

Reflexiones sobre la Ley 2161 de 2021 y sus implicaciones en la dinámica jurídico–comercial del SOAT en Colombia¹

Reflections on Law 2161 of 2021 and its implications in the legal-commercial dynamics of SOAT in Colombia

RAFAEL ALBERTO ARIZA VESGA²

RESUMEN

El SOAT (seguro obligatorio de accidentes de tránsito) fue objeto de modificación a través de la Ley 2161 de 2021 en Colombia, procurando disminuir la evasión en su contratación, evitar prácticas inadecuadas, complementarlo y mejorar su operatividad con la mayor utilización de herramientas tecnológicas. Sin embargo, algunos de los aspectos incorporados en la Ley, no reconocen la naturaleza jurídica de este seguro, plantean problemáticas en materia de protección a los consumidores y podrían no ser adecuadas para el logro de los objetivos trazados.

Palabras clave: SOAT, Seguro de accidentes personales, seguro de responsabilidad civil, seguro complementario, protección al consumidor.

1 Fecha de recepción: 28 de febrero de 2022. Fecha de aceptación: 25 de junio 2022 Para citar el artículo: Ariza R. "Reflexiones sobre la ley 2161 de 2021 y sus implicaciones en la dinámica jurídico–comercial del SOAT en Colombia". *Revist@ E-Mercatoria*, vol. 21, N° 1, enero–junio 2022.

DOI: <https://doi.org/10.18601/16923960.v21n1.03>

2 Abogado de la Universidad Nacional de Colombia, Especialista en derecho de seguros de la Universidad Javeriana, Magíster en Responsabilidad Civil y del Estado de la Universidad Externado de Colombia. Docente Investigador del Departamento de Derecho Comercial de la Universidad Externado de Colombia. Email: rafaelariza@arizaygomez.com

ABSTRACT

The SOAT (mandatory traffic accident insurance) was modified through Law 2161 of 2021 in Colombia, seeking to reduce evasion, avoid inappropriate practices, complement it and improve its operation with the greater use of technological tools. However, some of the aspects included in the Law do not recognize the legal nature of this insurance, raise problems in terms of consumer protection and may not be adequate to achieve the objectives set.

Keywords: SOAT, personal accident insurance, civil liability insurance, complementary insurance, consumer protection.

INTRODUCCIÓN

El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) es, sin duda, uno de los seguros con mayor difusión y utilización en el territorio colombiano. Al mismo tiempo, sin embargo, la evasión en su contratación es muy alta entre nosotros, alcanzando niveles en esa materia, hasta del 48% del parque automotor obligado a contratarlo³, sumado a que, infortunadamente, se ha documentado el uso inadecuado de este seguro por parte de algún sector de la ciudadanía⁴. En el marco de dicha realidad, el Congreso de la República determinó la necesidad de adoptar medidas dirigidas a reducir la evasión, adoptar mecanismos contra las practicas inadecuadas "al momento de siniestrar la póliza" y permitir la utilización de mecanismos tecnológicos que faciliten el manejo de la información. Es así, como se expidió la Ley 2161 del 26 de noviembre de 2021, que incorpora algunos cambios al esquema económico, operativo y jurídico del SOAT. El presente artículo pretende analizar las principales modificaciones desde la perspectiva jurídica, así como aportar algunas reflexiones sobre la naturaleza jurídica de este seguro, que sigue generando algunas confusiones en la práctica y, específicamente, en nuestra opinión, en la redacción del artículo 4 de esta norma. En efecto, con alguna frecuencia, el SOAT es entendido como una cobertura dirigida a amparar la

3 Ver al respecto, <https://www.elespectador.com/economia/el-soat-es-evadido-por-7-5-millones-de-vehiculos-en-su-mayoria-motocicletas-article/> y https://caracol.com.co/programa/2021/10/06/6am_hoy_por_hoy/1633528873_150523.html#:~:text=Seg%C3%BAn%20Fasecolda%2C%20actualmente%20en%20el,pesos%22%2C%20explic%C3%B3%20el%20experto.

4 Ver al respecto, Húzgame, Ángela, "Cinco Elementos Clave para explicar el fraude al SOAT", Fasecolda, Revista Fasecolda 163, consultable en <https://fasecolda.com/cms/wp-content/uploads/2019/09/revista-fasecolda-163.pdf>. Igualmente, nota periodística en <https://revistaempresarial.com/industria/asegurador/baja-rentabilidad-del-soat/>.

eventual responsabilidad patrimonial de propietarios o conductores de vehículos, cuando ello no es así, lo cual debe ser adecuadamente considerado al momento de estudiar la Ley 2161 de 2021 y sus modificaciones.

