

PJD-SGS-016-2012
21 de diciembre del 2012

Señor
Tomás Soley Pérez
Superintendente General de Seguros

Estimado señor:

Esta División de Asesoría Jurídica se refiere a su petición con motivo de la denuncia formulada por el señor Pablo Ureña Jiménez, mediante correo electrónico de fecha 30 de noviembre del 2012, por el cual interpone denuncia contra el Instituto Nacional de Seguros por un supuesto cobro abusivo del treinta y tres por ciento (33%) en la prima final del Seguro Obligatorio de Automóviles como aporte al Consejo de Seguridad Vial.

I. HECHOS DENUNCIADOS

De acuerdo con los hechos acusados en la denuncia- opina el denunciante- que a raíz de la reforma introducida al artículo 10 de la Ley de la Administración Vial N° 6324 (Ley 6324), se encontró que el Instituto Nacional de Seguros (Instituto) “... *en lugar de tomar el 33% de los ingresos que capta por la venta de la póliza del seguro obligatorio de los vehículos particulares y transferirlo a COSEVI, lo que ha venido haciendo –quien sabe desde cuando- es incrementar el cobro en un 33% por encima del monto de la prima de dicha póliza y cargarlo sobre el pago que los propietarios de vehículos particulares hacemos por ese concepto.*”

Según afirma el denunciante, el Instituto es el sujeto pasivo de la obligación tributaria establecida en el artículo 10 de la Ley 6324 y asevera que el hecho generador es la venta del Seguro Obligatorio Automotor; por estos motivos estima el denunciante que el papel del Instituto no es de agente recaudador de dicho impuesto, sino sujeto pasivo por lo que le corresponde al Instituto cubrir de sus ingresos el 33% de aporte al COSEVI y no trasladar dicha obligación tributaria a un tercero, sea a los propietarios de vehículos que se clasifican como particulares.

Concretamente, el denunciante formula ante la Superintendencia las siguientes peticiones:

a) Ejecutar acciones de forma inmediata para “*poner fin*” al cobro abusivo del 33% de aporte al COSEVI a los propietarios de vehículos; y

b) “... estimar lo cobrado de más hasta ahora por ese concepto e identificar los medios por los cuales el INS reintegre a los propietarios de vehículos lo cobrado de más por este ilegal impuesto.”

II. CONSIDERACIONES SOBRE EL SEGURO OBLIGATORIO DE AUTOMOVILES (SOA)

Preámbulo a avocarse al análisis de los hechos denunciados y la procedencia de los extremos peticionados, esta Superintendencia estima pertinente referirse en términos generales a los distintos elementos que determinan el monto de la prima final , estrictamente, destinado a cubrir las prestaciones otorgadas por el Seguro Obligatorio Automotor (SOA).

a) Naturaleza y finalidad del SOA

Mediante el artículo 42 de la Ley de Tránsito N° 5930 de fecha 13 de setiembre de 1979, el legislador en uso de sus potestades instauró en el país un sistema de previsión social en materia de accidentes de tránsito denominado *Seguro Obligatorio Automotor* (SOA).

El SOA es un seguro de responsabilidad civil objetiva, que cubre las lesiones o la muerte de cualquier persona provocadas por el uso o circulación de un vehículo automotor terrestre destinado a transitar por las vías públicas (vehículos), prescindiendo de la existencia de culpa por parte del conductor; y cuya finalidad del seguro es indemnizar a las personas físicas por los daños producidos por los vehículos o sus conductores sin importar la solvencia del conductor causante del daño, y se garantiza el otorgamiento de las prestaciones (coberturas) establecidas en el artículo 67 de la Ley de Tránsito por Vías Públicas y Seguridad Vial N° 9078 (Ley 9078) y hasta el monto límite de la cobertura fijado para este seguro.

Las prestaciones cubiertas por este seguro son: 1) Asistencia médica, quirúrgica, hospitalaria, farmacéutica y de rehabilitación; 2) Prótesis y aparatos médicos que se requieran para corregir las deficiencias funcionales; 3) Prestaciones en dinero que correspondan a la indemnización por incapacidad, temporal o permanente, o por la muerte, según se detalla en esta ley; 4) d) Gastos de traslado, en los términos y las condiciones establecidos en el reglamento de esta ley; 5) Pagos de hospedaje y de alimentación, cuando el lesionado, con motivo del suministro de las prestaciones médico-sanitarias o de rehabilitación, deba trasladarse a un lugar distinto de su residencia habitual, y la entidad aseguradora no pueda suministrarle ese servicio, conforme el monto por este concepto será fijado en el reglamento a la Ley 9078; y 6) Costos incurridos por el funeral y el traslado del cuerpo, según los términos que se establecerán en el reglamento de dicha ley.

La naturaleza jurídica del SOA es de un contrato de seguro dispuesto por imperio de ley, cuya suscripción obligatoria le corresponde a los propietarios de vehículos (artículos 1 y 56 de la Ley 9078); además, la determinación de la prima anual, su cobro y administración está a cargo de las entidades aseguradoras autorizadas por esta Superintendencia para operar en la categoría de seguros generales o mixta, las cuales se dedican a la administración de riesgos de terceros en forma profesional, según los artículos 56, 57 y 62 de la Ley 9078 y 2 de la Ley Reguladora del Mercado de Seguros N° 8653.

b) Elementos que se estiman en la determinación de la prima del SOA

Todos los vehículos deben contar con el SOA, y anualmente los propietarios de vehículos, indistintamente de la clasificación de estos, deben cancelar una prima por los riesgos inherentes a la circulación o uso de sus vehículos, los cuales la entidad aseguradora acepta asumir a cambio del pago de una prima, conforme al artículo 56 de la Ley 9078; en el caso particular esta prima es cobrada actualmente por el Instituto.

Antes de la entrada en vigencia de la Ley 9078, la obligación de todos los propietarios de vehículos de contar con este seguro estaba dispuesta en el artículo 44 de la Ley de Tránsito por Vías Terrestres N° 7331 (Ley 7331).

Las primas del SOA por tipo de vehículo están determinadas directamente por la siniestralidad observada, esto significa los montos de siniestros pagados en los últimos años, que a su vez se relacionan por la cantidad de accidentes ocurridos y el costo de las coberturas brindadas, los cuales pueden ser afectados por el incremento en los precios de los servicios médicos y hospitalarios que otorga la cobertura del SOA e incrementos salariales (en el caso del pago de incapacidades temporales y permanentes).

