

Un aporte del Análisis Económico del Derecho para la optimización de los sistemas de seguro automotor obligatorio en Argentina

por MARÍA CELESTE COLOMBO^(*)

Sumario: 1. INTRODUCCIÓN. – 2. ALGUNAS CONSIDERACIONES PREVIAS. – 3. EL SEGURO DE RESPONSABILIDAD DESDE LA PERSPECTIVA DEL AED. 3.1. LOS PROBLEMAS DE INFORMACIÓN QUE POSEEN ASEGURADO Y ASEGURADORA. 3.2. LA ACTITUD ANTE EL RIESGO: EL MORAL HAZARD. 3.3. LA SOLVENCIA DE LOS DAÑADORES. 3.4. LA ADMINISTRACIÓN DE LA JUSTICIA. – 4. UN APORTE DEL ANÁLISIS ECONÓMICO DEL DERECHO PARA LA OPTIMIZACIÓN DE LOS SISTEMAS DE SEGURO AUTOMOTOR OBLIGATORIO EN ARGENTINA. – 5. PALABRAS FINALES.

1. Introducción

En nuestro país no hay un sistema de seguro obligatorio automotor.

A la par de un sistema automotor voluntario regido por la Ley 17.418⁽¹⁾ tenemos una norma –el art. 68 de la Ley de Tránsito⁽²⁾– que establece la obligación de aseguramiento, junto con una serie de resoluciones emitidas por la Superintendencia de Seguros de la Nación (SSN) que disponen las condiciones de contratación de las pólizas de seguro obligatorio automotor.

Sin embargo, Argentina carece de una ley de seguro obligatorio.

En nuestro país, la industria del seguro tiene un impacto en el PBI nacional de 3,02%⁽³⁾ siendo la media en países desarrollados de entre 7% y 10%. Por lo que, en materia de economía, algunos autores se refieren al mercado asegurador como el “gigante dormido”.

Los números no mienten. En cuanto a estadísticas se refiere, Argentina posee un número elevado de muertes por accidente de tránsito por año. Así, según un informe no oficial, en el 2023 murieron 6.245 personas en accidentes vehiculares con un promedio diario de 17 en todo el país⁽⁴⁾, si a esto le sumamos los lesionados leves y gra-

ves, puede advertirse un impacto negativo en los costos sociales derivados de los accidentes de tránsito.

Los siniestros viales representan para los países una elevada carga, que puede apreciarse no solo en las valiosas pérdidas humanas sino también en recursos económicos y humanos. Así, la muerte o lesiones que sufra una persona impactan en el servicio público de salud, que asume los costos de su atención médica.

Los accidentes de tránsito afectan principalmente a la franja etaria productiva, por lo que impactan en las empresas, que asumen los costos derivados de las licencias médicas o la pérdida de recursos humanos valiosos. Por último, en las familias la muerte o grave discapacidad de un miembro del núcleo familiar implica la pérdida del sostén económico o la erogación de los gastos derivados de la atención médica.

En atención a los números antes expuestos, ¿nuestra sociedad está realmente comprometida con la preservación de la vida? Calabresi afirma que, en verdad, no estamos comprometidos con la preservación de la vida, ya que “hay vidas que se pierden no solo en un *quid pro quo* con un gran principio moral, sino también por mera conveniencia”⁽⁵⁾.

En nuestro país, no es frecuente que la literatura jurídica analice al Derecho de Seguros desde el prisma del Análisis Económico del Derecho, salvo por el trabajo de Hugo Acciarri y el grupo de profesores que conforman el Programa de Derecho Economía y Comportamiento de la Universidad Nacional del Sur⁽⁶⁾. Dada las posibilidades que ofrece esta perspectiva consideramos que merece ser explorada con más profundidad por parte de la doctrina del Seguro.

En el presente trabajo abordaremos la problemática de los costos asociados a los accidentes de tránsito e intentaremos establecer un aporte desde la perspectiva del Análisis Económico del Derecho⁽⁷⁾ a los fines de desandar una explicación y posibles propuestas de solución, y en especial a la optimización de los sistemas de seguro obligatorio automotor.

2. Algunas consideraciones previas

Durante mucho tiempo, esta problemática no fue lo suficientemente abordada por el derecho que solo se preocupaba por indemnizar económicamente a las víctimas de los accidentes de tránsito. Sin embargo, en 1970, Guido Calabresi establece como eje de sus consideraciones la evitación y reducción de los accidentes.