1. REFLEXIONES NECESARIAS SOBRE LA NATURALEZA JURÍDICA DEL SOAT

El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito–Soat fue creado mediante la Ley 33 de 1986, con el objetivo de garantizar, entre otros, **la atención médica oportuna a las víctimas de accidentes de tránsito**, de acuerdo con las coberturas definidas en el Decreto 780 de 2016.

En armonía con lo anterior, el artículo 192 numeral 2 del Estatuto Orgánico del Sistema Financiero (EOSF) establece cuáles son las funciones y objetivos que cumple dicho seguro, **TODOS ALINEADOS CON LA PROTECCIÓN DE LA VÍCTIMA DEL ACCIDENTE DE TRÁNSITO**, no del victimario, así:

"2. Función social del seguro. El seguro obligatorio de daños corporales que se causen en accidentes de tránsito tiene los siguientes objetivos:

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".** (Negrilla fuera de texto)

En armonía con lo anterior, las coberturas del SOAT, están dirigidas a brindar protección a las víctimas afectadas por el accidente de tránsito, con **prescendencia de cualquier consideración sobre la existencia o no de responsabilidad civil, penal o de algún otro tipo en cabeza del propietario o conductor de los vehículos involucrados**. Ello determina con claridad, que **NO** se trata de un seguro de responsabilidad del vehículo o conductor, pues la prueba del siniestro no requiere la acreditación de la existencia de un responsable, sino que basta con el acaecimiento de la muerte o lesión de una

persona a raíz del accidente de tránsito, para activar la cobertura. De esta manera, el SOAT hace parte de la protección que el Estado ha diseñado, para la protección de este tipo de afectados, garantizando su atención médica, el transporte o la entrega de una suma en caso de muerte, entre otros, que no guardan ninguna correlación con el valor efectivo de los perjuicios sufridos. El valor asegurado, además, se establece en función de "cada víctima", ratificando lo expuesto, y no en función del vehículo. En efecto, el artículo 193 del EOSF, establece como coberturas las siguientes:

"1. **Coberturas y cuantías.** <Numeral modificado por el artículo 112 del Decreto 19 de 2012. El nuevo texto es el siguiente:> La póliza incluirá las siguientes coberturas:

a. **Gastos médicos, quirúrgicos, farmacéuticos y hospitalarios por lesiones,** de acuerdo con la cobertura que defina el Gobierno Nacional. Para la determinación de la cobertura el Gobierno Nacional deberá tener en cuenta el monto de los recursos disponibles;

b. **Incapacidad permanente,** entendiéndose por tal la prevista en los artículos 209 y 211 del Código Sustantivo del Trabajo, con una indemnización máxima de ciento ochenta (180) veces el salario mínimo legal diario vigente al momento del accidente, a la cual se le aplicarán los porcentajes contenidos en las tablas respectivas;

c. **Muerte y gastos funerarios de la víctima como consecuencia del accidente,** siempre y cuando ocurra dentro del año siguiente a la fecha de éste, en cuantía equivalente a setecientos cincuenta (750) veces el salario mínimo legal diario vigente al momento del accidente;

d. **Gastos de transporte y movilización de las víctimas** a los establecimientos hospitalarios o clínicos y las entidades de seguridad y previsión social de los subsectores oficial y privado del sector salud, en cuantía equivalente a diez (10) veces el salario mínimo legal diario vigente al momento del accidente;

PARÁGRAFO. El valor de estas coberturas se entiende fijado para cada víctima; por lo tanto, se aplicará con prescindencia del número de víctimas resultantes de un mismo accidente. (...)" (Negrilla y subrayado fuera de texto).

Es por lo anterior que, al unísono, la jurisprudencia y la doctrina han considerado que la naturaleza jurídica del SOAT es la de un seguro de ACCIDENTES PERSONALES.