Las primas que las entidades aseguradoras fijen para brindar la cobertura del SOA deben ser suficientes para hacer frente al pago de las prestaciones prometidas en la cobertura (prima de riesgo), además que se garantice la solvencia y suficiencia del régimen del SOA, se cubran los gastos de administración, comercialización y la utilidad; la utilidad es hasta un máximo del seis por ciento conforme las disposiciones de los numerales 56 y siguientes de la Ley 9078.

Cabe agregar que la aplicación de utilidad sobre el SOA hasta el límite indicado, surge a partir del presente año, en razón de la autorización establecida en el numeral 56 referenciado; ya que de previo a la entrada en vigencia de la Ley 9078, el SOA era tratado como un seguro al costo, tal como fue concebido en el numeral 54 de la Ley 5930.

c) Aprobación de las tarifas del SOA

De acuerdo con el artículo 54 del Ley 5930, en el momento de creación del SOA, el legislador dispuso que la determinación y cálculo de las tarifas de las primas le corresponde al Instituto y este cálculo se realizaba en consulta con la Contraloría General de la República.

Luego, la Ley 5930 fue derogada en su totalidad por la Ley 7331. Este cuerpo normativo introdujo un cambio significativo en el tema de autorización de las tarifas de las primas del SOA, dado que el artículo 43 de la Ley 7331 dispuso expresamente la potestad de la Contraloría General de la República de aprobar las primas calculadas por el Instituto para el SOA; dicha facultad de la Contraloría se mantuvo incólume hasta la entrada en vigencia de la Ley Reguladora del Mercado de Seguros N° 8653 (Ley 8653), el 7 de agosto del 2008.

A partir de la Ley 8653, se crea la Superintendencia General de Seguros como Órgano Rector del mercado de seguros, que tiene por objeto velar por la estabilidad y el eficiente funcionamiento del mercado de seguros, así como entregar la más amplia información a los asegurados. Para ello, autorizará, regulará y supervisará a las personas, físicas o jurídicas, que intervengan en los actos o contratos relacionados con la actividad aseguradora, reaseguradora, la oferta pública y la realización de negocios de seguros; y como parte de sus funciones le corresponde exclusivamente la potestad de autorizar las tarifas de las primas del SOA, de acuerdo con los presupuestos legales y técnicos establecidos en el artículo 44 de la Ley 7331; y a partir de este año, conforme a las disposiciones del numeral 56 de la Ley 9078.

Esta Superintendencia en estricto cumplimiento de sus atribuciones, desde la fecha de su creación, ha velado de manera rigurosa y minuciosamente por la correcta aplicación de la metodología para el cálculo de la prima y los factores que se incluyen en la tarifa de la prima final del SOA por el riesgo que cada tipo de vehículo representa conforme su actividad y uso; además se ha examinado cuidadosamente que dichas primas estén determinadas directamente por los factores establecidos en el artículo 44 de la Ley 7331 (ahora numeral 56 de la Ley 9078), sea la experiencia de siniestralidad observada, cantidad y magnitud de accidentes ocurridos y el costo de las coberturas brindadas, el incremento en los precios de los servicios médicos y hospitalarios que otorga la cobertura del SOA e incrementos salariales; estas acciones de la Superintendencia han dado como resultado que en las tarifas de las primas finales del SOA no se cobre ninguno de los impuestos, cánones, timbres contribuciones forzosas especiales, tributos o tasas que se cobran simultáneamente con este seguro y que las respectivas leyes le asignan a las aseguradoras la función de recaudadores.

Por mandato expreso de los artículos 28 y 29 inciso e) de la Ley 8653 y 56 de la Ley 9078, el ámbito de competencias exclusivas que ostenta este Órgano Supervisor es la autorización de las tarifas de las primas finales del SOA, rubro que forma parte del derecho de circulación según se explicará más adelante; y las competencias conferidas por dichas normas bajo ninguna circunstancia pueden entenderse que conlleva la aprobación, supervisión o determinación de los montos o porcentajes de los diferentes tributos que engloba el derecho de circulación.

Por otra parte, en lo que pudiese resultar de interés, en el siguiente cuadro se muestran los montos de las primas de seguros autorizados al Instituto para el año 2013 por parte de este Órgano Supervisor, por cada tipo de vehículo, para la prestación de la cobertura del SOA:

<i>Tipo de Vehículo</i>	<i>Tarifas Vigentes 2012</i>	<i>Tarifas Autorizadas 2013</i>	<i>Variación absoluta</i>
Cobertura ₡6 millones			
Particular	₡ 15.903	₡17.374	₡1.471
Carga Liviana	₡ 12.640	₡13.659	₡1.019
Carga Pesada	₡ 14.541	₡17.505	₡2.964
Motos y Bicimotos	₡ 62.888	₡78.147	₡15.259
Buses	₡ 67.097	₡80.399	₡13.302
Taxis	₡ 53.018	₡63.419	₡10.401
Equipo especial	₡ 4.201	₡3.851	-₡350
Prima Promedio Ponderado	₡ 23.650	₡27.694	₡4.044
Cobertura ₡3,5 millones			
Motos y Bicimotos	₡ 48.581	₡60.713	₡12.132

Las tarifas antes descritas, por tipo de vehículo, constituyen el monto de la **prima final** que cada propietario de vehículo satisface al Instituto únicamente por la cobertura del SOA. Esto significa que es el monto final que dicha entidad aseguradora recibe por tal concepto, cuyo destino por disposición legal, es cubrir las prestaciones garantizadas por el SOA. En ese sentido, no comprende montos o porcentajes de los tributos que el Instituto por ley está obligado a recaudar en el proceso de recepción de la primas del SOA.

Vale acotar, que desde la data de creación del SOA la metodología para el cálculo de la prima es propuesta por las entidades aseguradoras que ofrezcan este seguro considerando los factores indicados en el aparte anterior identificado con la letra *b*, condición que se ha mantenido hasta la fecha en los diferentes cuerpos normativos que han regulado y regulan el SOA.

III. DETALLE DE LOS DISTINTOS RUBROS QUE FORMAN PARTE DEL DERECHO DE CIRCULACIÓN

El derecho de circulación es un derecho o permiso que ostentan los propietarios de vehículos para transitar cada año por las vías públicas terrestres de país de manera legal, y su naturaleza jurídica es principalmente tributaria; debido a que los diversos impuestos, tasas, contribuciones forzosas especiales, timbres, tributos y cánones que comprende este derecho son de origen tributario¹; y dado que estos son prestaciones obligatorias fijadas unilateralmente por voluntad del Estado, exigidas a los sujetos pasivos en razón del deber de solidaridad social, su origen es pecuniario y tienen como fin sufragar servicios públicos suministrados por el Estado.

