

Bogotá D.C., 25 noviembre de 2024

Honorable Senador
JUAN CARLOS GARCES
Ponente Proyecto de Ley
Senado de la República
juan.garces@senado.gov.co
Carrera 7 No. 8-68 Edificio Nuevo Congreso
Ciudad

Asunto: Comentarios de Fasecolda al Proyecto de Ley 298/2024S “*por medio del cual se adoptan medidas para mejorar la situación financiera y de flujo de recursos del sistema general de seguridad social en salud y se dictan otras disposiciones.*”

Honorable Senador Garces:

De manera atenta, nos dirigimos a usted desde la Federación de Aseguradores Colombianos – FASECOLDA, con el fin de aportar elementos que contribuyan al estudio de esta importante iniciativa legislativa, especialmente aquellas que involucran al Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito SOAT.

Hemos tenido la oportunidad de revisar el contenido del mencionado proyecto y, como se señala en la exposición de motivos, entendemos que su objetivo es ofrecer soluciones a corto plazo para mejorar el flujo de recursos y fortalecer financieramente el Sistema General de Seguridad Social en Salud, sin modificar su estructura. En este contexto, hemos identificado que la propuesta aborda temas fundamentales relacionados con el SOAT, un asunto de gran relevancia tanto para las aseguradoras como para los ciudadanos.

En particular, el artículo 9°, titulado "Cobertura del SOAT con cargo a las aseguradoras del SOAT", presenta una redacción que puede dar lugar a diversas interpretaciones. Estas interpretaciones se centran en la financiación total de la cobertura, la entidad responsable de asumirla y otros aspectos que detallamos en el documento adjunto. El uso de términos ambiguos, como "marginal", y la vinculación de la financiación con el 85% del valor de la póliza que debe transferirse a las EPS, contribuyen a la confusión en la interpretación del texto.

Por otro lado, al revisar la justificación de este artículo, se señala que el propósito es que las compañías de seguros del SOAT asuman la cobertura total de los gastos médicos. En este sentido, entendemos que la intención es simplificar los trámites para los prestadores, lo cual es loable dado su papel en la atención de las víctimas de accidentes de tránsito. Sin embargo, si el artículo 9° mantiene este sentido, es imperativo poner de presente que esta medida podría comprometer la estabilidad estructural del SOAT, que actualmente protege a más de 1,1 millones de personas cada año. A continuación, exponemos algunos puntos clave que respaldan nuestra preocupación:

1. **Equilibrio financiero y suficiencia cero:** La Superintendencia Financiera de Colombia establece la tarifa del SOAT bajo principios de equidad, suficiencia y moderación, con el fin de mantener el equilibrio del sistema. El concepto de
-

“suficiencia cero” implica que los recursos disponibles (es decir, las primas recaudadas, descontadas las contribuciones y transferencias) deben ser suficientes para cubrir todos los siniestros, comisiones y gastos de operación previstos durante un período determinado.

2. **Impacto en la sostenibilidad del SOAT:** Los recursos que las aseguradoras reciben de la tarifa del SOAT funcionan bajo el esquema de suficiencia cero. En este sentido, la propuesta de asumir la cobertura total de los gastos médicos y quirúrgicos de hasta 701,68 Unidades de Valor Tributario (UVT) para todas las categorías de vehículos podría generar un desequilibrio estructural que afectaría la sostenibilidad del sistema.
3. **Desequilibrio financiero estimado:** Según la justificación del artículo 9°, que busca que las compañías del SOAT asuman la cobertura total, se parte del supuesto de revertir lo establecido en el Decreto 2497 de 2022, modificado por el Decreto 2312 de 2023. Estos decretos redujeron en un 50% las tarifas del SOAT para una gran parte de motocicletas y vehículos de servicio público.