En resumidas cuentas, Calabresi entiende que el principal objetivo del derecho de daños debería ser la reducción de la suma del costo de los accidentes menos el costo de evitarlos. En *The Costs of Accidents. A Legal and Economic Analysis*⁽⁸⁾, establece una trilogía de costos derivados de accidentes, a saber: *primarios, secundarios y terciarios*. *Estos costos son primarios cuando se refieren a lesiones personales o daños a la propiedad; secundarios son los resultantes de la falta de compensación a las víctimas de un accidente de tránsito; y terciarios son aquellos costos derivados de administrar cualquier plan diseñado para reducir los costos primarios y secundarios.*

NOTA DE REDACCIÓN: Sobre el tema ver, además, los siguientes trabajos publicados en EL DERECHO: *Reflexiones derivadas de ciertos aspectos del siniestro y reparos doctrinarios que me aparecen de la interpretación de la Excm. Cámara en lo Comercial*, por EMILIO H. BULLÓ, ED, 236-1077; *Seguro de responsabilidad civil. Citación en garantía. Dirección del proceso. El depósito en pago de la suma asegurada y accesorias devengadas, ¿libera al asegurador citado en garantía?*, por CARLOS ALBERTO SCHIAVO, ED, 244-1039; *Sistema de factor de atribución en el Código Civil y Comercial*, por CARLOS A. GHERSI, ED, 267-878; *Los supuestos expresamente contemplados en el nuevo Código que eximen –total o parcialmente– la atribución de la responsabilidad*, por JUAN FRANCISCO GONZÁLEZ FREIRE, ED, 274-813; *Apuntes en torno a las medidas mitigadoras en el Código Civil y Comercial argentino, con especial atención a la responsabilidad civil por incumplimiento contractual*, por DANIEL L. UGARTE MOSTAJO, ED, 275-504; *Criterios de atribución de responsabilidad civil. Razones de su evolución desde Vélez Sarsfield hasta el Código Civil y Comercial*, por FERNANDO ALFREDO UBIRÍA, ED, 277-724; *Illegalidad de la suspensión automática de cobertura por mora en el pago de seguro*, por PABLO FERNANDO CEBALLOS CHIAPPERO, ED, 284-52; *¿Notificar o no notificar? La suspensión de cobertura asegurativa y el deber de información. A propósito de un fallo del STJ de La Pampa*, por MARTÍN MOLLER ROMBOLA, ED, 294-1131; *La obligación de pagar los siniestros de las compañías de seguros, aunque exista mora del asegurado en el pago de la prima (panegírico del leading case “A. c. G.”)*, por WALDO SOBRINO, ED, 296-1053; *La subjetivización de la cláusula de exclusión “objetiva” de cobertura por alcoholemia en el Seguro Automotores de Responsabilidad Civil por la Suprema Corte de Justicia de Mendoza. Un fallo preocupante*, por MARTÍN ALLAMAND, ED, 300-1245; *La exclusión de cobertura por conducir en estado de ebriedad. La función social del seguro del automotor y algunas cuestiones que nos hacen repensar su aplicación*, por MARINA LILÉN SÁNCHEZ, ED, 300-1251. Todos los artículos citados pueden consultarse en www.elderechodigital.com.ar.

(*) Magíster en Derecho Civil Patrimonial (UCA). Directora de la Sección Novedades en el Derecho de Seguros.

(1) BO 6/9/1967.

(2) Ley 24.449, BO 10/2/1995.

(3) “Memoria Anual 2020 - 2021. Corresponde a una exposición de cifras del Mercado Asegurador que muestran la evolución del mismo en los años recientes desde diversos puntos de vista - Superintendencia de Seguros de la Nación”, Publicado el 19/5/2022, disponible en: https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/ssn_circular-memoriaanual2021.pdf (fecha de consulta 28/4/2024).

(4) Luchemos por la vida, asociación civil, “Muertos en Argentina durante 2023”, disponible en: <https://luchemos.org.ar/es/estadisticas/muertosanuales/muertos-en-argentina-durante-2023> (fecha de consulta 28/4/2024).

(5) Calabresi, G., “El costo de los accidentes”, en Rosenkrantz, C. (compilador), *La responsabilidad extracontractual*, Gedisa, Barcelona, 2005, pp. 85/86.