Así lo ha indicado en forma REITERATIVA Y COINCIDENTE, la Corte Constitucional, inicialmente en sentencia T-105 de 1996 MP. Vladimiro Naranjo Mesa, de la siguiente manera:

“Sobre el particular cabe señalar, que la Ley 33 de 1986 y los Decretos reglamentarios Nos. 1032 de 1991, 2878 de 1991, 663 de 1993 y 1813 de 1994, **le dieron vida jurídica al Seguro obligatorio de Accidentes de Tránsito, dotándolo del carácter de seguro de accidentes personales**”. (Negrilla fuera de texto).

Tal postura ha sido ratificada, al menos, en las siguientes decisiones de esta alta Corporación:

- Sentencia T-959 de 2005 M.P. Marco Gerardo Monroy Cabra, donde igualmente se expresó:
 “[10] La Ley 33 de 1986 y los Decretos reglamentarios Nos. 1032 de 1991, 2878 de 1991, 663 de 1993 y 1813 de 1994, le dieron vida jurídica al Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, **dotándolo del carácter de seguro de accidentes personales**. Así, el Decreto 1032 de 1991, que luego fue incorporado al Estatuto Orgánico del Sistema Financiero a partir del artículo 192, reguló aspectos tales como la atención obligatoria a las víctimas por parte de hospitales y clínicas, las coberturas, las cuantías y la función social del seguro; mientras el Decreto 2878 de 1991 abordó, entre otros asuntos, las sanciones que pueden imponerse a las instituciones médicas, centros de salud, etc. que incumplan con su deber de suministrar atención a las víctimas de los accidentes de tránsito”.
- Sentencia T-641 de 2006 MP. Manuel José Cepeda donde la Corte, nuevamente, indicó:
 “(15) La Corte tiene en cuenta, entre otros textos, la Ley 33 de 1986 y los Decretos reglamentarios Nos. 1032 de 1991, 2878 de 1991, 663 de 1993 y 1813 de 1994, que le dieron vida jurídica al Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, **dotándolo del carácter de seguro de accidentes personales**. (...)” (Negrilla fuera de texto).

En adición a lo que ha dicho la jurisprudencia de la Corte Constitucional antes citada, la doctrina nacional ha expresado en forma coincidente el carácter de seguro destinado a proteger la vida y la integridad de las víctimas, justamente por tratarse de un seguro de accidentes personales:

“En Colombia, el seguro de responsabilidad civil obligatorio únicamente opera para pasajeros en transporte terrestre y con sumas aseguradas irrisorias. **La cobertura del seguro obligatorio que opera en toda la extensión del territorio colombiano y para todos los vehículos, es de accidentes personales únicamente**”⁵. (Negrilla y subrayado fuera de texto).

5 Navas Herrera, María Fernanda, “Víctimas de accidentes de tránsito. Su protección en el mundo a través del aseguramiento obligatorio y breve referencia al sistema implantado

De igual manera, otros autores han expresado, con claridad, que la naturaleza jurídica del SOAT es la de un seguro de accidentes personales, siguiendo lo que en materia de educación financiera ha enseñado la Superintendencia Financiera de Colombia, en los siguientes términos:

“El SOAT, creado mediante la Ley 33 de 1986, es, según el ente supervisor del sistema financiero, **un seguro de accidentes personales**”⁶ (Negrilla fuera de texto).

De manera concordante, mediante radicado 2021158435-003-00 de 19 de agosto de 2021, la Superintendencia Financiera en respuesta dada a la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN), luego del análisis respectivo, concuerda con identificar al SOAT como un seguro de accidentes personales, no de responsabilidad, al señalar:

“Sin perjuicio de la anotación precedente, y siguiendo los criterios para la clasificación de los seguros expuestos en los párrafos anteriores, se constata que el SOAT:

(i) Es un seguro de personas, pues no obstante ser adquirido por los tomadores y expedido por las aseguradoras autorizadas para la explotación de ramo en cumplimiento de sendos mandatos legales contenidos en los incisos 1 y 2, respectivamente, del numeral 1 del artículo 192 del EOSF, con él se busca trasladar a las aseguradoras, dentro de los límites definidos por el legislador y el Gobierno Nacional, los efectos adversos derivados de la muerte, la enfermedad – pérdida de la salud – o la incapacidad de las personas víctimas de accidentes de tránsito, tal y como se desprende de los literales a) y b) del numeral 2 del mismo artículo 192 del EOSF, (...)

(ii) Es un seguro de accidentes personales, toda vez que riesgo asegurado son los efectos desfavorables derivados de los daños corporales sufridos por las personas en accidentes de tránsito, que son, por definición, eventos provenientes de la acción repentina de una causa exterior (artículo 193, numeral 1 del EOSF)”.