Restablecer las tarifas completas, considerando el parque automotor actualmente asegurado, requeriría recaudar aproximadamente \$903 mil millones de pesos (a precios de 2024). Este monto corresponde a la prima de 4,9 millones de vehículos que actualmente gozan de una tarifa reducida, la cual no refleja su riesgo real. Lo anterior, implica que si se aprueba este artículo se debería realizar el incremento de la tarifa en el 50% para estos tipos de vehículos para garantizar la sostenibilidad financiera del seguro.

4. **Implicaciones políticas y sociales:** Esta medida podría implicar un reto político considerable, ya que revertir la reducción del 50% de la tarifa del SOAT para motocicletas de menos de 200 cilindrada y vehículos de negocios y servicio público, establecida por el Gobierno Nacional en diciembre de 2022, afectaría a un gran número de motociclistas (que representan más del 62% del parque automotor) y generaría implicaciones sociales significativas.

En resumen, las compañías aseguradoras del SOAT no cuentan con los recursos para asumir la cobertura total de los gastos médicos de las víctimas de accidentes de tránsito, especialmente considerando la reducción de las tarifas para las categorías de riesgo diferencial. Obligar a las aseguradoras a cubrir estos costos podría provocar un desfinanciamiento y una crisis estructural que afectaría de manera directa a más de un millón de víctimas de accidentes de tránsito, así como a las IPS que reciben anualmente alrededor de 2 billones de pesos por la atención a estos pacientes.

Por otro lado, entendemos que la implementación de tarifas diferenciales para las instituciones prestadoras de salud ha incrementado los trámites necesarios para reclamar los pagos por las atenciones de las víctimas de accidentes. Por ello, Fasecolda ha participado activamente en las mesas de trabajo con la ADRES, buscando alternativas que simplifiquen el proceso para las IPS.

En este sentido, hemos propuesto, por ejemplo, que se estudie la posibilidad de eliminación del certificado de agotamiento, dado que las aseguradoras del SOAT ya reportan a la ADRES la información sobre las atenciones y pagos realizados a las tarifas de riesgo

diferencial, lo cual podría liberar a las IPS de este trámite. Otra opción sería permitir que las aseguradoras emitan el certificado cuando, tras realizar los pagos correspondientes, quede un saldo pendiente mínimo, o bien, cuando no se subsanen las objeciones planteadas por las aseguradoras.

Sin embargo, es fundamental que todas las IPS se adapten a un reporte detallado que favorezca la interoperabilidad y trazabilidad del sistema, con el fin de garantizar la eficiencia en el uso de los recursos y prevenir el fraude.

Para ampliar los aspectos mencionados, adjuntamos un documento que complementa nuestra exposición. Quedamos atentos a sus comentarios y, si lo considera pertinente, estamos a su disposición para coordinar cuanto antes una reunión y profundizar en los puntos tratados.

Reciba un atento saludo.



LUIS EDUARDO CLAVIJO
Vicepresidente Jurídico
FASECOLDA

Anexo: Lo anunciado



ANEXO

1. INQUIETUDES REDACCIÓN ARTICULO 9°

En el marco de la necesidad de que las disposiciones jurídicas sean redactadas de manera clara y comprensible para todos los ciudadanos, nos surgen las siguientes dudas respecto al artículo 9°:

1. **¿Qué se entiende por "cobertura marginal" en este contexto?**
 - ¿Cómo se aplica la "conurrencia" de la ADRES en la financiación?
 - El término "marginal" no es claro y podría tener implicaciones específicas en la práctica.
2. **¿Cómo se define exactamente la "cobertura total garantizada" al momento de la expedición de la ley?**
 - ¿Está especificada en términos de un monto máximo o de un tipo de prestaciones específicas (por ejemplo, médicas, quirúrgicas, de rehabilitación)?
3. **¿El 85% del valor de la póliza incluye las contribuciones y transferencias necesarias para financiar completamente la cobertura de gastos médicos?**
4. **En los siguientes casos, ¿cómo se garantiza la cobertura de los afectados?:**
 - **Accidentes de tránsito de origen laboral:** ¿Cuál es el papel de las aseguradoras de riesgos laborales cuando el accidente excede la cobertura?
 - **Personas sin EPS:** ¿Qué ocurre si una persona sufre un accidente de tránsito, excede la cobertura y no cuenta con EPS? (ejemplo: población migrante en tránsito hacia otros países)