El SOA es el único rubro que forma parte del derecho de circulación que no es de naturaleza tributaria, sino es un contrato de seguro, según se explicó en el apartado II de este oficio.

En el ámbito costarricense el derecho de circulación es conocido popularmente como *marchamo o impuesto al ruedo*. De acuerdo con el artículo 4 de la Ley 9078 es un deber de los propietarios de vehículos portar el comprobante de pago del derecho de circulación para transitar legalmente en el país.

En concordancia con lo expuesto, por decisión expresa del legislador en materia impositiva en los distintos cuerpos legales que se establecen los impuestos, tasas, contribuciones forzosas especiales, timbres, tributos y cánones (para efectos de este oficio en adelante denominados *cargas tributarias*) que comprenden el derecho de circulación; se asigna a las entidades aseguradoras que comercializan el SOA la recaudación de dichas cargas tributarias; las cuales tal y como se explicó en el apartado II anterior no son parte de los elementos que se utilizan para la determinación de las primas del SOA o que están incluidos en el monto final de estas primas, no son recursos reservados para la Superintendencia; y se reitera tampoco su determinación o autorización le corresponde a esta Superintendencia o a las entidades aseguradoras que comercializan el SOA.

¹ Sobre este tema pueden consultar la Opinión Jurídica N° 017-2012 de fecha emitida 24 de febrero de 2012 emitida por la Procuraduría General de la República.

Todas las sumas de dinero recaudadas por las entidades aseguradoras correspondientes a estas *cargas tributarias* tienen un destinatario y destino establecidos en la respectiva ley. Cabe aclarar que dichas *cargas tributarias* no forman parte de los ingresos que perciben las entidades aseguradoras por las primas del SOA. Las *cargas tributarias* más relevantes que componen el derecho de circulación y que los propietarios de vehículos deben satisfacer simultáneamente con el pago del SOA, son los siguientes:

1. Aporte al Consejo de Seguro Vial correspondiente a un treinta y tres por ciento (33%), creado por el inciso b) de la Ley de la Administración Vial N° 6324 (Ley 6324) para el financiamiento de este Consejo y que forma parte del Fondo de Vialidad.
2. Impuesto a la propiedad de vehículos, fijado por el artículo 9 de la Ley 7088 y sus reformas. Conforme el literal n) de este numeral, las entidades aseguradoras, en el proceso de cobro del seguro obligatorio de automóviles deben recaudar los montos a que se refiere este inciso n), sea el impuesto a la propiedad de vehículos.
3. Impuesto sobre las ventas que corresponde a un trece por ciento (13%), dispuesto en la Ley de Impuesto General sobre las Ventas, que grava la venta de este seguro, conforme el artículo 1 de esta ley.
4. Impuesto a favor de la Municipalidades, ordenado por el numeral 3 de la Ley 6909 denominada *Venta antiguo Palacio Municipal San José: crea Impuesto Ruedo a favor Municipalidades del País*.
5. Canon a la Autoridad Reguladora del Servicio Público, forma parte de los recursos financieros de esta Autoridad.
6. Canon al Consejo de Transporte Público, establecido como fuente de financiamiento de este por el numeral 25 de la Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la Modalidad de Taxi N° 7969.
7. Timbre de fauna silvestre, determinado por el artículo 120 de la Ley de Conservación de la Vida Silvestre N° 7317, para cumplimiento de los fines de esta Ley.
8. Multas por infracciones de tránsito y parquímetros.

IV. SOBRE EL IMPUESTO DEL 33% PARA EL COSEVI

a) De la finalidad del impuesto del 33%

En lo que interesa para el análisis de la situación fáctica denunciada, se debe mencionar que el artículo 4 de la Ley de la Administración Vial N° 6324, vigente desde el 24 de mayo del 1979, crea el Consejo de Seguridad Vial (COSEVI). Corolario de esta decisión, el artículo 10 literal b) de la Ley 6324 establece como una de las fuentes de financiamiento del COSEVI un impuesto del treinta y tres por ciento (33%) calculado sobre el monto final de las primas del SOA, y cuya recaudación de este impuesto le corresponde a las entidades aseguradoras que ofrecen el SOA; este impuesto tiene como objetivo el financiamiento del COSEVI y dichos recursos forman parte del Fondo de Vialidad. En lo conducente dicha norma señala:

***“Artículo 10.-** Para el cumplimiento de sus funciones el Consejo contará con los siguientes recursos, que formarán el Fondo de Seguridad Vial:*

***b)** El treinta y tres por ciento (33%) de la prima comercial del seguro obligatorio de vehículos. Las entidades aseguradoras serán consideradas para estos efectos como agentes de retención y de percepción, conforme al Código de Normas y Procedimientos Tributarios, Ley N.º 4755, de 3 de mayo de 1971, y sus reformas, de la suma recaudada por concepto de seguro obligatorio de vehículos, la cual se deberá transferir mensualmente. (...)*

Los recursos de este fondo serán administrados de conformidad con la Ley N.º 8131, Administración Financiera de la República y Presupuestos Públicos, de 18 de setiembre de 2001.

La fijación de todo límite de gasto referente a la ejecución de los fondos anteriormente mencionados deberá considerar tanto los gastos corrientes del Cosevi como lo presupuestado para inversión de capital, conforme a las proyecciones de recaudación realizadas por la institución, a fin de que esta pueda cumplir las funciones establecidas en esta ley.”

Cabe agregar que conforme al artículo 10 referido, la administración y fiscalización de los recursos provenientes de este impuesto y la supervisión de la labor del recaudador de este impuesto estuvo a cargo de la Contraloría General de la República hasta el 18 de setiembre del 2001; fecha de entrada en vigor de la Ley de la Administración Financiera de la República y Presupuestos Públicos N° 8131.

