

JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO DE DECRETO POR EL CUAL SE FIJA EL PLAZO PARA LA ACREDITACIÓN DE LA RESERVA DE INSUFICIENCIA DE PRIMAS PARA EL RAMO DEL SOAT ¹

1. OBJETIVO DEL PROYECTO DE DECRETO

El proyecto de decreto tiene por finalidad definir como fecha de acreditación de la Reserva de Insuficiencia de Primas para el ramo del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – SOAT, el 1 de enero de 2018. Lo anterior con la finalidad de realizar un análisis del ramo, en la medida que han existido algunos cambios relevantes en el sector, relacionados con medidas antifraude, esquema de transferencias entre las aseguradora y el Fosyga, valores de la cobertura de servicios médicos y cambios en las variables de estimación, así como determinar la pertinencia de la constitución de dicha reserva en un ramo con tarifas reguladas.

2. NORMATIVIDAD VIGENTE

El 20 de diciembre de 2013, se expidió el Decreto 2973 de 2013 que adiciona y modifica el Decreto 2555 de 2010, actualizando las reservas técnicas de los diferentes ramos de seguros. Dentro de dicho marco se establece la reserva de riesgos en curso, la cual tiene como finalidad el cumplimiento de las obligaciones futuras derivadas de los compromisos asumidos en las pólizas vigentes a la fecha de cálculo², esta reserva se encuentra a su vez constituida por las reservas de prima no devengada y por insuficiencia de primas.

La reserva de prima no devengada representa la porción de las primas emitidas de las pólizas vigentes y de las primas emitidas de las pólizas con inicio de vigencia futura, descontados los gastos de expedición, correspondiente al tiempo no corrido del riesgo, mientras que la reserva por insuficiencia de primas complementa la de prima no devengada, en la medida en que la prima no resulte suficiente para cubrir el riesgo en curso y los gastos no causados.

En el mencionado Decreto 2973 de 2013, se establece un régimen de transición para la constitución de las reservas, en los siguientes términos:

“Artículo 5. Régimen de transición. Las entidades aseguradoras tendrán un plazo de un (1) año contado a partir del momento en que la Superintendencia Financiera de Colombia expida

¹ Este documento fue elaborada por la Unidad de Regulación Financiera.

² Artículo 2.31.4.1.2 del Decreto 2555 de 2010.

las instrucciones necesarias según lo dispuesto en el presente Decreto, para acreditar el monto requerido de las siguientes reservas: prima no devengada, insuficiencia de primas, matemática, siniestros avisados y desviación de siniestralidad, hasta entonces se deberá aplicar el régimen vigente.

...”

En virtud de lo anterior, la Superintendencia Financiera de Colombia expidió la Circular Externa 035 de 2015, mediante la cual entre otras cosas se imparten reglas para el cálculo de la reserva técnica de riesgos en curso, y se establece que rige a partir del 1 de abril de 2016 y en esa medida la fecha de constitución de las reservas será el 1 de abril de 2017.

3. HECHOS A ANALIZAR DEL SECTOR.

Como se mencionó anteriormente, adicional al análisis de pertinencia de la constitución de la reserva de insuficiencia de primas en ramos con tarifas reguladas, existen algunos hechos que han modificado la situación del ramo del SOAT y del sector automotriz, que hacen necesario adelantar un estudio del tema, dentro de los cuales se puede destacar:

Ampliación de la cobertura y transferencias al Fosyga

En el año 2012 se presentaron dos hechos a destacar con respecto al SOAT, el primero relacionado con el aumento de la cobertura de gastos médicos y el segundo con una menor transferencia de las primas del SOAT al Fosyga.