(6) Acciarri, H. y Castellano, A., “Mandatory Third Party Insurance: God, the Devil, and the Details” (22 de abril de, 2005), Berkeley Program in Law and Economics, UC Berkeley, Latin American and Caribbean Law and Economics Association (ALACDE) Annual Papers, 2005, disponible en: <https://ssrn.com/abstract=2830192> (fecha de consulta 28/4/2024). Acciarri, H., “Elementos de Análisis Económico del Derecho de Daños”, *La Ley*, Buenos Aires, pp. 91/129. Acciarri, H., Barbero, A. y Castellano, A., “Seguro Obligatorio de Responsabilidad Civil Ensayo sobre Instituciones en Mercados Imperfectos”, *Estudios Económicos*, Vol. 26, N° 52, 2009, p. 5.

(7) En adelante nos referiremos a Análisis Económico del Derecho o su sigla AED, indistintamente.

(8) Calabresi, G., *The Costs of Accidents - A Legal and Economic Analysis*, Yale University Press, New Haven and London, 1970.

En este sentido, la cantidad y gravedad de los accidentes puede reducirse por dos vías: a) la prohibición de aquellas actividades que aumentan los accidentes –actividades especialmente peligrosas–, y b) la disuasión de dichas actividades haciéndolas menos atractivas para los sujetos. Es lo que denomina *reducción primaria de los costos de los accidentes*. Cuando hablamos de la reducción de los costos sociales de los accidentes, la compensación de las víctimas de los daños sufridos es un costo de fundamental importancia. La evitación o reducción de estos costos pueden lograrse distribuyendo o dispersando el riesgo (seguro obligatorio), o través del método de bolsillos profundos. Es lo que se denomina *reducción secundaria*. Ahora bien, la reducción de los costos de la administración de los accidentes, es decir, los costos de resolverlos (administración de justicia). Es la *reducción terciaria de los accidentes*⁽⁹⁾.

La noción de que los sujetos dañadores deben responder por el daño causado explica la decisión de los agentes sometidos a esa situación potencial de contratar una cobertura asegurativa para satisfacer la obligación de indemnizar.

El seguro aparece como alternativa para reducir los costos secundarios de la teoría calabresiana. Así, es que se establece como mecanismo válido la imposición de la obligación de contratar un seguro que cubra las indemnizaciones a pagar.

En consecuencia, en todo el mundo se impone la obligación de contratar un seguro para realizar determinadas actividades. En nuestro país, por ejemplo, la conducción de automóviles (art. 68 de la Ley de Tránsito); seguro ambiental (art. 22 de la ley 25.675⁽¹⁰⁾); establecimientos educativos (art. 1767 del CCCN).

A los fines del presente trabajo nos detendremos en la obligatoriedad de contratación de un seguro de responsabilidad civil para la circulación de automotores, porque esta imposición puede observarse en países con economías muy diferentes entre sí.

3. El seguro de responsabilidad desde la perspectiva del AED

Los modelos tradicionales de economía del derecho asumen que los individuos actúan de manera racional y bien informada por lo que pueden explicar adecuadamente el comportamiento real de los sujetos ante los accidentes de tránsito. Así, de la mano de los teóricos de la economía del comportamiento⁽¹¹⁾ proponemos integrar hallazgos de la psicología comportamental para entender mejor las decisiones de los individuos en estos contextos, lo que podría llevar a mejorar la adopción de políticas de prevención y propuestas normativas.

Kahneman y Amos Tversky explican el papel de la heurística en la toma de decisiones. Las reglas heurísticas son reglas automáticas e inconscientes que utilizamos al procesar la información del exterior. Estas reglas son tres: “i) representatividad, que suele emplearse cuando se pide juzgar la probabilidad de que un evento A pertenezca a la clase o al proceso B; ii) disponibilidad de ejemplos o escenarios, que se emplea a menudo cuando se pide estimar la frecuencia de una clase o la plausibilidad de un desarrollo particular; y iii) ajuste a partir de un ancla, que suele emplearse en la predicción numérica cuando se dispone de un valor relevante”⁽¹²⁾. Estas reglas heurísticas conducen a errores sistemáticos, los denominados sesgos cognitivos que no son otra cosa que atajos mentales. Los sesgos cognitivos más conocidos son: sesgo de confirmación, sesgo de aversión a las pérdidas, sesgo de *statu quo*, y sesgo de grupos.

A partir de lo expuesto podemos advertir que el hombre lejos está de ser un individuo racional capaz de tomar las mejores decisiones. Así, la teoría económica del comportamiento intenta comprender por qué los seres humanos para entender por qué se toman determinadas decisiones de manera irreflexiva⁽¹³⁾.