A partir de ese año, dichas funciones son ejercidas por el Ministerio de Hacienda y el Instituto tiene la obligación de trasladar a este Ministerio los dineros recolectados por dicho impuesto de acuerdo con los procedimientos establecidos por la Tesorería Nacional. Los dineros recaudados por el Instituto son dineros con un fin específico de ley que forman parte de la Caja Única del Estado, y el Instituto debe rendir garantías con su propio peculio para asegurar el correcto cumplimiento de sus funciones y obligaciones como agente recaudador, conforme las disposiciones de los artículos 2, 13, 63, 65 y 66 de la Ley N° 8131.

b) Sujeto pasivo del Impuesto del 33% para el COSEVI

En relación con el tema de la denuncia, se debe aclarar que de conformidad con el artículo 31 del Código de Normas y Procedimientos Tributarios Ley N° 4755 (Ley 4755), el hecho generador de la obligación tributaria es el presupuesto de hecho establecido en una ley para tipificar el tributo cuya realización da origen al nacimiento de la obligación tributaria. En congruencia con el artículo 32 de la Ley 4755, se dispone que el hecho generador se configura a partir del momento en que se realicen las circunstancias materiales necesarias para que se produzcan los efectos que correspondan, o en las situaciones jurídicas, desde el instante en que estén definitivamente constituidas de acuerdo con la ley que las crea.

El sujeto pasivo del deber tributario contenido en el numeral 10 de la Ley 6324, es el propietario de vehículo, que el artículo 56 de la Ley 9078 (antes ordinal 39 de la Ley 7331) dispone como obligado al cumplimiento de la prestación dineraria; esto significa al pago de la prima del SOA. El sujeto pasivo de la obligación tributaria es la persona que soporta el peso económico del gravamen, valga decir, la persona respecto de la cual se producen los presupuestos de hecho del gravamen, sea el sujeto pasivo de derecho; que en este caso es el dueño registral del vehículo asegurado al tenor del numeral 7 de la Ley 9078.

De acuerdo con el artículo 10 de la Ley 6324 en relación con los artículos 7 y 56 de la Ley 9078, la entidad aseguradora se constituye por voluntad expresa del legislador, en un agente de recaudación del gravamen, esta función legal busca establecer el enlace entre el sujeto pasivo de la relación contributiva y el Fondo de Seguridad Vial, por esta razón el agente recaudador es el que materialmente ejerce la recaudación del treinta y tres por ciento (33%) calculado sobre la prima satisfecha por el SOA, monto que es adicional al SOA y no forma parte de la prima que percibe el Instituto.

Siguiendo esta línea de razonamiento, el artículo 23 de la Ley 4755 dispone:

“...Artículo 23.- Agentes de retención y de percepción.

Son agentes de retención o de percepción, las personas designadas por la ley, que por sus funciones públicas o por razón de su actividad, oficio o profesión, intervengan en actos u operaciones en los cuales deban efectuar la retención o percepción del tributo correspondiente..."

De acuerdo con lo expuesto, el legislador desde la emisión de la Ley 6324, designó al Instituto como agente recaudador del 33% del impuesto destinado a financiar las actividades del COSEVI, cuyos recursos forman parte del Fondo de Vialidad, y definió como base imponible la prima percibida por el Instituto por el SOA, siendo el sujeto obligado al pago de este impuesto los propietarios de vehículos.

c) Sobre la recaudación del Impuesto del 33% a favor del COSEVI

El legislador desde la promulgación del artículo 10 de la Ley 6324 ha encomendado a las entidades aseguradoras que comercializan el SOA, a la fecha únicamente el Instituto, la tarea de recaudar el impuesto del treinta y tres por ciento destinado al financiamiento del COSEVI, el cual tiene como base imponible el monto de la prima fijado por las aseguradoras por el SOA, por cada tipo de vehículo. Ello, según se colige expresamente de la redacción de esta norma, y esta función legal de las entidades aseguradoras se ha mantenido y reafirmado durante las cinco reformas sufridas por el artículo 10, tales en lo que interesan disponen:

1. Redacción original del artículo 10 de la Ley 6324

"Artículo 10. Para el cumplimiento de sus funciones el Consejo contará con los siguientes recursos, que formarán el Fondo de Seguridad Vial (...):

*b) El treinta y tres por ciento (33%) de la suma recaudada por el Instituto Nacional de Seguros, por concepto de Seguro Obligatorio de Vehículos Particulares;
(...)*

Estos recursos serán depositados en una cuenta especial en un Banco del Estado, que se denominará "Fondo de Seguridad Vial", a la orden del Consejo. La Contraloría General de la República fiscalizará el correcto uso de este fondo".

2. Redacción de la segunda modificación al numeral 10 de la Ley 6324

*"Artículo 10.-Para el cumplimiento de sus funciones el Consejo contará con los siguientes recursos, que formarán el Fondo de Seguridad Vial:
(...)*

b) El treinta y tres por ciento (33%) de la suma recaudada por el Instituto Nacional de Seguros, por concepto de seguro obligatorio de vehículos particulares.

Los recursos de este Fondo serán administrados de conformidad con la Ley N.º 8131, Administración Financiera de la República y Presupuestos Públicos, de 18 de setiembre de 2001.

(Así reformado por el artículo 2º de la ley N° 8976 del 3 de agosto del 2011)."

3. Redacción de la tercera modificación al ordinal 10 de la Ley 6324

"Artículo 10. Para el cumplimiento de sus funciones el Consejo contará con los siguientes recursos, que formarán el Fondo de Seguridad Vial: (...)

b) El treinta y tres por ciento (33%) de la prima comercial del seguro obligatorio de vehículos. Las entidades aseguradoras serán consideradas para estos efectos como agentes de retención y de percepción, conforme al Código de Normas y Procedimientos Tributarios, Ley N.º 4755, de 3 de mayo de 1971, y sus reformas, de la suma recaudada por concepto de seguro obligatorio de vehículos, la cual se deberá transferir mensualmente.

La fijación de todo límite de gasto referente a la ejecución de los fondos anteriormente mencionados deberá considerar tanto los gastos corrientes del Cosevi como lo presupuestado para inversión de capital, conforme a las proyecciones de recaudación realizadas por la institución, a fin de que esta pueda cumplir las funciones establecidas en esta ley.

(Así reformado por el artículo 248 de la ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, N° 9078 del 4 de octubre de 2012)."

4. Redacción de la cuarta modificación al numeral 10 de la Ley 6324

En lo conducente dicha norma señala:

"Artículo 10.- Para el cumplimiento de sus funciones el Consejo contará con los siguientes recursos, que formarán el Fondo de Seguridad Vial:

b) El treinta y tres por ciento (33%) de la prima comercial del seguro obligatorio de vehículos particulares. Las entidades aseguradoras serán consideradas para estos efectos como agentes de retención y de percepción, conforme al Código de Normas y Procedimientos Tributarios, Ley N.º 4755, de 3 de mayo de 1971, y sus reformas, de la suma recaudada por concepto de seguro obligatorio de vehículos particulares, la cual se deberá transferir mensualmente. (...)

