

## **Requisitos mínimos de responsabilidad financiera: ¿Cuáles son los costos reales?**

Según la FMCSA, hay aproximadamente 288.000 transportistas de carga general sujetos a requisitos federales de seguro de responsabilidad que operan más de 2,8 millones de unidades tractoras<sup>1</sup>; 246.000 de esos transportistas están sujetos al requisito mínimo de seguro de responsabilidad de 750.000 dólares.<sup>2</sup> El 98% de esas compañías tienen pólizas de seguro de responsabilidad de al menos \$1 millón debido a las demandas actuales del mercado. La prima anual promedio para la mayoría de las pequeñas empresas de transporte por carretera oscila entre \$11,000 y \$20,000.

El aumento de los mínimos de seguro no afectará a las megatransportistas que abogan por este aumento. Sin embargo, afectará en gran medida a las pequeñas empresas y a los propietarios-operadores que son vitales para la industria del transporte por carretera y se encuentran entre los conductores más seguros en la carretera. El miembro promedio de OOIDA tiene veinte años de experiencia y más de 2 millones de millas sin accidentes. Aumentar las primas de seguros en realidad perjudicará la seguridad, ya que las pequeñas empresas no podrán competir.

Sin un análisis complejo de la exposición al riesgo y la capitalización, es difícil calcular en qué medida afectará a la industria un aumento en los requisitos de responsabilidad financiera. La investigación básica y las estimaciones conservadoras muestran que sólo un aumento del 5% en las primas por unidad tractora agregará aproximadamente entre \$1,5 mil millones y \$2,8 mil millones en costos a la industria del transporte por carretera. Otras estimaciones apuntan a que las primas aumentarán hasta un factor de cuatro: a 20.000 dólares o más por camión.

Es dudoso que las aseguradoras tengan suficiente capacidad para brindar cobertura con mínimos más altos. David Golden, director senior de líneas comerciales de la Asociación de Aseguradores de Accidentes de Propiedad de Estados Unidos, afirma: "La capacidad de seguro es finita. La capacidad disponible es limitada... El mercado libre hace un buen trabajo al determinar el nivel apropiado de seguro y las tarifas apropiadas, y lo hace independientemente de los requisitos de responsabilidad financiera que establezca el gobierno."<sup>3</sup>

---

<sup>1</sup> Hymel et al., *Financial Responsibility Requirements for Commercial Motor Vehicles*, Volpe (noviembre de 2012), pág. 26.

<sup>2</sup> Los transportistas restantes están sujetos a requisitos regulatorios de seguro más altos de \$1,000,000 a \$5,000,000 debido al tipo de carga que transportan (petróleo, materiales peligrosos).

<sup>3</sup> A.D. Postal, "Debate Rages Over Minimum Insurance Standards," *Property Casualty* 360

Aunque las tasas mínimas de responsabilidad no han cambiado desde 1980, el 99,4% de los daños asociados con accidentes de camiones están sujetos a los requisitos de responsabilidad existentes. Un informe encargado por la FMCSA y publicado por el Centro de Transporte John A. Volpe concluyó que “la mayoría de los accidentes resultan en costos pequeños: y el promedio es de alrededor de \$18,000 <sup>4</sup>”, lo cual está muy por debajo del mínimo requerido actual. Volpe señaló: "El costo promedio de un accidente ha aumentado en los últimos 30 años , pero ha sido más que compensado por una reducción en la frecuencia de los accidentes. <sup>5</sup>Volpe descubrió que “las muertes involucradas con camiones se han reducido en un 44 por ciento desde 1980, mientras que el VMT ha aumentado en un 180 por ciento y el número de camiones registrados ha aumentado en un 30 por ciento. <sup>6</sup>"