Consideramos claro, en consecuencia, que acorde con la normatividad vigente en Colombia, la jurisprudencia y la doctrina, la naturaleza jurídica del SOAT es la de un seguro de accidentes personales, al punto que los valores que son reconocidos con cargo a los amparos respectivos, se reconocen sin consideración a la acreditación de la responsabilidad que exista en la muerte o la lesión del afectado, por parte del propietario o conductor del vehículo asegurado.

en Colombia” en Revista Ibero–Latinoamericana de Seguros, Bogotá (Colombia), 31 (18): 13-32, julio-diciembre de 2009, Pontificia Universidad Javeriana.

6 León Castillo, Camilo, “¿IVA en el SOAT?”, Revista Fasecolda, 176, 2019, consultable en <https://revista.fasecolda.com/index.php/revfasecolda/issue/view/31/>

2. PRINCIPALES CAMBIOS INTRODUCIDOS POR LA LEY 2161 DE 2021 AL SOAT Y SU IMPACTO JURÍDICO-COMERCIAL

Precisado lo anterior, encontramos que, los principales cambios introducidos por Ley 2161 de 2021 a la dinámica del SOAT son los siguientes, separados según su impacto sea económico-financiero o jurídico-comercial:

- 2.1. Desde el punto de vista económico o financiero: Agrupamos en esta categoría, aspectos de la nueva Ley que impactan el andamiaje tarifario del seguro, ubicando los siguientes aspectos destacables:
 - 2.1.1. El otorgamiento, por una sola vez, de un descuento en la prima del seguro (establecida en el 10% del valor de la prima, por tomador-vehículo) "si en los dos años inmediatamente anteriores al vencimiento de la póliza, registra un buen comportamiento vial". Se precisa por la propia disposición, que "En ningún caso, el tomador del seguro podrá hacerse acreedor del beneficio más de una vez por el mismo vehículo". Este descuento, tendría como propósito motivar las renovaciones oportunas por parte de los tomadores pero, a su vez, genera una reducción en los valores que, por concepto de prima, reciben los aseguradores para asumir los riesgos a su cargo. Dicha medida, representa un alivio único para los tomadores, sujeto a la no afectación del seguro, pero que, en modo tiene en cuenta criterios técnicos claros para su concesión, aunado a que, al mismo tiempo, se resolvió incrementar en un 2% el valor de la contribución, la cual debe asumir el tomador. En todo caso, al limitarse en cuanto a su otorgamiento a un solo vehículo, nos encontramos ante una medida que parecería no generará un beneficio a largo plazo que promueva con la fuerza necesaria que quienes vienen evadiendo la contratación de este seguro obligatorio, empiecen a hacerlo.
 - 2.1.2. Establecimiento de un tope máximo del 5% de las primas mensuales, para atender costos de intermediación del SOAT. Ello con el propósito de priorizar la utilización de los recursos en la atención de los siniestros y, paralelamente, compensar de alguna manera el impacto del descuento en la prima⁷. Sin embargo, al mismo tiempo, la medida desincentiva la comercialización a través de tales canales, toda vez que las comisiones venían reconociéndose en porcentajes superiores y muy

7 En tal sentido, ver por ejemplo, <https://www.larepublica.co/finanzas/la-nueva-ley-del-soat-podria-presionar-la-rentabilidad-de-las-companias-aseguradoras-3262903#:~:text=Dentro%20del%20marco%20de%20esta,en%20la%20prima%20del%20seguro.>

probablemente, habrá menos actores interesados en comercializar este producto.