La Ley 019 de 2012 facultó al Gobierno Nacional para definir el monto de la cobertura y las cuantías asociadas al seguro. De acuerdo a estas facultades se expidió el Decreto 967 de 2012, pasando el valor máximo de la cobertura por concepto de gastos médicos, quirúrgicos, farmacéuticos y hospitalarios por lesiones de 500 SMLDV a 800 SMLDV. Esta variación respondía a dos factores principales, un aumento en el valor de los siniestros y otros asociados a cuestiones operativas, ya que las IPS debían hacer reclamación ante la aseguradora en un monto determinado y ante el Fosyga por el excedente a los gastos asociados con el siniestro.

De otra parte, y en la medida que se aumentó el monto de la cobertura a cargo de las aseguradoras, se disminuyó el valor de las transferencias al Fosyga. En la situación inicial las aseguradoras transferían el 20% del valor mensual de las primas del SOAT a dicho fondo y en el momento que aumentó la cobertura, se decidió disminuir dicho monto de transferencia al 14.2%, como mecanismo de compensación.

Desde la expedición de las mencionadas normas, se cuenta con información suficiente para cuantificar el impacto de las mismas en las tarifas y en la reserva del SOAT, por lo tanto, pueden ser variables a tener en cuenta en el estudio propuesto.

Medidas para reducir sobre costos en las tarifas y gastos asociados al SOAT

Con la finalidad de reducir hechos relacionados con sobre costos asociados al SOAT, el Ministerio

de Salud y Protección Social - Minsalud expidió la Resolución 3823 de 2016, en la cual se establecen dos medidas puntuales: el mecanismo de reporte de la atención en salud brindada a las víctimas de accidentes de tránsito, y la realización de auditorías *in situ* por dichas atenciones.

Sobre el primer tema, la Resolución del Minsalud establece que todo prestador de servicios de salud que brinde atención en salud a una víctima de accidente de tránsito por atención inicial de urgencias, atención de urgencias o atención programada, deberá informar de ello dentro de las veinticuatro (24) horas siguientes al inicio de la atención. Dicho reportes se efectuará a través del sistema de información centralizado, que para tal efecto dispondrán las compañías aseguradoras autorizadas para operar el SOAT.

Sobre las auditorías se establece que las compañías aseguradoras autorizadas para operar el SOAT o el Fosyga o la entidad que haga sus veces, podrán realizar auditorías *in situ* de manera aleatoria o selectiva a los prestadores que realicen atenciones en salud derivadas de un accidente de tránsito, con el fin de verificar la habilitación de la institución y de los servicios de salud brindados a la víctima y la entrega directa o prestación de los servicios de salud a la víctima del evento.

Estas medidas se encuentran en una etapa inicial de implementación y por lo tanto, no es posible conocer el impacto de las mismas en la reducción de los gastos asociado al ramo, aunque se espera que dicha reducción sea importante dentro de los gastos del sector.

Variables del Ramo

El ramo del SOAT ha sufrido cambios importantes a lo largo de los últimos años asociados a una variación en la composición del parque automotor y a un incremento en los índices de siniestralidad.

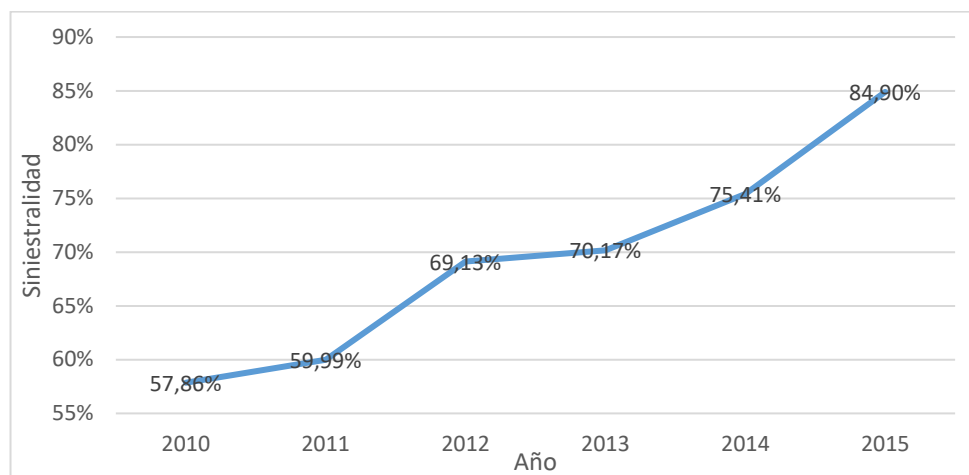
En relación con el parque automotor, se observa un incremento importante en el número de motos asegurados en el SOAT, monto cercano al 45% del total del parque, cuando 10 años atrás, no era ni el 30% del total.