En este contexto, cuando los seres humanos se enfrentan a un accidente de tránsito, el riesgo y la incertidumbre juegan roles críticos. En este tipo de situaciones la racionalidad se encuentra limitada ya que las personas deciden sobre la base de información parcial e influenciada por sesgos cognitivos.

Ahora bien, ¿por qué una persona contrata un seguro de responsabilidad civil?

Los hombres frente al riesgo reaccionan conductualmente a través del sesgo de aversión a la pérdida, ya que naturalmente tendemos a preferir evitar la pérdida de determinada ganancia antes que la posibilidad de obtener una ganancia equivalente.

En materia de seguro, los individuos al contratar un seguro lo que hacen es aumentar su utilidad intercambiando un riesgo que puede o no ocurrir (por ejemplo, el riesgo potencial de siniestro un siniestro) por una pérdida cierta (el pago de una prima)⁽¹⁴⁾.

Esto es así porque ante las personas intentan prevenir de esta manera la posibilidad de afectación patrimonial como consecuencia de su responsabilidad civil derivada de un siniestro. Además, una persona promedio afectada por el sesgo de la aversión al riesgo, ajustaría su conducta conforme a la normativa de tránsito a los fines de evitar un siniestro.

No obstante, en la realidad, las personas suelen ser influenciadas por el sesgo de optimismo lo que los lleva a sobrestimar su habilidad para evitar accidentes o manejar situaciones de riesgo. En virtud de ello, pueden no contratar un seguro aún cuando sea obligatorio, o bien no respetar las reglas de tránsito.

Lo expuesto demuestra claramente que los incentivos tendientes a prevenir accidentes de tránsito pueden variar de persona a persona.

En otras palabras, habrá personas con una fuerte sobrestimación de riesgos por lo que contratarán seguros todo riesgo para intentar evitar pérdidas y ajustarán su conducta a un apego excesivo a las normas (conducir en ruta a 50 km/h). Sin embargo, una gran parte de la población subestimarán los riesgos en el entendimiento de que son buenos conductores por lo que es muy poco probable que sufran siniestros, o bien por carecer de patrimonio no tendrán temor de ser afectados económicamente por un accidente de tránsito.

En definitiva, dado que los sesgos y heurísticas en gran parte influyen en nuestras decisiones, se hace necesario un abordaje de la problemática desde otra perspectiva, y es aquí donde el Análisis Económico del Derecho puede aportar alguna solución.

El modelo del AED del seguro de responsabilidad civil encontramos tres tipos de agentes: agente dañador, víctima del accidente de tránsito y aseguradora.

Para el dañador el foco estará en relación con sus responsabilidades jurídicas; en cambio para la víctima en sus posibilidades de percibir una indemnización integral. En la compañía de seguro recae la obligación de abonar el daño que provoca el agente dañador y establecer incentivos adecuados para la aversión al riesgo, para ellos es necesaria una adecuada información con relación al riesgo asumido.

A partir de este modelo, “se desprende que los dañadores contratarán un seguro total y esta situación será eficiente en términos de potencial de Pareto (y también a la luz del criterio ‘paretiano efectivo’). Según ese modelo, exista o no obligación de asegurar, los causantes contratarán voluntariamente una póliza y optarán por una cobertura total. Por tanto, las conclusiones extraídas de este tipo de modelos no constituyen un obstáculo para este tipo de deber ni pueden ser un soporte sólido para obligar a contratar un seguro”⁽¹⁵⁾.

Cuando se estudia la cuestión vinculada a objetivos de eficiencia, se emplean al respecto criterios “pareto-potenciales” y se atiende a la mejor combinación de costos en

(9) Calabresi, G., *The Costs of Accidents*, pp. 88-90.

(10) BO 28/11/2008.

(11) Kahneman, D., *Pensar rápido, pensar despacio*, Debate, Barcelona, 2012. Tversky, A. y Kahneman, D., “Judgment under Uncertainty: Heuristics and Biases”, *Science*, New Series, Vol. 185, No. 4157 (sep. 27, 1974), pp. 1124-1131. Disponible en: <http://links.jstor.org/sici?sici=0036-8075%2819740927%293%3A185%3A4157%3C1124%3AJUUHAB%3E2.0.CO%3B2-M> (fecha de consulta 5/5/2024). Thaler, R. y Sunstein, C., *Un pequeño empujón (Nudges)*, Taurus, 2009.

(12) Tversky, A. y Kahneman, D., “Judgment under Uncertainty...”.