Los recursos de este fondo serán administrados de conformidad con la Ley N.º 8131, Administración Financiera de la República y Presupuestos Públicos, de 18 de setiembre de 2001.

La fijación de todo límite de gasto referente a la ejecución de los fondos anteriormente mencionados deberá considerar tanto los gastos corrientes del Cosevi como lo presupuestado para inversión de capital, conforme a las proyecciones de recaudación realizadas por la institución, a fin de que esta pueda cumplir las funciones establecidas en esta ley.”

5. Redacción vigente de artículo 10 de la Ley 6324, que en lo conducente

“Artículo 10.- *Para el cumplimiento de sus funciones el Consejo contará con los siguientes recursos, que formarán el Fondo de Seguridad Vial:*

a) *Las sumas que se le asignen en los presupuestos ordinarios de la República.*

b) *Se establece un monto fijo, para el período 2013, de nueve mil quinientos colones (¢9.500) en beneficio del Consejo de Seguridad Vial, que deberá ser cancelado por el propietario de cada vehículo automotor particular categoría automóvil, categoría carga liviana y categoría carga pesada, obligado al pago del seguro obligatorio automotor. En igual sentido, se establece para el período 2013 un monto de siete mil colones (¢7.000) en beneficio del Consejo de Seguridad Vial, que deberá ser cancelado por el propietario de cada vehículo automotor categoría motocicleta obligado al pago del seguro obligatorio automotor. Para el período 2014, el monto fijo que deberá cancelar en beneficio del Consejo de Seguridad Vial, el propietario de cada vehículo automotor de las categorías antes indicadas obligado al pago del seguro obligatorio automotor, será de diez mil colones (¢10.000). El monto que deberá ser cancelado por el propietario de cada motocicleta obligado al pago del seguro obligatorio automotor será de cinco mil colones (¢5.000), para el período 2014.*

Los montos que se indican en el párrafo anterior se cobrarán en conjunto con el seguro obligatorio automotor. Las entidades aseguradoras serán consideradas, para estos efectos, como agentes de retención y de percepción, conforme a la Ley N.º 4755, Código de Normas y Procedimientos Tributarios, de 3 de mayo de 1971, y sus reformas. El monto recaudado se deberá transferir, mensualmente, directamente al Consejo de Seguridad Vial, por los recaudadores al efecto habilitados, bajo las modalidades que lleguen a acordarse.

Con la salvedad de lo indicado en este artículo para los propietarios de vehículo automotor particular obligados al pago del seguro obligatorio automotor para los años 2013 y 2014, el monto fijo establecido por este artículo para el año 2014 y, a partir de ese año, será reajustado por el Poder Ejecutivo mediante decreto en cada período fiscal, de conformidad con el índice de precios al consumidor (IPC) emitido por el Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC), y debe ser comunicado a las entidades aseguradoras al menos con quince días hábiles antes de la fecha de inicio del período de cobro, para que se realicen los ajustes administrativos y técnicos que se requieran para efectuar la recaudación de este rubro.

c) Los ingresos provenientes de las multas por infracciones de tránsito establecidas en la ley.

d) Las donaciones que reciba tanto de los entes descentralizados del Estado, a los cuales se les autoriza para hacerlas, así como de personas físicas o jurídicas del sector privado.

e) Los ingresos originados en los distintos servicios que prestan las direcciones de Educación Vial, Ingeniería de Tránsito, Policía de Tránsito y el propio Cosevi.

f) Los aportes complementarios que acuerde el Consejo de Administración del Consejo Nacional de Vialidad, con el fin de apoyar programas para mejorar la seguridad vial.

Los recursos de este fondo serán administrados de conformidad con la Ley N.º 8131, Administración Financiera de la República y Presupuestos Públicos, de 18 de setiembre de 2001.

La fijación de todo límite de gasto referente a la ejecución de los fondos anteriormente mencionados deberá considerar tanto los gastos corrientes del Cosevi como lo presupuestado para inversión de capital, conforme a las proyecciones de recaudación realizadas por la institución, a fin de que esta pueda cumplir las funciones establecidas en esta ley."

En síntesis, el porcentaje del 33% a favor del COSEVI es un impuesto, una obligación claramente de naturaleza tributaria y del análisis de las normas citadas se deduce indubitadamente que constituye una función por designación de ley de las entidades aseguradoras recaudar este impuesto, el cual se cancela conjuntamente con las primas del SOA y las otras cargas tributarias indicadas; y no le corresponde a esta Superintendencia consentir los montos o porcentajes de estas cargas tributarias o intervenir bajo ninguna circunstancia en el cálculo de estas.

V. DE LA REFORMA PLANTEADA AL ARTÍCULO 10 DE LA LEY 6324

Resulta importante aclarar que la propuesta de ley aludida en la denuncia es el proyecto tramitado con el número expediente 18655 denominado *Reforma al inciso b) de la Ley de Administración Vial N° 6324 del 24 de mayo de 1979 y sus reformas*, que tiene como propósito enmendar un error legislativo en el texto vigente de la Ley 6324 reformada con motivo de la entrada en vigor de la Ley 9078.

Este proyecto se incorporó al Ordenamiento Jurídico vigente mediante la Ley N° 9107 denominada *Reforma al inciso b) de la Ley de Administración Vial N° 6324 del 24 de mayo de 1979 y sus reformas*, publicada en el Alcance N° 210 del diario oficial La Gaceta N° 247 del 21 de diciembre de 2012; en vigor a partir de hoy y cuyo texto se citó en el cuarto punto de la sección anterior.

Este error consistía en imputar a **todos** los propietarios de cualquier tipo de vehículos el pago del impuesto del 33% destinado al COSEVI, incluyendo los vehículos cuyo propietario es el Estado; y no solamente a los propietarios de vehículos particulares. Este yerro del legislador generó una modificación en el sujeto pasivo de esta obligación tributaria definido en el texto del literal b) del artículo 10 de la Ley 6324, que estuvo vigente hasta la reforma introducida por la Ley 9078, sea hasta el 4 de octubre del 2012.