2. DETERMINACIÓN DE LA PRIMA COMERCIAL DEL SOAT

A diferencia de otros seguros en Colombia, la tarifa del SOAT es establecida por la Superintendencia Financiera de Colombia (SFC) bajo los principios de equidad, suficiencia y moderación, según lo dispuesto en el numeral 5° del artículo 193 del Estatuto Orgánico del Sistema Financiero. Cada año, la SFC ajusta estas tarifas con el objetivo de mantener el equilibrio del sistema, aplicando el concepto de "suficiencia cero".

Este concepto establece que los recursos disponibles (primas recaudadas, descontadas las contribuciones y transferencias) deben ser suficientes para cubrir los siniestros, comisiones y gastos operativos previstos en un período determinado. Si los recursos resultan insuficientes, la tarifa se incrementa; si son excedentes, se reduce, y si ingresos y egresos se equilibran, se mantiene. Este proceso asegura la estabilidad y sostenibilidad del SOAT.

Para fomentar la solidaridad y garantizar un acceso equitativo, la SFC implementa un sistema de subsidios cruzados desde la creación del SOAT. Este esquema establece tarifas diferenciadas por categoría de vehículo: los de menor riesgo subsidian a los de mayor riesgo. Por ejemplo, las motocicletas, que presentan mayor siniestralidad, son subsidiadas por vehículos como automóviles, cuya siniestralidad es menor. Además, este sistema considera los niveles de ingresos de los propietarios para garantizar la asequibilidad del

seguro. En Colombia, se asume que los propietarios de motocicletas, especialmente de bajo cilindraje, suelen tener menores ingresos que los de otros vehículos. Asimismo, en el caso de vehículos de servicio público, se busca que el costo del SOAT no incremente significativamente el precio del pasaje.

En este contexto, las motocicletas y vehículos de servicio público son los principales beneficiarios del subsidio cruzado, mientras que otros vehículos asumen un costo más elevado. Este esquema, gestionado por la SFC, se ajusta conforme a los principios de equidad, suficiencia y moderación, asegurando los recursos necesarios para atender a las víctimas y mantener el funcionamiento del seguro.

El financiamiento del SOAT depende de las contribuciones de todos los asegurados, por lo que cualquier exención o modificación en las tarifas podría desestabilizar el sistema, incrementando los costos para otros propietarios.

En este sentido, se debe mencionar que, a finales de 2022, el Gobierno Nacional redujo en un 50% las tarifas para vehículos de mayor riesgo, con el fin de ampliar la cobertura del SOAT. Esta medida podría afectar la sostenibilidad del sistema, por lo que el Gobierno decidió que la cobertura principal fuera asumida por las aseguradoras, con recursos provenientes de las primas, y por la ADRES, con recursos del presupuesto nacional, para garantizar la atención de los afectados por accidentes de tránsito.

Sin embargo, el artículo 9° propone que las aseguradoras asuman la totalidad de la cobertura para todos los vehículos, revocando lo dispuesto en los Decretos 2497 de 2022 y 2312 de 2023, que habían reducido las tarifas del SOAT en un 50% para gran parte de las motocicletas y vehículos de servicio público.

Restablecer las tarifas completas implicaría recaudar aproximadamente \$903 mil millones de pesos en 2024, equivalentes a la prima de 4,9 millones de vehículos con tarifas reducidas que no reflejan su nivel de riesgo real. De aprobarse esta medida, sería necesario aumentar la tarifa, al menos, en un 50% para garantizar la sostenibilidad financiera del sistema. Por ejemplo, para las motocicletas, la tarifa básica pasaría de \$201.600 a \$403.200, y con las contribuciones y tasas adicionales, el costo total ascendería a \$614.900.