(13) Kahneman explica que los seres humanos tomamos decisiones a partir de un mecanismo de pensamiento compuesto por dos sistemas:

sistema 1 y sistema 2. El sistema 1 es automático, intuitivo, rápido y opera sin esfuerzo. En cambio, el sistema 2 implica un razonamiento, es reflexivo, es lento, y requiere concentración y esfuerzo por parte del individuo. Siendo que la mayoría de las decisiones las tomamos con el sistema 1 lo que explica por qué actuamos de manera irreflexiva. Véase, Kahneman, D., “Pensar rápido...”, pp. 20/26.

(14) Véase Baker, T. y Siegelman, P., “Behavioral Economics and Insurance Law: The Importance of Equilibrium Analysis”, *All Faculty Scholarship*. 655, 2014. Disponible: https://scholarship.law.upenn.edu/faculty_scholarship/655 (fecha de consulta 5/5/2024).

(15) Acciarri, H. y Castellano, A., “Mandatory Third Party Insurance...”, p. 6.

precaución y costos derivados de los hechos dañosos esperables, que maximice una función social de bienestar en la que tomen parte las actividades implicadas⁽¹⁶⁾.

Ahora bien, ¿cómo se desarrolla el comportamiento de estos agentes en relación con el seguro?

3.1. Los problemas de información que poseen asegurado y aseguradora

Así, los agentes tienen diferentes niveles de *información respecto a los riesgos y pérdidas asociadas*. Aunque se puede suponer que todos los agentes tienen la misma información completa sobre las probabilidades y magnitudes de pérdidas, en la realidad, esto varía considerablemente. Los modelos de selección adversa y *moral hazard* destacan cómo la asimetría informativa entre asegurados y aseguradoras puede afectar el comportamiento de los agentes y la eficiencia del mercado de seguros. El *moral hazard* está asociado a la disminución de los incentivos de prevención del siniestro luego de la contratación de la cobertura. De hecho, el riesgo proyectado por el comportamiento de cada agente podría ser asegurado –con una prima correspondiente–, pero la cuestión es, aquí, la presencia de dificultades empíricas para percibir *ex ante*, el nivel de prevención del daño de cada individuo una vez asegurado⁽¹⁷⁾.

La información como elemento relevante en la contratación del seguro tiene una amplia incidencia en la reticencia y agravación del riesgo y, por este motivo, es sancionada severamente la ocultación de información por parte del asegurado (arts. 5 y 37 de la Ley de Seguros).

En este punto entendemos que el uso de las nuevas tecnologías puede ayudar a mitigar el problema que se presenta en la asimetría de la información para ambas partes.

La incorporación de sistemas de IA y dispositivos telemáticos a las pólizas que cubren daños patrimoniales (combinado familiar, automotores, etc.) o seguros de personas permiten un *trackeo* en tiempo real del asegurado o potencial asegurado.

Lo que permite una individualización del riesgo casi milimétrica que favorece la suscripción de riesgos antes inasegurables por la falta de datos y la adecuación de la prima al riesgo real al que se expone el asegurado. Además, importa una nueva dinámica a los fines de generar nuevos incentivos ya que aquellos asegurados con un perfil de bajo riesgo deberían pagar una prima menor que la que pagarían con el sistema de fijación de primas tradicional y, a la vez, los que presentan un perfil de riesgo más alto paguen una prima más elevada que la que habrían abonado de no hacerse uso de la creación de perfiles a través de sistemas de IA⁽¹⁸⁾.

3.2. La actitud ante el riesgo: el moral hazard

En relación con *la actitud ante el riesgo* estas varían desde la aversión al riesgo, pasando por la neutralidad, para finalmente decantar en una preferencia por el riesgo. Tradicionalmente, se considera que los dañadores son aversos al riesgo y las compañías de seguros son neutrales al riesgo, lo que influye en la decisión de los individuos de asegurarse y en las coberturas, y costos de las primas ofrecidas por las compañías seguros. Una subestimación de riesgos atenta contra la cantidad de vehículos asegurados, en un contexto de seguro obligatorio automotor esta distorsión debería verse reducida⁽¹⁹⁾.

3.3. La solvencia de los dañadores

La *solvencia de los dañadores* para afrontar económicamente las consecuencias del daño provocado varía significativamente. Algunos sistemas de seguro de la responsabilidad civil asumen que los dañadores tienen suficiente patrimonio para abonar por los daños derivados de un accidente, mientras que otros consideran que hay dañadores insolventes. Los dañadores insolventes son un problema significativo porque disminuye los incentivos para prevenir daños⁽²⁰⁾.