Aumento de la tasa de prima	Prima promedio por unidad tractora	Costo total de la prima†	Aumento del costo de la prima	Prima promedio por unidad tractora	Costo total de la prima†	Aumento del costo de la prima
<b>Base</b>	\$10,781	\$30,537,484,368	ps	\$20,111	\$56.964.970.608	ps
<b>5%</b>	\$11,320	\$32.064.358.586	\$1.526.874.218	\$21,117	\$59,813,219,138	\$2.848.248.530
<b>10%</b>	\$11,859	\$33.591.232.805	\$3.053.748.437	\$22,122	\$62,661,467,669	\$5.696.497.061
<b>20%</b>	\$12,937	\$36.644.981.242	\$6,107,496,874	\$24,133	\$68.357.964.730	\$11.392.994.122
<b>30%</b>	\$14,015	\$39.698.729.678	\$9,161,245,310	\$26,144	\$74.054.461.790	\$17.089.491.182
<b>40%</b>	\$15,093	\$42,752,478,115	\$12,214,993,747	\$28,155	\$79,750,958,851	\$22,785,988,243
<b>50%</b>	\$16,172	\$45,806,226,552	\$15,268,742,184	\$30,167	\$85,447,455,912	\$28,482,485,304

† Basado en 2.832.528 unidades tractoras

Debido a que sólo el 0,6 por ciento de los accidentes exceden en realidad los requisitos mínimos actuales, quienes proponen aumentar los mínimos a menudo citan como justificación el aumento de los costos médicos. Sin embargo, el Congreso no señaló la inflación como ningún tipo de base para establecer o calcular los requisitos de responsabilidad financiera. La Sección 30 de la Ley de Autotransportes destaca específicamente la necesidad de considerar el impacto de los requisitos de responsabilidad financiera en “la seguridad del transporte de vehículos de motor, la condición económica de la industria de autotransportes (incluidos, entre otros, los pequeños y minoritarios transportistas y propietarios-operadores independientes) y la capacidad de la industria de seguros para proporcionar la cobertura designada”. (Sec. 30, PL 96-296, 94 Stat. 822).

El aumento de las primas de seguros no abordará menos del 1% de los accidentes en los que los daños superan los niveles existentes. Permitir que una agencia encargada de la tarea de seguridad controle las

<sup>4</sup> *Financial Responsibility Requirements for Commercial Motor Vehicles*, pág. 20

<sup>5</sup> *Ibíd.*, pág. 16

<sup>6</sup> *Ibíd.*, pág. 15.



primas de seguros en realidad hará que las carreteras se vuelvan menos seguras, ya que muchas pequeñas empresas serán expulsadas por completo de la industria del transporte por carretera. Al final, el informe de Volpe encontró lo siguiente:

**(1)** Se desconoce el número real de accidentes y los costos de aquellos accidentes que exceden los límites actuales. **(2)** No hay una respuesta correcta. **(3)** Los accidentes son eventos raros. **(4)** Otros seguros o activos suelen cubrir los pocos accidentes que superan los límites mínimos. **(5)** Los costos de los accidentes han aumentado, pero han sido más que compensados por una reducción en la frecuencia de los accidentes. **(6)** El costo promedio de un reclamo es de \$18,000. **(7)** No hay forma de establecer una responsabilidad con límite ascendente porque algunos accidentes siempre quedarán fuera de los límites. **(8)** Cualquier esfuerzo por convertir los costos en dólares puede tener sesgos, distorsiones, omisiones, imprecisiones y otras debilidades y errores. **(9)** Las estrategias actuales para reducir los accidentes están claramente funcionando a juzgar por la constante disminución en la frecuencia de los accidentes desde 1980. **(10)** No hay certeza de que mayores requisitos de responsabilidad hagan que las aseguradoras sean aún más diligentes. Y **(11)** otras estrategias para reducir los accidentes pueden ser más efectivas y a menor costo.

## OOIDA

Owner-Operator Independent Drivers Association Foundation, Inc.

*A subsidiary of Owner-Operator Independent Drivers Association Inc.*

1 NW OOIDA Drive • PO Box 1000 • Grain Valley, MO 64029 • Tel: (816) 229-5791 • Fax: (816) 427-4468  
e-mail: [foundation@ooida.com](mailto:foundation@ooida.com) • website: [www.ooidafoundation.org](http://www.ooidafoundation.org)