



# Antecedentes sobre regulación de las primas de seguro automotriz

Funcionamiento de mercado y experiencia comparada en la legislación

## Autores

Fabiola Cabrera

Email: [fcabrera@bcn.cl](mailto:fcabrera@bcn.cl)

Mauricio Holz

Email: [mholz@bcn.cl](mailto:mholz@bcn.cl)

Nº SUP: 137299

Este informe contó con la colaboración de Maren Bermúdez, estudiante en práctica en el área de economía de ATP

## Resumen

El valor de mercado de las primas de seguro automotriz, además de estar determinado por la interacción entre la demanda y la oferta, se ve afectado por factores de riesgo que representan los asegurados para las compañías aseguradoras. La Asociación Nacional de Comisionados de Seguros de EE.UU. señala que históricamente las empresas deben determinar el costo financiero esperado que deben asumir frente a los siniestros de los asegurados. Esto implica que factores como el historial de riesgo del conductor, la edad de quien conduce, el uso de vehículo y el tipo y monto de la cobertura del seguro, entre otros, inciden en el valor de las primas que se establecen en los mercados.

Lo anterior configura también la existencia de asimetría de información (considerado una falla de mercado) como una de las características de este mercado, ya que las compañías tienen información incompleta sobre los potenciales asegurados y por tanto la estimación del valor de las primas de seguro se realiza en base a diversos factores como los mencionados anteriormente.

En base a elementos empíricos, existen diversas maneras de regular los mercados de seguro. Una de ellas, es la obligación de contratar un seguro para todo aquel que posee un automóvil (como el seguro mínimo obligatorio en Chile a un precio estándar) esto representa una forma concreta de diversificación del riesgo en donde la cartera de clientes es lo suficientemente grande como para que la diversificación de riesgos permita distribuir las pérdidas y sostener económicamente el seguro. Otras maneras son la intervención en el valor de las primas, ya sea a través del valor mismo o de los diferenciales entre clasificaciones de riesgo. Con todo, en EE.UU. se encontró que la intervención en el valor de las primas podría generar subsidios cruzados entre asegurados de alto y bajo riesgo.

En la revisión de la regulación de Alemania, Argentina, Austria, Brasil, Canadá, Colombia, España y Reino Unido, se constató que no existe una fijación para las primas de seguro ni tampoco una intervención directa en el valor de ella. En la mayoría de los casos, no existe mención al valor de la prima, en otros, se explicita que el valor será de mercado y en uno se prohíbe la discriminación por género.

## Introducción

---

En el marco del PdL que “modifica el Código de Comercio en materia de costos máximos y reajustabilidad de las primas de seguros automotrices” boletín N°15225-03, la Comisión de Economía, Fomento; Micro, Pequeña y Mediana Empresa, Protección de los Consumidores y Turismo solicitó un informe que se refiera a la experiencia comparada en la legislación a una eventual fijación de precios en relación con la existencia del libre mercado en materia de seguros.

En base a lo anterior, el presente documento expone en una primera sección las características generales del funcionamiento de este mercado y en la segunda se presentan los hallazgos en la revisión de la legislación de los siguientes países: Alemania, Argentina, Austria, Brasil, Canadá, Colombia, España y el Reino Unido. Para esto último, se revisó cualquier referencia que aludiera a alguna fijación o intervención en el valor de las primas de los seguros de vehículos en la ley o en información oficial de organismos normativos relacionados de cada uno de los casos.

El presente informe ha sido elaborado bajo las orientaciones y particulares requerimientos del trabajo legislativo. El tema que aborda y sus contenidos están delimitados por los parámetros de análisis acordados y por el plazo de entrega convenido. No es un documento académico y se enmarca en los criterios de imparcialidad, pertinencia y oportunidad en su entrega.

## I. Mercado de los seguros

---

El Instituto de Información de Seguros, una asociación de más de 60 compañías aseguradoras nacionales e internacionales con sede en EE.UU.<sup>1</sup> cuyo propósito es difundir información de la industria, indica que entre los factores que comúnmente influyen la prima de seguro automotriz se encuentran:

- Historial de conducción del asegurado. Ya sea porque el asegurado registra múltiples siniestros, multas, infracciones de tránsito, o también porque es un conductor principiante.
- El uso del vehículo y la cantidad de kilómetros que se conducen anualmente. En la medida que la persona que conduce utiliza el vehículo para trabajar o recorre más distancias, la probabilidad de incurrir en un accidente es mayor.
- El lugar donde vive y guarda el auto.
- La edad de quien conduce.
- Si quien conduce es hombre o mujer, ya que las mujeres en general registran una menor ocurrencia de accidentes.
- El tipo de vehículo ya sea por el valor del vehículo como por el daño que puedan causar a terceros de acuerdo al tipo de automóvil.