- 2.1.3. El incremento en el porcentaje establecido como participación dentro de la prima que se cobra a los tomadores, de la contribución que recibe la Administradora de los Recursos del Sistema General de Seguridad Social en Salud – ADRESS, con el fin prioritario de atender deudas con las Instituciones prestadoras de servicios de salud (IPS) por atención de eventos donde intervienen vehículos no asegurados o no identificados, pero que, correlativamente, disminuye el descuento que se tiene previsto en el valor global del seguro. Este incremento que es del 2% en el valor de la contribución, determina que, en la práctica el beneficio por el descuento establecido en la prima, se reduzca a aprox. el 5%⁸, dejando inquietud sobre si el incentivo ayudará realmente a disminuir la evasión en la contratación del producto.
- 2.1.4. Utilización de herramientas técnicas y tecnológicas para verificar la ocurrencia del accidente por parte de los aseguradores en aquellas regiones que cuenten con la infraestructura para el efecto, así como en el desarrollo de la actividad por parte de la ADRESS. El objetivo es simplificar o facilitar este aspecto, que deberá redundar igualmente en el reconocimiento más ágil de los recursos en favor de las IPS que brindan la atención en salud a las víctimas de los accidentes de tránsito, así como de las víctimas, cuando proceda. Al respecto debe anotarse que, sin dejar de reconocer la importancia de la utilización de mecanismos tecnológicos en la dinámica de este seguro, ello podía desprenderse como existente y aplicable en nuestra legislación con base en diferentes disposiciones que ya están en vigor (Ley 572 de 1999, Ley 769 de 2002, Ley 1843 de 2017, entre otros). Diferentes estudios han desarrollado, sin necesidad de la referida norma, la conveniencia y viabilidad de la utilización de mecanismos tecnológicos para la detección, acreditación y manejo de accidentes de tránsito⁹.
- 2.2. Desde el punto de vista jurídico–comercial:
En el marco de la comercialización del SOAT, la Ley establece en su artículo 4º, la obligación para los aseguradores, debidamente autorizados para operar el ramo, de ofrecer un seguro complementario voluntario, de la siguiente manera:

8 Al respecto, ver <https://www.semana.com/economia/macroeconomia/articulo/fitch-alerta-que-ley-del-soat-puede-afectar-a-las-companias-de-seguros-de-colombia/202129/>

9 En ese sentido, se puede encontrar el estudio contenido en la tesis de Restrepo, Fredy y otro, *Tecnologías de la información y las comunicaciones aplicadas a la solución de problemas de tránsito de una ciudad*, Universidad Eafit, Escuela de Ingeniería, 2011.

"La compañía aseguradora que ofrezca el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, SOAT, previsto en el artículo 42 de la Ley 769 de 2002 deberá además ofrecer una póliza complementaria cuya suscripción será voluntaria por parte del tomador, siempre y cuando la compañía aseguradora contemple dicho servicio dentro de su portafolio.

Este aseguramiento voluntario adicional tendrá por objeto la cobertura de responsabilidad civil por daños materiales a terceros, cubriendo la reparación o parte de ella de los bienes asegurables, en caso de presentarse un choque simple. Las compañías aseguradoras determinarán con libertad de oferta los montos asegurables, cumpliendo las disposiciones técnicas del Estatuto Orgánico del Sistema Financiero" (Negrilla fuera de texto).

Tal como se aprecia, esta disposición hace referencia a una "póliza complementaria" al SOAT con "cobertura de responsabilidad civil por daños materiales a terceros".

Al respecto, debemos anotar que el seguro de responsabilidad civil corresponde claramente a un seguro de daños¹⁰ (no de personas) cuyo objetivo es proteger el patrimonio del asegurado y, a su vez, el de las víctimas que resulten afectadas por una conducta u omisión imputable al primero. Este tipo de seguro, supone un esfuerzo demostrativo sobre la existencia de la responsabilidad y la cuantía de los perjuicios ocasionados.

Bajo tal entendido, en realidad, el seguro que plantea el citado artículo 4º no es "complementario" del SOAT, sino distinto e independiente, pues tal como lo señalamos y sustentamos previamente en este documento, el seguro obligatorio que nos ocupa, es un seguro de accidentes personales, no de responsabilidad. Cabe recordar, que la palabra "complementario" o "complementaria" es definida como aquello "Que sirve para completar o perfeccionar algo"¹¹.

Pues bien, un seguro de accidentes personales se complementaría (se perfeccionaría como seguro), con el establecimiento de sumas aseguradas más amplias (que pueden ser de contratación voluntaria) en favor de las víctimas de los accidentes de tránsito, o estableciendo nuevas coberturas frente a contingencias que pueden surgir **para la víctima** (tales como, atención de procedimientos estéticos necesarios no cubiertos, protección a la incapacidad temporal respecto de personas sin afiliación a la seguridad social, entre otras posibilidades).

10 Al respecto, entre otros, Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil, sentencia de 26 de mayo de 2021, expediente SC1947-2021 Radicación 54405-31-03-001-2009-00171-01 M.P. Álvaro Fernando García Restrepo.