Dado que el Instituto como agente recaudador, en aplicación del principio de legalidad y en acatamiento de las disposiciones del literal b) del artículo 10 de la Ley 6324, este año inició la recolección del impuesto del 33% para el Fondo de Vialidad en conjunto con el SOA y todos las demás cargas tributarias que se cobran simultáneamente con este seguro para todos los vehículos, sean particulares o no, considerando el cambio legislativo.

Con la finalidad de enmendar esta equivocación, la Asamblea Legislativa en uso de sus facultades constitucionales para reformar y dar interpretación auténtica a las leyes, según el artículo 121 de la Constitución Política, al menos cuarenta y tres diputados del Poder Legislativo en el momento de ratificación en segundo debate la propuesta del proyecto citado², hoy la Ley 9107, consideraron los siguientes razonamientos:

“...Observamos, que existe una variación de interés, respecto de los vehículos sobre los cuales se hace referencia. Mientras en el texto anteriormente vigente, el porcentaje hacía

² El texto del proyecto 18655 esta disponible en el sitio de internet www.asamblea.go.cr. Además dicho proyecto fue aprobado en primer debate el 29 de noviembre del 2012, conforme consta en el Acta número 106 del Plenario de la Asamblea Legislativa. Finalmente fue avalado la propuesta citada en segundo debate el 10 de diciembre del 2012, según conforme constata en el Acta número 110 de dicha data. Actualmente es la Ley 9107.

referencia a **“vehículos particulares”**, la nueva legislación menciona pura y simplemente **“vehículos”** por lo que se aplicaría a todo tipo de vehículos.

Esa diferencia tiene especial trascendencia, pues implica que respecto de vehículos que anteriormente no se aplicaba el porcentaje en cuestión, a partir de la entrada en vigencia de la Ley N.º 9078, sí se están viendo obligados a ello, pues en principio el texto no haría distinciones.

Durante el estudio y votación del citado artículo, los legisladores y legisladoras analizaron y discutieron distintas redacciones para configurar el actual inciso, como parte del análisis para la formación del Fondo del Consejo de Seguridad Vial, siempre teniendo en consideración que se trataba de escoger la mejor manera de destinar un porcentaje de los dineros recaudados por el Instituto Nacional de Seguros a dicho fondo.

En apoyo de la doctrina expuesta y del estudio del expediente de la Ley N.º 6324, Ley de Administración Vial, es posible concluir que lo que los diputados y diputadas perseguían en el inciso b) del artículo 10 de dicha ley, es incluir la obligación de pago a vehículos automotores particulares, es decir vehículos destinados al uso discrecional de su propietario y no a los afectados por el régimen de servicio público, que tienen como una de sus características, estar destinados a cumplir con un fin público. (...)

Sobre este tema, es conveniente considerar, el pronunciamiento C-416-83 de 23 de diciembre de 1983, en virtud del cual se estableció que "vehículo particular" es cualquier medio de transporte o tracción usado para transitar en la vía pública y que es propio, privativo, de su propietario y no público ni oficial.

El espíritu del legislador fue siempre que el porcentaje en cuestión afectase únicamente a los vehículos automotores de propiedad particular y en uso de fines particulares. (El texto resaltado no pertenece a su original).

Desafortunadamente la reforma efectuada al inciso b) del artículo 10, mediante la Ley N.º 9078, al suprimir el término “particular” de ese inciso, sin ninguna razón o justificación, determinen la obligatoriedad de originar la generación del porcentaje en mención para el Consejo de Seguridad Vial, para todos los vehículos.

Consecuentemente, con fundamento en el interés público involucrado y la naturaleza de los automotores mismos, no es procedente que los vehículos del Estado, al igual que los destinados al transporte público, se vean considerados en el porcentaje del treinta y tres por ciento (33%) de la prima comercial del seguro obligatorio de vehículos antes indicado.”

En complemento a los razonamientos de los diputados proponentes del otrora proyecto de la Ley N° 9107, resulta oportuno agregar la disertación de la diputada Gloria Bejarano Almada sobre las justificaciones que la legisladora estimó para emitir su voto a favor de la aquiescencia de dicha Ley; esta exposición resume la finalidad del impuesto fijado por el literal b) del numeral 10 de la Ley 6324, explica el error que se generó con la modificación incorporada por la Ley 9078 y nuevamente revalida la función de las entidades aseguradoras de recaudador de este impuesto. Al respecto dicha diputada manifiesta:

“Diputada Gloria Bejarano Almada:

Interpretación Auténtica del artículo 10 inciso b) de Ley de Administración Vial N° 6324, reformado por el artículo 248 de la Ley de Tránsito N. ° 9078.

Este proyecto de ley pretende dar solución a una situación que se estaría generando con el pago de los marchamos de los vehículos del Estado, lo que incluye a todos los vehículos de los Poderes de la República, las autónomas, los gobiernos locales y también a los vehículos del transporte público.

Con la modificación a la Ley de Administración Vial que fue incorporada en la Ley de Tránsito, el inciso b) del artículo 10 fue modificado para adecuar esa norma a las nuevas condiciones de apertura que prevalecen en el mercado para el Seguro Obligatorio de los Vehículos Automotores (SOA).

Esta fue la única razón por la que se modificó este inciso en la Ley de Administración Vial.

Sin embargo, en la referencia al 33% de la prima del Seguro Obligatorio de Vehículos contenida en ese inciso, se omitió poner la palabra “vehículos particulares”, que es como siempre ha estado en esa ley, y en su lugar, involuntariamente quedó la palabra “vehículos”.

Esa diferencia tiene una implicación. Esa diferencia significa que los vehículos del Estado, los de las instituciones centralizadas y descentralizadas, los de los gobiernos locales y los de los Poderes de la República, así como los destinados al transporte público, van a tener que asumir un nuevo costo en el marchamo, que nunca se había aplicado y que nadie tuvo la intención de aplicarlo. Ninguno de los diputados y diputadas pretendió cambiar la situación, ese no fue el espíritu del legislador.

Por esta razón, me parece que lo procedente es aprobar esta propuesta de interpretación auténtica y así mantener, en este aspecto, la redacción que se tenía anteriormente.

Entonces compañeras y compañeros, me parece que aquí lo procedente es aplicar la interpretación que corresponde.

No sería razonable que por esta situación, este tipo de vehículos tengan que pagar del 33% de la prima del Seguro Obligatorio de Vehículos, que antes no lo pagaban, y que nunca existió de parte de los legisladores la intención de cambiar esa situación.

