
531	10.66	10.88
532	12.65	12.91
611	13.37	13.65
612	17.08	17.43
621	17.91	18.28
622	21.51	21.96
711	9.28	9.47
712	11.60	11.84
721	11.54	11.78
722	14.27	14.57
731	14.90	15.21
732	17.49	17.85
810	21.81	22.72
910	22.01	22.47
920	31.96	32.62

Fuente: SFC

SUPERINTENDENCIA FINANCIERA DE COLOMBIA

5.1 Órdenes de magnitud del incremento de la tarifa 2018

El incremento de las tarifas del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – SOAT - vigente desde el primero de enero de 2018, está asociado tanto a la indexación al aumento del salario mínimo como a la revisión de las condiciones técnicas y financieras del ramo que se detallan en este documento técnico. La descomposición del crecimiento de la tarifa, revela que en promedio los propietarios de vehículos automotores que transiten por el territorio nacional deben pagar cerca de \$48 mil pesos anuales adicionales (130 pesos diarios aproximadamente, Tabla 4) para obtener coberturas cuyo aumento supera el millón de pesos (Gastos médicos, muerte y gastos funerario). En otras palabras, de la misma forma que las tarifas incrementaron su valor, también lo hicieron las coberturas del seguro como se muestra a continuación:

Tabla 2

Cobertura	SMDLV	2017	2018	Variación
Gastos médicos	800	19,672,453	20,833,128	1,160,675
Muerte y gastos funerarios	750	18,442,925	19,531,058	1,088,133
Incapacidad permanente	180	4,426,302	4,687,454	261,152
Transporte	10	245,906	260,414	14,508

Fuente: SFC

Con el fin de dimensionar el incremento tal y como se muestra en la tabla 3, se puede tomar como referente la categoría con el valor máximo de tarifa, esto es Carga o Mixto de más de 15 toneladas. Para este caso la tarifa en pesos para 2018 es \$1.087.650 y el incremento derivado del ajuste tarifario por riesgo fue de \$22.190, y por cuenta del salario mínimo de \$59.260, lo cual se traduce en un incremento diario total de \$228 pesos. Otro ejemplo puede ser las motos entre 100cc y 200 cc cuya tarifa en pesos para 2018 es \$452.850, en este caso el incremento derivado del ajuste tarifario por riesgo fue de \$17.866, y por cuenta de salario mínimo \$24.134, lo cual se traduce en un incremento diario de \$120 pesos. Estos incrementos también se dieron a nivel de coberturas ofrecidas por el seguro, de manera tal que en el último caso por ejemplo los 120 pesos diarios están asociados también a un incremento de cobertura permanente de más de 2.5 millones de pesos.

Vale la pena recordar que esta nueva tarifa busca cubrir un valor asegurado potencial de más 20 millones de pesos por cada una de las víctimas que se puedan ver involucradas en un accidente de tránsito, cada vez que el vehículo se desplace por el territorio nacional y que la cobertura opera en todos los eventos sucesivos que se puedan presentar durante la vigencia de la póliza.

SUPERINTENDENCIA FINANCIERA DE COLOMBIA

Tabla 3

AUMENTO TARIFAS SOAT			Incremento por salario mínimo	Incremento por nota técnica	Contribuci ón tasa RUNT	Total del incremento diario	Nueva tarifa
CICLOMOTOR			9,000	0	1,800	30	163,050
MOTOS	Menos de 100 c.c.		17,974	13,226	1,800	90	337,650
MOTOS	Entre 100 y 200 c.c.		24,134	17,866	1,800	120	452,850
MOTOS	Más de 200 c.c.		27,223	20,327	1,800	135	510,750
MOTO CARRO, TRICIMOTO Y CUADRICICLO			27,223	20,327	1,800	135	510,750
CAMPEROS Y CAMIONETAS	Menos de 1.500 c.c.	Menos de 10 años	28,922	10,828	1,800	114	531,750
CAMPEROS Y CAMIONETAS	Menos de 1.500 c.c.	10 o más años	34,798	12,752	1,800	135	639,150
CAMPEROS Y CAMIONETAS	Entre 1.500 y 2.500 c.c.	Menos de 10 años	34,550	13,000	1,800	135	634,950
CAMPEROS Y CAMIONETAS	Entre 1.500 y 2.500 c.c.	10 o más años	40,949	15,301	1,800	159	752,100
CAMPEROS Y CAMIONETAS	Más de 2.500 c.c.	Menos de 10 años	40,542	15,258	1,800	158	744,750
CAMPEROS Y CAMIONETAS	Más de 2.500 c.c.	10 o más años	46,542	17,208	1,800	180	854,400
CARGA O MIXTO	Menos de 5 Toneladas		32,418	12,132	1,800	127	595,800
CARGA O MIXTO	Entre 5 y 15 Toneladas		46,852	17,498	1,800	181	860,250
CARGA O MIXTO	Más de 15 Toneladas		59,260	22,190	1,800	228	1,087,650
OFICIALES ESPECIALES	Menos de 1.500 c.c.		36,489	13,761	1,800	143	670,500
OFICIALES ESPECIALES	Entre de 1.500 y 2.500 c.c.		46,020	17,280	1,800	178	845,100
OFICIALES ESPECIALES	Más de 2.500 c.c.		55,189	20,711	1,800	213	1,013,100
VEHICULOS FAMILIARES	Menos de 1.500 c.c.	Menos de 10 años	16,275	6,225	1,800	67	300,150
VEHICULOS FAMILIARES	Menos de 1.500 c.c.	10 o más años	21,603	8,247	1,800	87	397,800
VEHICULOS FAMILIARES	Entre 1.500 y 2.500 c.c.	Menos de 10 años	19,842	7,458	1,800	80	365,400
VEHICULOS FAMILIARES	Entre 1.500 y 2.500 c.c.	10 o más años	24,700	9,350	1,800	98	454,500
VEHICULOS FAMILIARES	Más de 2.500 c.c.	Menos de 10 años	23,196	8,604	1,800	92	426,750
VEHICULOS FAMILIARES	Más de 2.500 c.c.	10 o más años	27,524	10,127	1,800	108	505,950
VEHICULOS 6 o más pasajeros	Menos de 2.500 c.c.	Menos de 10 años	29,090	10,960	1,800	115	534,900
VEHICULOS 6 o más pasajeros	Menos de 2.500 c.c.	10 o más años	37,170	13,680	1,800	144	682,650
VEHICULOS 6 o más pasajeros	2.500 o más c.c.	Menos de 10 años	38,975	14,425	1,800	151	715,800
VEHICULOS 6 o más pasajeros	2.500 o más c.c.	10 o más años	46,808	17,542	1,800	181	859,500
AUTOS NEGOCIO	Menos de 1.500 c.c.	Menos de 10 años	20,196	7,404	1,800	81	371,700
AUTOS NEGOCIO	Menos de 1.500 c.c.	10 o más años	25,240	9,410	1,800	100	464,250
AUTOS NEGOCIO	Entre 1.500 y 2.500 c.c.	Menos de 10 años	25,107	9,393	1,800	99	461,850
AUTOS NEGOCIO	Entre 1.500 y 2.500 c.c.	10 o más años	31,055	11,695	1,800	122	570,900
AUTOS NEGOCIO	Más de 2.500 c.c.	Menos de 10 años	32,418	12,132	1,800	127	595,800
AUTOS NEGOCIO	Más de 2.500 c.c.	10 o más años	38,055	14,145	1,800	148	699,000
BUSES Y BUSETAS URBANOS			47,463	35,487	1,800	232	889,200
SERVICIO PUBLICO INTERMUNIPAL	Menos de 10 pasajeros		47,896	17,954	1,800	185	879,450
SERVICIO PUBLICO INTERMUNIPAL	10 o más pasajeros		69,552	25,698	1,800	266	1,275,900