3.4. La administración de la justicia

La administración de justicia genera costos que pueden ser considerables y afectan la eficiencia y efectividad de los sistemas de seguros y de responsabilidad civil. Los costos administrativos incluyen los costos de liquidación de siniestro y los provenientes de los procesos judiciales, que pueden ser altos dependiendo de la eficiencia del sistema judicial y del proceso legal. Una indemnización temprana es preferible a una tardía, por lo que algunos sistemas de seguro obligatorio imponen sistemas de pronto pago. Es importante hacer foco en la indemnización oportuna de las consecuencias dañosas del siniestro a los fines de alentar a las víctimas a reclamar su justa reparación; y a los asegurados y aseguradoras de cumplir con las normas. Asimismo, es necesario implementar políticas tendientes a asegurar el pronto pago de las indemnizaciones derivadas de los accidentes de tránsito⁽²¹⁾.

En este punto, es necesario resaltar que, en nuestro país, hay una creciente tendencia jurisprudencial a declarar la oponibilidad del límite de la suma asegurada y de las exclusiones de cobertura⁽²²⁾. En algunos casos, la falta de pago de la prima tampoco obsta a la indemnización del tercero damnificado.

Los sesgos cognitivos también pueden influir en el Poder Judicial, provocando decisiones que impactan negativamente en los incentivos sobre los conductores o propietarios de vehículos. Lo cual puede reducir la contratación de un seguro de responsabilidad civil ya sea voluntario u obligatorio. La función disuasoria del seguro de responsabilidad civil automotor es afectada por este tipo de fallos, y a largo plazo el costo de los seguros se encarece.

Finalmente, entendemos que la jurisprudencia que declara inoponible el límite de la suma asegurada, defensa de no seguro por falta de pago de prima, o exclusiones de cobertura afectan a la eficiencia de un sistema de seguro de responsabilidad civil, e impacta en el *enforcement*, no solo de la normativa que impone la contratación de un seguro de manera obligatoria, sino también de la propia Ley de Tránsito (por ejemplo, la prohibición de conducir en estado de ebriedad o bajo efectos de estupefacientes, la licencia de conducir vigente como requisito para manejar, etc.)

4. Un aporte del Análisis Económico del Derecho para la optimización de los sistemas de seguro automotor obligatorio en Argentina

Cuando hablamos de seguro de responsabilidad civil para automóviles, ¿cuáles son los problemas que surgen en torno a su obligatoriedad impuesta normativamente?

Quizás uno de los principales problemas de los sistemas de seguros obligatorios se encuentre en que pese a ser requisito legal y de adopción generalizada, no es *per se* la solución para abordar la problemática y el control de los costos asociados a los accidentes de tránsito. No se puede esperar que este requisito por sí solo resuelva los problemas intrínsecos del sistema sin considerar las características específicas y las condiciones empíricas del entorno en que se aplica. La efectividad de los sistemas de seguros obligatorios puede verse comprometida por factores como la implementación deficiente y las características sociales y económicas de una región.

Ahora bien, cuando un ordenamiento jurídico establece la obligación de contratar un seguro (art. 68, Ley de Tránsito), debemos entender qué significa el término *obligatorio*.

La obligatoriedad en cuanto contratación de un seguro no significa, en puridad, que un oficial público constriña a cada ciudadano a firmar una póliza y a pagar la correspondiente prima. Muy por el contrario, esa obligatoriedad simplemente denota que el sistema en cuestión impone una consecuencia jurídica para la infracción consistente en conducir sin estar asegurado. En términos de AED, esta situación puede describirse diciendo que la gente que lo haga estará sometida a un costo sujeto a cierta probabilidad. En este sentido, es sencillo advertir la diferencia entre aquel sistema que sancione esa infracción con una multa de \$ 1, o quizás que la castigue con penas de prisión, o bien determine una pena de muerte por la misma falta.

Como se podrá advertir, es preciso adoptar un enfoque más detallado y matizado al evaluar un sistema de

(16) Acciarri, H., Barbero, A y Castellano, A., "Seguro Obligatorio de Responsabilidad Civil...", p. 5.

(17) Acciarri, H. y Castellano, A., "Mandatory Third Party Insurance...", pp. 3-9.

(18) Véase Colombo, M.C., "Perspectivas y desafíos para una futura reforma: La Ley de Seguros 4.0", La Ley 6/9/2022, 9. Cita: TR LALEY AR/DOC/2625/2022.

(19) Acciarri, H. y Castellano, A., "Mandatory Third Party Insurance...", pp. 3-5.