11 Fuente: <https://dle.rae.es/complementario>

En nuestra consideración, justamente por falta de claridad conceptual sobre la naturaleza jurídica del seguro obligatorio, la Ley 1261 de 2021 califica como "complementario" del SOAT algo que no lo es. Específicamente, un seguro destinado a cubrir la responsabilidad civil de los propietarios o conductores de los vehículos cuando se produce un "choque simple" (entendido como aquel en el que se presentan afectaciones meramente materiales de los bienes involucrados que admiten reparación física), incluso, sin que sea necesario que existan lesionados o fallecidos en el accidente de tránsito. Dicho en otras palabras, se califica como "complementario" o "adicional" un seguro que no está dirigido a brindar coberturas con destino a las víctimas, que son el centro y objetivo del SOAT.

Vale decir, que no soslayamos la utilidad que puede tener en la sociedad, para efectos de la resolución de conflictos de habitual ocurrencia en esta materia, la existencia de un seguro de responsabilidad contratado por los propietarios o conductores de los vehículos. Ello es claro. No obstante, en lo que no coincidimos, es con la calificación que hace el legislador de esta protección patrimonial como "complementaria" a un seguro de accidentes personales centrado en la atención de las víctimas, simplemente por serlas, así como el escenario en el que hace obligatorio su ofrecimiento para los aseguradores.

En efecto, no podemos perder de vista que, en el contexto de protección al consumidor financiero previsto en la legislación nacional (Ley 1328 de 2009), uno de los deberes a cargo de las entidades aseguradoras es el de brindar información clara, comprensible y veraz sobre los productos, lo cual no deja de hacerse más difícil, cuando el propio legislador establece que se deba ofrecer inmediatamente a los tomadores un seguro voluntario al lado de uno de contratación obligatoria, y califica el primero como "complementario" cuando no tiene esa connotación respecto de un seguro de accidentes personales. La generalidad de los consumidores no cuenta con conocimientos profundos sobre el contrato de seguro, por lo que este esquema de comercialización subsecuente ordenado en la Ley, puede hacer más compleja la toma de decisiones de aseguramiento y derivar, porque no, incluso involuntariamente, en que se pueda interpretar que se incurre en prácticas abusivas como la denominada "venta atada".

El reto jurídico de comercialización de ambas coberturas supondrá, en consecuencia, un ejercicio mayor para los aseguradores y canales de comercialización (intermediarios, corresponsales, etc.) al momento de su ofrecimiento, haciendo claro a los consumidores financieros la diferencia entre un seguro obligatorio y el que no lo es, así como la aclaración sobre el ámbito y contexto de los amparos en cada uno de estos productos. Igualmente, para los consumidores, será necesario ejercer con mayor rigor sus deberes de autoprotección, realizando preguntas y solicitudes acorde con esta nueva dinámica

CONCLUSIONES

Reconocer el SOAT como un seguro de accidentes personales destinado a brindar protección a las víctimas de los accidentes de tránsito, sin consideración a la existencia y acreditación de responsabilidad por parte de los propietarios o conductores de los vehículos involucrados, constituye un elemento fundamental en el análisis jurídico – comercial de dicho seguro.

La Ley 2161 de 2021 establece medidas y mecanismos dirigidos a disminuir la evasión en la contratación de este seguro obligatorio y en facilitar pagos a las IPS que brindan la atención en salud a los beneficiarios, cuyos resultados deberán ser objeto de seguimiento en el futuro próximo, pues no es claro que el establecimiento de un descuento único en la prima, permita por sí misma superar la cultura de evasión existente, así como viabilice llegar a ese sector que no lo adquiere por causas que van más allá del valor mismo de la prima–contribución.

Encontramos, así mismo, que el deber establecido en cabeza de los aseguradores, de ofrecer en la medida en que cuenten con la autorización para operar el ramo de responsabilidad – un seguro “complementario” al SOAT, destinado a la mera reparación de daños físicos producidos por los choques, ofrece retos importantes en su ofrecimiento y comercialización, que deben ser adecuadamente medidos y atendidos para evitar incurrir en prácticas abusivas o cualquier otra afectación al régimen de protección a los consumidores financieros, así como para evitar que el SOAT pueda resultar interpretado–equivocadamente–como un seguro de responsabilidad, cuando no lo es. En tal sentido, la adecuada capacitación a los canales de comercialización involucrados, así como el diseño y desarrollo de campañas de educación dirigidos al común de los consumidores, resultará fundamental, evitando así mismo que ese sea un pretexto para agravar la situación de evasión que ya vive este importante seguro obligatorio.