No obstante, este aumento representa un desafío social considerable. Por ello, desde el sector asegurador solicitamos que esta propuesta sea evaluada técnicamente con la participación de la Superintendencia Financiera y el Ministerio de Hacienda, a fin de realizar un análisis integral y fundamentado.

3. Certificados de agotamiento de cobertura

Con la implementación de las tarifas de riesgo diferencial, se segmentó el amparo de gastos médicos para estos vehículos entre las compañías de seguros y la ADRES. Las aseguradoras garantizan la cobertura inicial hasta 263,13 UVT, y cuando se requiere continuar con la atención, esta pasa a ser cubierta por la ADRES hasta un límite de 701,68 UVT. Para este proceso, es necesario un certificado emitido por las compañías de seguros SOAT que debe ser entregado a las IPS.

Desde marzo, las compañías del SOAT han expedido 77.643 certificados, según datos recopilados hasta el 31 de octubre, para que las IPS puedan iniciar su proceso de reclamación ante la ADRES. Actualmente, las aseguradoras han habilitado diversos canales para recibir las solicitudes de estos certificados, tales como correos electrónicos exclusivos, líneas telefónicas, accesos directos en sus páginas web y opciones de descarga automática. Además, se están evaluando alternativas más ágiles, como el acompañamiento directo, para facilitar este proceso a las IPS.

En paralelo, las compañías del SOAT y Fasecolda han planteado en las mesas de trabajo realizadas con la ADRES las siguientes propuestas para mejorar la operatividad del sistema:

- **Estudiar la eliminación del certificado de las tarifas diferenciales:** Se ha sugerido que la ADRES verifique directamente los datos de las atenciones que superen la cobertura inicial utilizando la información del Formulario Único de Certificado de Tope de la aseguradora SOAT (FUCTAS). Este formulario ya contiene los datos que figuran en los certificados. Sin embargo, implementar esta medida requiere ajustes normativos por parte del Ministerio de Salud.

Para esto es necesario que todos los prestadores cumplan con los requisitos técnicos establecidos en la Circular 022 de 2023, que ajustó los formularios de reclamación. Esto permitirá que las compañías accedan a toda la información requerida para el reporte FUCTAS, eliminando la necesidad de un certificado adicional para los prestadores y agilizando los trámites ante la ADRES.

- **Establecer una transitoriedad normativa:** Se propone una medida transitoria similar a la establecida en el Decreto 056 de 2015, donde se permitió gestionar los casos en los que quedaba un saldo mínimo tras agotar la cobertura (igual o menor a 40 SMLDV). Aplicar una disposición similar en el contexto actual podría facilitar la emisión de certificados a las IPS, permitiéndoles continuar con la prestación de servicios a cargo de la ADRES.

Estas medidas buscan optimizar los procesos de las IPS y promover un diálogo constructivo mediante la instalación periódica de mesas de trabajo entre las partes involucradas. Esto contribuiría a mejorar la implementación de las propuestas, sin comprometer la sostenibilidad del sistema SOAT.

Conscientes de la relevancia y las implicaciones del Proyecto de Ley 298/2024, extendemos una cordial invitación para participar en una mesa de trabajo en la que podamos analizar de manera conjunta las posibles soluciones a los retos financieros, operativos y sociales que plantea esta iniciativa.

Este espacio permitirá consolidar propuestas técnicas que simplifiquen los procesos para todos los actores involucrados sin poner en riesgo la sostenibilidad del SOAT que beneficia anualmente a más de un 1,1 millón de víctimas de accidentes de tránsito y realiza pagos promedio de 2,3 millones a las IPS y demás beneficiados.

Quedamos atentos a sus indicaciones.