---

<sup>1</sup> Insurance Information Institute s/f:a

- El historial crediticio representa una herramienta para predecir la probabilidad de levantar una demanda a la compañía<sup>2</sup>.
- El tipo y el monto de la cobertura del seguro. A mayor cobertura se determina una prima mayor
- Finalmente se destaca que es ilegal utilizar como factor la raza o la religión<sup>3</sup>

Similares indicadores son señalados por la Asociación Nacional de Comisionados de Seguros de EE.UU.<sup>4</sup> (NAIC por sus siglas en inglés), ya que históricamente las empresas deben determinar el costo financiero esperado que deben asumir frente a los siniestros de los asegurados. (NAIC, s/f).

En general, el mercado de los seguros se caracteriza por la existencia de asimetría de información, lo que es considerado una falla de mercado al dificultar una óptima toma de decisiones por parte del consumidor y/o vendedor. En el caso de los seguros de vehículos por ejemplo, si el asegurado posee información completa sobre su comportamiento vehicular previo, mientras que la compañía aseguradora posee información limitada sobre el asegurado, podría generar conductas de selección adversa. Esto significa que las compañías podrían asegurar un gran número de automovilistas con un alto riesgo sin saberlo de antemano y con ello mantener una cartera de clientes donde el riesgo no esté lo suficientemente diversificado como para generar rentas<sup>5</sup>.

Dado lo anterior las compañías tienen fuertes incentivos para diseñar estrategias de discriminación obteniendo información del cliente previo a la firma del contrato; y a discriminar cobrando precios o primas diferenciados según la evaluación de riesgo<sup>6</sup>. Esto podría ser beneficioso ya que por una parte las personas accederían a un precio acorde a su probabilidad de uso del seguro (a menor riesgo menor precio) e incentivaría a personas de bajo riesgo a contratar el seguro. Sin embargo, bajo el mismo argumento, podría tener efectos no deseados, dado que si las compañías discriminan excesivamente por riesgo se podrían generar precios prohibitivos para conductores de alto riesgo, los que no quedarían cubiertos por un seguro.

Adicionalmente, la excesiva discriminación podría llevar que a personas de similar riesgo ex post se les asignen precios distintos ex ante, debido a la sobrevaloración de ciertas variables en la predicción de riesgo, generando problemas de equidad en la asignación de precios<sup>7</sup>.

En la revisión de diversos casos se observa que existen diversas maneras de regular los mercados de seguro. Una de ellas, es la obligación de contratar un seguro para todo aquel

---

<sup>2</sup> Se debe tener en cuenta que este instituto se basa en información para Estados Unidos

<sup>3</sup> Insurance Information Institute s/f:b

<sup>4</sup> La Asociación Nacional de Comisionados de Seguros (NAIC) es una organización normativa estadounidense dirigida por los principales reguladores de seguros de los 50 estados, el Distrito de Columbia y cinco territorios de EE.UU. para coordinar la regulación de las aseguradoras multiestatales. <https://content.naic.org/about>

<sup>5</sup> Chiappori et al., 1999.

<sup>6</sup> Jaffee, M; Thomas, R. 2015

<sup>7</sup> Ibidem

que posee un automóvil (este es el caso del seguro mínimo obligatorio en Chile<sup>8</sup> a un precio estándar. Lo anterior es una forma concreta de diversificación del riesgo, es decir la cartera de clientes es lo suficientemente grande como para que la mezcla de riesgos permita distribuir las pérdidas y sostener económicamente el seguro.

Otras formas de regular el mercado es vía precios, ya sea a través de la contención o compresión de las primas. En EE.UU. esta intervención se denomina “rate suppression” cuando se fija una prima de seguro por debajo del equilibrio de mercado (Harrington, S. 1992) y “rate compression” cuando los reguladores limitan los diferenciales de primas entre las clasificaciones de riesgo de los conductores en ciertos tipos de riesgo. Así los clientes de alto y bajo riesgo pagan lo mismo<sup>9</sup>.