(20) Acciarri, H., "Elementos de Análisis Económico...", pp. 106/107.

(21) Véase Acciarri, H. y Castellano, A., "Mandatory Third Party Insurance...", p. 12.

(22) SCBA, Causa 119.088, "Martínez, Emir contra Boito, Alfredo Alberto. Daños y perjuicios", 21/2/2018.

seguro obligatorio adecuado. Se requiere una *escala de análisis más fina* que permite una mejor discriminación y evaluación de los componentes individuales del sistema de seguros. Es decir, no hay que centrarse únicamente en si existe una obligación legal de adquirir un seguro o en la presencia de medidas disuasorias como por ejemplo una multa, es necesario abordar cómo estos y otros elementos del sistema interactúan con el entorno jurídico y económico de una sociedad⁽²³⁾.

En este punto debemos preguntarnos, ¿cuáles son los desafíos particulares que enfrentan los sistemas de seguros obligatorios en países en desarrollo?

“La historia muestra que este tipo de sistemas han sido adoptados primero por las economías desarrolladas y décadas más tarde por los países en desarrollo. Las principales características de estos últimos suelen estar relacionadas con una amplia gama de imperfecciones típicas en los campos de la información, los agentes de prueba, la burocracia y el funcionamiento del sistema judicial”⁽²⁴⁾. Estos factores dificultan la implementación efectiva y el funcionamiento de los seguros obligatorios en países en desarrollo.

En la mayoría de los países en desarrollo las reformas integrales enfrentan costos abrumadores que evitan cualquier intento en ese sentido. Empero, esa circunstancia no impide cambios parciales, sucesivos y menos ambiciosos. En general, la única forma de influir en los incentivos de un agente decanta en una imposición de sanciones distintas de las meras monetarias. Aun cuando las medidas de disuasión específicas *puras* suelen reflejar de manera demasiado aproximada el equilibrio entre los costos y beneficios sociales de algunas actividades.

En países en desarrollo, el principal problema es la alta cantidad de agentes insolventes, es decir que no pueden pagar por los daños debido a la falta de activos. En estos casos, la única forma de influir en sus incentivos podría ser imponer sanciones que no sean meramente monetarias. No obstante, medidas de disuasión específicas, como el decomiso de vehículos, suelen ser costosas y no siempre equilibran adecuadamente los costos y beneficios sociales de las actividades, además de que su éxito no solo depende de la imposición legal, sino de la percepción de los agentes sobre la disminución de su utilidad. Para los agentes insolventes un sistema que imponga la pena de prisión para la infracción a la obligación de contratar un seguro podría ser una posible solución, aunque no siempre es un incentivo fuerte para este tipo de agente⁽²⁵⁾.

Históricamente, en los seguros se presentaba la dificultad de calcular la prima según la percepción de riesgos únicos de cada agente. Hoy con la inteligencia artificial, y el acceso a información de la conducta desplegada por el agente al conducir, las compañías de seguros pueden ajustar sus primas según el comportamiento del asegurado siendo este un incentivo bastante plausible. Aunque, en países en desarrollo es quizás compleja su adopción por cuestiones económicas de implementación.

En este punto, es importante señalar el papel que juegan los costos de transacción en materia de seguros de responsabilidad civil. Los costos de transacción, incluyendo los costos de inversión y mantenimiento de nuevas tecnologías por parte de la industria del seguro, son cruciales para la viabilidad y eficiencia de un sistema de seguro de responsabilidad civil ya sea voluntario u obligatorio. En ambientes con recursos limitados, estos costos pueden hacer que sea prohibitivo adoptar sistemas de seguros eficaces sin considerar reformas estructurales más amplias.

Para finalizar, en un país como Argentina donde hay una marcada crisis económica la posibilidad de que una víctima de accidente de tránsito se vea impedida de ser compensada por los daños derivados de un accidente debido a un dañador insolvente es demasiado elevada. Como se dijo oportunamente, los dañadores insolventes son un problema significativo porque disminuye los incentivos para prevenir daños.

Asimismo, en un país donde la tasa de muerte por accidentes de tránsito demuestra a las claras una subestimación de riesgo por parte de la población, un seguro obligatorio automotor reduce la cantidad de vehículos no

asegurados lo que redundaría en beneficio para las víctimas de accidentes de tránsito.

En este contexto, los seguros de responsabilidad civil voluntarios, y más aún los obligatorios se erigen en herramientas tendientes a evitar que terceros damnificados queden sin compensación ante un accidente de tránsito.