Fuente: SFC* Para obtener la tarifa en pesos el producto entre la prima comercial y el valor del salario mínimo diario legal vigente (incrementado en 5.90%) se debe redondear a la centena inferior y multiplicar este valor por 1 + la contribución al fondo de seguridad y garantías en salud FOSYGA ADRES (50%) y adicionar los \$1.800 de la tasa RUNT fijados por la Resolución 3499 del 29 de agosto de 2017 del Ministerio de Transporte.

SUPERINTENDENCIA FINANCIERA DE COLOMBIA

6. ANEXOS

6.1 Tabla de categorías de vehículos

Mediante la Circular Externa (CE) 004 de 2009, se estipularon las 35 categorías de vehículos.

Tabla 4

CATEGORÍAS DE VEHÍCULOS DEL RAMO			
CATEGORIA	TIPO DE VEHÍCULO	SUBTIPO	EDAD
110	Motos	Menos de 100 c.c.	
120	Motos	Entre 100 y 200 c.c.	
130	Motos	Más de 200 c.c.	
140	Motos	Motocarros	
211	Camperos y camionetas	Menos de 1500 c.c.	Menos de 10 años
212	Camperos y camionetas	Menos de 1500 c.c.	10 o más años
221	Camperos y camionetas	Entre 1500 - 2500 c.c.	Menos de 10 años
222	Camperos y camionetas	Entre 1500 - 2500 c.c.	10 o más años
231	Camperos y camionetas	Más de 1500 c.c.	Menos de 10 años
232	Camperos y camionetas	Más de 1500 c.c.	10 o más años
310	Carga mixta	Menos de 5 toneladas	
320	Carga mixta	Entre 5 - 15 toneladas	
330	Carga mixta	Más de 15 toneladas	
410	Oficiales especiales	Menos de 1500 c.c.	
420	Oficiales especiales	Entre 1500 - 2500 c.c.	
430	Oficiales especiales	Mayos de 2500 c.c.	
511	Vehículos familiares	Menos de 1500 c.c.	Menos de 10 años
512	Vehículos familiares	Menos de 1500 c.c.	10 o más años
521	Vehículos familiares	Entre 1500 - 2500 c.c.	Menos de 10 años
522	Vehículos familiares	Entre 1500 - 2500 c.c.	10 o más años
531	Vehículos familiares	Más de 2500 c.c.	Menos de 10 años
532	Vehículos familiares	Más de 2500 c.c.	10 o más años
611	Vehículos de 6 o más pasajeros	Menos de 2500 c.c.	Menos de 10 años
612	Vehículos de 6 o más pasajeros	Menos de 2500 c.c.	10 o más años
621	Vehículos de 6 o más pasajeros	Más de 2500 c.c.	Menos de 10 años
622	Vehículos de 6 o más pasajeros	Más de 2500 c.c.	10 o más años
711	Autos de negocios y taxis	Menos de 1500 c.c.	Menos de 10 años
712	Autos de negocios y taxis	Menos de 1500 c.c.	10 o más años
721	Autos de negocios y taxis	Entre 1500 - 2500 c.c.	Menos de 10 años
722	Autos de negocios y taxis	Entre 1500 - 2500 c.c.	10 o más años
731	Autos de negocios y taxis	Más de 2500 c.c.	Menos de 10 años
732	Autos de negocios y taxis	Más de 2500 c.c.	10 o más años
810	Buses y busetas urbanos		
910	Público intermunicipal	Menos de 10 pasajeros	
920	Público intermunicipal	Más de 10 pasajeros	