En relación con ese aspecto, no encontramos preocupación alguna al interior de la Ley 2161, pero se trata de una exigencia de inevitable atención por todos los interesados en el funcionamiento adecuado del SOAT, de manera que, en la realidad, la oportunidad comercial que genera la promoción del “seguro de Responsabilidad Civil complementario”, efectivamente se traduzca en mejores coberturas para los ciudadanos, que logren la resolución ágil, correcta y eficaz de los conflictos que se presentan alrededor de un accidente de tránsito.

BIBLIOGRAFÍA

Autores varios, Seguros Temas Esenciales, Universidad de la Sabana – ECOE Ediciones, Cuarta Edición, Bogotá, 2016.

León Castillo, Camilo, "¿IVA en el SOAT?", Revista Fasecolda, 176, 2019, consultable en <https://revista.fasecolda.com/index.php/revfasecolda/issue/view/31/33>

Húzgame, Ángela, "Cinco Elementos Clave para explicar el fraude al SOAT", Fasecolda, en Revista Fasecolda 163, consultable en <https://fasecolda.com/cms/wp-content/uploads/2019/09/revista-fasecolda-163.pdf>. Igualmente, nota periodística en <https://revistaempresarial.com/industria/asegurador/baja-rentabilidad-del-soat/>.

Isaza Posse, María Cristina, El Seguro de Responsabilidad Civil y la Jurisprudencia Colombiana. Examen de los más recientes pronunciamientos de la Corte Suprema de Justicia, en Revista Ibero – Latinoamericana de Seguros, Bogotá (Colombia), volumen 28, (51), 203-214, julio – diciembre 2019, Universidad Javeriana.

Navas Herrera, María Fernanda, "Víctimas de accidentes de tránsito. Su protección en el mundo a través del aseguramiento obligatorio y breve referencia al sistema implantado en Colombia" en Revista Ibero–Latinoamericana de Seguros, Bogotá (Colombia), 31 (18): 13-32, julio-diciembre de 2009, Pontificia Universidad Javeriana.

NOTICIAS DE PRENSA Y SITIOS WEB

<https://www.elespectador.com/economia/el-soat-es-evadido-por-7-5-millones-de-vehiculos-en-su-mayoria-motocicletas-article/>

https://caracol.com.co/programa/2021/10/06/6am_hoy_por_hoy/1633528873_150523.html#:~:text=Seg%C3%BAAn%20Fasecolda%2C%20actualmente%20en%20el,pesos%22%2C%20explic%C3%B3%20el%20experto

<https://dle.rae.es/complementario>

<https://revistaempresarial.com/industria/asegurador/baja-rentabilidad-del-soat/>.

<https://www.larepublica.co/finanzas/la-nueva-ley-del-soat-podria-presionar-la-rentabilidad-de-las-companias-aseguradoras3262903#:~:text=Dentro%20del%20marco%20de%20esta,en%20la%20prima%20del%20seguro>

<https://www.semana.com/economia/macroeconomia/articulo/fitch-alerta-que-ley-del-soat-puede-afectar-a-las-companias-de-seguros-de-colombia/202129/>

NORMAS LEGALES

Estatuto Orgánico del Sistema Financiero

Ley 1328 de 2009

Ley 2161 de 2021

JURISPRUDENCIA

Corte Constitucional, sentencias T-105 de 1996 M.P. Vladimiro Naranjo Mesa, T-959 de 2005 M.P. Marco Gerardo Monroy Cabra, T-641 de 2006 MP. Manuel José Cepeda

Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil, sentencia de 26 de mayo de 2021, expediente SC1947-2021 Radicación 54405-31-03-001-2009-00171-01 M.P. Álvaro Fernando García Restrepo.

CONCEPTOS ADMINISTRATIVOS

Superintendencia Financiera de Colombia, Concepto radicado 2021158435-003-00 de 19 de agosto de 2021.

TESIS DE GRADO

Restrepo, Fredy y otro, "Tecnologías de la información y las comunicaciones aplicadas a la solución de problemas de tránsito de una ciudad", Universidad Eafit, Escuela de Ingeniería, Medellín, 2011.