Por el contrario, la voluntad y el espíritu del legislador es que dicho porcentaje de la prima del SOA, aplique únicamente para los vehículos particulares, de propiedad privada y que tienen un uso particular.

Debe quedar claro que este pago No procede cuando se trata de los vehículos del Estado, sus instituciones centralizadas y descentralizadas, gobiernos locales y Poderes de la República, así como los destinados al transporte público.”³

En adición a lo señalado, y por iniciativa del Poder Ejecutivo en respuesta a la negociación realizada con los motociclistas en la Asamblea Legislativa, tramitó la Ley 9112 denominada *Reforma del artículo 10 de la Ley de Administración Vial N° 6324, de 24 de mayo de 1979, que en su oportunidad se tramitó con el expediente número 18670⁴*. Las disposiciones de la Ley 9112 están vigentes desde el 21 de diciembre del 2012, según fue publicado en el Alcance N° 210 del diario oficial La Gaceta N° 247 de la misma fecha.

Esta norma indudablemente señala que es deber de los propietarios de vehículos particulares el pago del 33% del impuesto creado a favor del COSEVI y reafirma expresamente que el papel de las entidades aseguradoras es el de agentes recaudadores de este impuesto. Al respecto el inciso b) del numeral 10 de la Ley 6324 señala:

“Artículo 10.- [...]

b) Se establece un monto fijo, para el período 2013, de nueve mil quinientos colones (¢9.500) en beneficio del Consejo de Seguridad Vial, que deberá ser cancelado por el propietario de cada vehículo automotor particular categoría automóvil, categoría carga liviana y categoría carga pesada, obligado al pago del seguro obligatorio automotor. En igual sentido, se establece para el período 2013 un monto de siete mil colones (¢7.000) en beneficio del Consejo de Seguridad Vial, que deberá ser cancelado por el propietario de cada vehículo automotor categoría motocicleta

³ Acta número 106 del Plenario de la Asamblea Legislativa del 29 de noviembre del 2012.

⁴ El texto de este proyecto de ley fue publicado en el Alcance N° 202 del Diario oficial La Gaceta N° 240 de data 12 de diciembre del 2012, y fue aprobado en segundo debate en fecha 18 de diciembre del 2012, de acuerdo con el Acta del Plenario de la Asamblea Legislativa N° 115 de esta misma data. Actualmente es la Ley 9112.

obligado al pago del seguro obligatorio automotor. Para el período 2014, el monto fijo que deberá cancelar en beneficio del Consejo de Seguridad Vial, el propietario de cada vehículo automotor de las categorías antes indicadas obligado al pago del seguro obligatorio automotor, será de diez mil colones (¢10.000). El monto que deberá ser cancelado por el propietario de cada motocicleta obligado al pago del seguro obligatorio automotor será de cinco mil colones (¢5.000), para el período 2014.

Los montos que se indican en el párrafo anterior se cobrarán en conjunto con el seguro obligatorio automotor. Las entidades aseguradoras serán consideradas, para estos efectos, como agentes de retención y de percepción, conforme a la Ley N.º 4755, Código de Normas y Procedimientos Tributarios, de 3 de mayo de 1971, y sus reformas. El monto recaudado se deberá transferir, mensualmente, directamente al Consejo de Seguridad Vial, por los recaudadores al efecto habilitados, bajo las modalidades que lleguen a acordarse.

Con la salvedad de lo indicado en este artículo para los propietarios de vehículo automotor particular obligados al pago del seguro obligatorio automotor para los años 2013 y 2014, el monto fijo establecido por este artículo para el año 2014 y, a partir de ese año, será reajustado por el Poder Ejecutivo mediante decreto en cada período fiscal, de conformidad con el índice de precios al consumidor (IPC) emitido por el Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC), y debe ser comunicado a las entidades aseguradoras al menos con quince días hábiles antes de la fecha de inicio del período de cobro, para que se realicen los ajustes administrativos y técnicos que se requieran para efectuar la recaudación de este rubro.”

VI. CONCLUSIONES

- 1.** La naturaleza jurídica del SOA es un contrato de seguro impuesto por ley, de suscripción obligatoria para los propietarios de vehículos, es un seguro de responsabilidad civil objetiva y su finalidad es indemnizar a las personas físicas por los daños producidos por los vehículos o sus conductores sin importar la solvencia del conductor causante del daño, y se garantiza el otorgamiento de las prestaciones establecidas en el artículo 67 de la Ley de Tránsito por Vías Públicas y Seguridad Vial N° 9078 (Ley 9078) y hasta el monto límite de la cobertura fijado para este seguro.
- 2.** Los montos finales de las primas del SOA no incluyen ninguna de las cargas tributarias que debe recolectar la entidad aseguradora en el proceso de cobro de estas. Las primas están determinadas directamente por la siniestralidad observada, cantidad de accidentes ocurridos y costo de las coberturas brindadas y deben ser suficientes para hacer frente al pago de las prestaciones prometidas en la cobertura (prima de riesgo);

además que se garantice la solvencia y suficiencia del régimen del SOA las disposiciones de los numerales 56 y siguientes de la Ley 9078.

3. La aprobación de los montos de las primas del SOA fijadas por el Instituto constituía una función de la Contraloría General de la República conforme los artículos 54 de la Ley 5930 y 43 de la Ley 7331; esta función se mantuvo incólume hasta la entrada en vigencia de la Ley Reguladora del Mercado de Seguros N° 8653 del 7 de agosto del 2008.
4. A partir de la entrada en vigencia de la Ley Reguladora del Mercado de Seguros N° 8653 y por mandato expreso de los artículos 28, 29 inciso e) de la Ley 8653 y 56 de la Ley 9078, es competencia exclusiva de esta Superintendencia la autorización de las tarifas de las primas finales del SOA, y no pueden entenderse que conlleva la aprobación, supervisión o determinación de los montos o porcentajes de los diferentes tributos que engloba el derecho de circulación.
5. En estricto cumplimiento de sus atribuciones este Órgano Supervisor siempre ha velado de manera rigurosa y minuciosamente por la correcta aplicación de la metodología para el cálculo de la prima y los factores que se incluyen en la tarifa de la prima final del SOA por el riesgo que cada tipo de vehículo considerando las disposiciones del artículo 56 y siguientes de la Ley 9078 (numeral 43 y 44 de la Ley 7331).
6. El derecho de circulación esta conformado por distintos rubros entre los más relevantes están el aporte del 33% al COSEVI, el impuesto a la propiedad de los vehículos, impuesto de ventas, impuesto a favor de las municipalidades, canon para la ARESEP, infracciones parquímetros, la prima del SOA, entre otros; todos ellos tienen naturaleza tributaria, excepto el SOA que es un seguro.