Tabla 1. Parque automotor.

CLASE DE VEHÍCULO	Motos	Autos familiares	Camperos y camionetas	Otros	Total
2011	2.309.554	1.771.371	622.819	814.457	5.518.201
2012	2.570.548	1.895.175	653.939	881.154	6.000.817
2013	2.850.037	2.004.343	707.334	924.076	6.485.790
2014	3.168.078	2.140.201	772.149	989.067	7.069.495
2015	3.481.178	2.291.238	828.834	1.034.077	7.635.326
2016	3.583.919	2.380.246	868.465	1.052.675	7.885.305

Fuente: Fasecolda

En relación con el índice de siniestralidad este ha subido de un 57.9% en 2010 a cerca del 84.9% para el año 2015.

Grafica 1. Índice de Siniestralidad

Fuente: Fasecolda

Las anteriores cifras y gráficos evidencian un cambio importante en los factores que determinan el ramo del SOAT y en este sentido deben ser considerados en el estudio que se menciona a lo largo del documento.

4. PROPUESTA.

En virtud de lo señalado a lo largo del presente documento justificativo, se considera necesario expedir un nuevo decreto, con la finalidad que las entidades aseguradoras acrediten la reserva de insuficiencia de primas del ramo del SOAT con un plazo máximo del 1 de enero de 2018.

En este lapso de tiempo se hará un análisis del ramo, con el objetivo de determinar la pertinencia o no de la acreditación de la reserva de insuficiencia de primas o la constitución de una reserva particular para este tipo de ramos con tarifa regulada.

El estudio también se justifica debido al cambio en el parque automotor, de los índices de siniestralidad, en la cobertura del seguro en gastos médicos y del monto a transferir al Fosyga, entre otras cosas.

Adicional a lo anterior, se debe hacer un análisis de la experiencia internacional, ya que se encuentra esta reserva de insuficiencia de primas para una serie de ramos, pero no se ha encontrado una referencia particular para ramos con tarifas reguladas.

La Unidad de Regulación Financiera tiene dentro de su agenda, para el cuarto trimestre del presente año, un proyecto denominado “Ajustes al régimen de reservas de las aseguradoras”, donde se hará una revisión y ajustes puntuales del régimen de reservas; por ejemplo, periodicidad del informe actuarial, incluir la posibilidad de desarrollar metodologías propias para el cálculo de reservas y precisar contabilización de las reservas, proyecto en el cual se puede incluir los resultados del mencionado análisis del ramo del SOAT.

5. COMENTARIOS

El proyecto de decreto se publicó en la página web de la Unidad de Regulación Financiera, para su socialización, entre el 28 de febrero y el 7 de marzo de 2017.

Se recibieron dos comentarios relacionados con la pertinencia de la reserva técnica de insuficiencia de prima para el ramo de SOAT, en la medida que es un ramo en donde la tarifa se encuentra regulada; y que en la medida en que la prima no resulte suficiente para cubrir el riesgo en curso y los gastos no causados, estos deberían ser asumidos por el Estado, por su intervención regulatoria en la fijación de la tarifa y por el carácter obligatorio del seguro.

En el análisis que se realizará se tendrán en consideración los comentarios recibidos, sin perjuicio de lo anterior se debe señalar que la constitución de la RTIP no depende exclusivamente de la regulación de tarifas ya que existen factores adicionales que pueden conllevar a que se presente, los cuales pueden ser internos a las compañías.