Una de las maneras que tiene una compañía de seguros de gestionar el *moral hazard* es precisamente a través de límites cualitativos y cuantitativos de la cobertura del seguro por responsabilidad civil.

En este sentido, “el costo del aumento de la probabilidad de que no todos se aseguren –una de las consecuencias posibles de un régimen en el cual esté prohibido la limitación de la cobertura– fuera menor que el costo que tiene para las víctimas no ser íntegramente compensadas en un sistema donde se admite dicha limitación”⁽²⁶⁾.

El límite de cobertura en un seguro obligatorio automotor importa “más baratas y el consiguiente beneficio en términos del acceso al seguro por parte de la comunidad (y en especial los conductores de menores recursos), una de las finalidades sociales del seguro obligatorio, tal como se ha señalado”⁽²⁷⁾.

Por lo expuesto, en los países emergentes con peculiaridades empíricas propias se plantea la necesidad de modelos teóricos propios, por lo que merecen nuevos análisis y consideraciones para establecer relaciones teóricas en atención a su singularidad.

5. Palabras finales

A modo de cierre, quizás, podríamos concluir que las propuestas del AED para un sistema de seguro obligatorio importan ajustar el diseño de dichos sistemas para abordar problemas específicos como los deudores insolventes y el *moral hazard*. En el entendimiento de que los mecanismos de disuasión específicos, como el decomiso de vehículos y multas, son viables para mejorar la eficacia del seguro obligatorio y la aplicación de la ley.

Es necesario hacer hincapié en el *enforcement* del seguro obligatorio de responsabilidad civil, ya que su adopción por potenciales dañadores dependerá de la probabilidad de ser atrapado si se conduce sin cobertura asegurativa. Aunque esa probabilidad está claramente asociada con altos costos administrativos, la pregunta es si hay otros mecanismos prácticos disponibles a un precio relativamente más barato. Por lo tanto, una estrategia concebible, antes de esa comparación, consiste en optimizar los costos de seguimiento de la contratación del seguro obligatorio⁽²⁸⁾.

Sin embargo, una nueva opción se nos presenta con el uso de las nuevas tecnologías, y en especial la inteligencia artificial. En la actualidad, es posible *trackear* el comportamiento del asegurado lo que posibilita la innovación en materia de incentivos que permitan a las aseguradoras y al Estado obtener del asegurado la conducta deseada –por ejemplo, *nudges*, gamificación, etc.–, y por qué no un *enforcement* apropiado⁽²⁹⁾.

Por último, es preciso recordar que una de las maneras que tiene una compañía de seguros de gestionar el *moral hazard* es precisamente a través de límites cualitativos y cuantitativos de la cobertura del seguro por responsabilidad civil. Así, cuando los jueces deciden apartarse de la normativa vigente generan un incentivo negativo y peligroso que impacta en el *enforcement* de todo el sistema de seguro de responsabilidad civil, y en especial de la Ley de Tránsito.

VOCES: SINIESTRO - SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL - MORA - PAGO - SEGURO - CONTRATO DE SEGURO - CONSUMIDOR - DAÑOS Y PERJUICIOS - RESPONSABILIDAD CIVIL - CÓDIGO CIVIL Y COMERCIAL - DEFENSA DEL CONSUMIDOR - FRANQUICIA DEL SEGURO PAGO - FRANQUICIA DEL SEGURO - CONSTITUCIÓN NACIONAL - OBLIGACIONES - COBERTURA - ACCIDENTES DE TRÁNSITO - SEGURO AUTOMOTOR- EXCLUSIÓN DE COBERTURA - CLÁUSULAS CONTRACTUALES - ASEGURADORA - ECONOMÍA - NORMAS DE EMERGENCIA - CORTE SUPREMA DE LA NACIÓN

(26) Fallos: 340:765.

(27) Fallos: 340:765.

(28) Acciarri, H. y Castellano, A., “Mandatory Third Party Insurance...”, pp. 12/16.

(29) Para un mayor abastecimiento sobre las ventajas y desventajas de la innovación con relación al *enforcement*, véase Acciarri, H., “Innovation deflection and Innovation”, Faculty Seminar, Columbia Law School, Nueva York, 2015.

(23) Acciarri, H. y Castellano, A., “Mandatory Third Party Insurance...”, pp. 2-3.

(24) Acciarri, H. y Castellano, A., “Mandatory Third Party Insurance...”, pp. 2-3.

(25) Acciarri, H. y Castellano, A., “Mandatory Third Party Insurance...”, pp. 17-22.