Las primas del SOA son los únicos montos que perciben las aseguradoras, los otros montos que se incorporan en el derecho de circulación y que son recaudados por las aseguradoras, tienen un destino y destinatario fijado por ley, valga reiterar completamente diferentes a las aseguradoras o la Superintendencia.

7. El impuesto del treinta y tres por ciento fijado en el literal b) del numeral 10 de la Ley 6324 forma parte de las fuentes de financiamiento del COSEVI. Conforme el texto de esta norma, en relación los artículos 7, 56 de la Ley 9078 y 32 de la Ley 4755, el sujeto pasivo de esta obligación tributaria son los propietarios de los vehículos, siendo la base de cálculo de este impuesto las primas finales del SOA; vale aclarar este impuesto es

adicional a la prima del SOA ; y de acuerdo con el numeral 10 referido y el 23 de la Ley 4755, las entidades aseguradoras únicamente son agentes de recaudación de este impuesto en el proceso de cobro de las primas del SOA.

8. Según se colige explícitamente de las diferentes reformas al inciso b) del artículo 10 de la Ley 6324, la intención del legislador es y siempre ha sido que las entidades aseguradoras funjan como recaudadores de este impuesto.
9. La administración y fiscalización de los recursos provenientes de impuesto del treinta y tres por ciento de aporte al COSEVI, y la supervisión de la labor del recaudador de este impuesto estuvo a cargo de la Contraloría General de la República hasta el 18 de setiembre del 2001; fecha de entrada en vigor de la Ley de la Administración Financiera de la República y Presupuestos Públicos N° 8131.
10. A partir de esta data, dichas funciones son ejercidas por el Ministerio de Hacienda y el Instituto tiene la obligación de trasladar a este Ministerio los dineros recolectados por dicho impuesto de acuerdo con los procedimientos establecidos por la Tesorería Nacional.

Los dineros recaudados por el Instituto son dineros con un fin específico de ley que forman parte de la Caja Única del Estado, y el Instituto debe rendir garantías con su propio peculio para asegurar el correcto cumplimiento de sus funciones y obligaciones como agente recaudador, conforme las disposiciones de los artículos 2, 13, 63, 65 y 66 de la Ley N° 8131.

VII. CONCLUSIONES SOBRE LOS HECHOS DENUNCIADOS

El punto medular de los hechos denunciados, que origina la consulta a esta División, es el aparente cobro indebido por parte del Instituto a los propietarios de vehículos particulares del impuesto del 33% para el Fondo de Vialidad, con base en el numeral 10 de la Ley 6324, por concepto de la venta de la póliza del SOA, pues estima el denunciante que este impuesto corresponde al Instituto pagarlo de sus ingresos y considera que esta situación conduce a incrementar el cobro en un 33% por encima del monto de la prima de dicha póliza y cargarlo sobre el pago que los propietarios de vehículos particulares hacen por ese concepto.

Concretamente, el denunciante formula ante la Superintendencia las siguientes peticiones:

a) Ejecutar acciones de forma inmediata para “poner fin” al cobro abusivo del 33% de aporte al COSEVI a los propietarios de vehículos.

Según se explicó ampliamente líneas atrás, el porcentaje del 33% a favor del COSEVI es un impuesto, una obligación claramente de naturaleza tributaria, destinado al financiamiento del COSEVI, cuyos sujetos pasivos de este tributo son indefectiblemente los propietarios de vehículos y que forman parte de los recursos del Fondo de Vialidad; y la base imponible de este impuesto es el monto de la prima del SOA que el Instituto recibe a cambio de la cobertura otorgada por este seguro, y cuyas labores como agente recaudador son fiscalizadas por el Ministerio de Hacienda. Así lo corrobora la exposición de motivos y el razonamiento del voto de la Ley 9107, que señalan sin lugar a equívocos el sujeto pasivo del impuesto.

Del análisis de las normas citadas se deduce indubitablemente, que constituye una función de las entidades aseguradoras que comercializan el SOA, por designación expresa en el inciso b) del numeral 10 de la Ley 6324, la recaudación de este impuesto, el cual se cancela simultáneamente con las primas del SOA y las otras cargas tributarias indicadas; y no le corresponde a esta Superintendencia consentir los montos o porcentajes de estas cargas tributarias o intervenir de algún modo en el cálculo de estas. Dado que conforme el numeral 28 y 29 de la Ley 8653 únicamente le compete a esta Superintendencia autorizar las tarifas de las primas del SOA.

Sin perjuicio de lo indicado, conforme se explicó líneas atrás, las primas del SOA determinadas por el Instituto han sido debidamente supervisadas por este Órgano, y determinó que en el cobro de la prima no se incluye ningún recargo del impuesto citado.

En conclusión, esta Superintendencia no encuentra mérito en los hechos denunciados para iniciar acciones, tales como las establecidas en la petición del denunciante, y tampoco determina la existencia de indicios de la conducta reprochada por el denunciante, ni se aporta evidencia que revele un cobro indebido por parte del Instituto en los términos señalados por el denunciante.

b) “... estimar lo cobrado de más hasta ahora por ese concepto e identificar los medios por los cuales el INS reintegre a los propietarios de vehículos lo cobrado de más por este ilegal impuesto.”

Siguiendo la línea de razonamiento expuesto, la supervisión del cobro de este impuesto le corresponde directamente al Ministerio de Hacienda; por ello, respetuosamente el denunciante puede acudir a ese Ministerio para manifestar lo que estime pertinente.

PDJ-SGS-016-2012

Página | 22

No obstante, sin perjuicio de lo anterior, conforme las citas legales expuestas, a juicio de esta Superintendencia no hay evidencia que revele, aun indiciariamente la conducta denunciada ni del relato del denunciante, dado que y al no advertirse indiciariamente un cobro indebido por parte de la aseguradora denunciada, no se advierte la necesidad de realizar una estimación como la solicitada ni la reintegración pretendida.

Cordialmente



Silvia Canales Coto
Directora
División de Asesoría Jurídica



Ligia Vega Hidalgo
Abogada
División de Asesoría Jurídica