Cabe destacar que en EE.UU. la Ley McCarran-Ferguson de 1945 es una ley Federal que regula la industria de los seguros en la cual se entrega un marco general para dejar en manos de los Estados, la normativa específica para los seguros de vehículos tanto en su legislación como tributación de la actividad<sup>10</sup>.

En el marco de los efectos económicos que podría generar una intervención de los precios en mercados específicos, Ippólito (1979) estudió el mercado norteamericano encontrando que la fijación del valor de las primas en el mercado de seguro automotriz daría lugar a los subsidios cruzados. Estos se darían por una parte, desde asegurados de bajo riesgo hacia asegurados de alto riesgo, y por otra entre grupos de asegurados, por ejemplo entre compradores de seguros voluntarios y compradores de seguros obligatorios.<sup>11</sup>

## II. Revisión de la legislación

---

A continuación se presenta una síntesis de los hallazgos en los países revisados. La metodología consistió en revisar cualquier referencia que aludiera a alguna fijación o intervención en el valor de las primas de los seguros de vehículos en la ley de cada uno de los casos, o en información oficial de organismos normativos relacionados; de no existir legislación específica para los seguros de vehículos, se buscó alguna referencia al valor de la prima en la legislación de los mercados de seguros generales.

### a. Alemania

---

En Alemania existe la Ley de Contrato de Seguro, de 2008 que establece disposiciones para todas las clases de seguros. La Ley vigente se refiere a las primas de los seguros en la división 3 y se refiere a varios aspectos entre los artículos 33<sup>o</sup> a 42<sup>o</sup>. Como por ejemplo,

---

<sup>8</sup> <https://www.conaset.cl/soap/>

<sup>9</sup> Regan, L; et.al. 2009; Phillips, 2004

<sup>10</sup> NAIC, s/f.

<sup>11</sup> Ippolito, 1979.

la fecha de vencimiento, el pago por terceros o la situación en caso de morosidad, pero no se refiere al valor la prima.<sup>12</sup>

Sin perjuicio de lo anterior, en el artículo 40º, se establece que, si se incrementa la prima sin modificar la protección del contrato, el titular de este puede cancelarlo. Luego en el artículo 41º explica que, si la prima aumenta debido a un mayor riesgo, el asegurado puede exigir una reducción en el futuro si este riesgo ya no existe.

Lo anterior estaría indicando que la prima puede variar dependiendo del riesgo sin estar fijada en la norma.

Adicionalmente, en la ley se trata de manera individual varios otros seguros como por ejemplo: seguro de bienes, de responsabilidad civil, de defensa jurídica, de incendio de edificios, de salud entre otros, pero no a un seguro comercial automotriz en específico.

## **b. Argentina**

---

En Argentina los seguros se rigen por la Ley de seguros Nº 17.418 de 1967.<sup>13</sup>

Dicha ley menciona varios seguros específicos como por ejemplo seguros de vida, de transporte, de incendio, de accidentes personales, seguros de la agricultura, entre otros, sin embargo, no se hace mención a los seguros de vehículos.

Las distintas secciones del capítulo I, abordan los conceptos y celebración del contrato, póliza, denuncias y declaraciones, reticencia, entre otros y la sección VIII se refiere a la prima.

En ella se especifican diversos aspectos sobre a quién se le obliga a pagar la prima, la obligación al pago, compensación, pago por terceros, lugar de pago, exigibilidad de la prima, mora en el pago, los derechos del asegurador, reajustes por variación en los riesgos, pero no se hace alusión a los parámetros dentro de los cuales debe estar el valor de la prima.

Sin perjuicio de lo anterior, mediante resoluciones periódicas de la Superintendencia De Seguros De La Nación, se establecen límites de cobertura relativos al Seguro de Responsabilidad Civil de Vehículos Automotores destinados al Transporte Público de Pasajeros

## **c. Austria**

---

En Austria los seguros se rigen por la Ley Federal del 2 de diciembre de 1958 sobre Contratos de Seguros.

La norma establece, entre los artículos 35º a 42º del capítulo 3, diversos elementos sobre la prima como quién paga la prima, los plazos de pago, los efectos del no pago y también lo que se dispone cuando se vende el objeto asegurado. Adicionalmente establece

---

<sup>12</sup> Ley de contrato de Seguro del 23 Noviembre 2007 Disponible en: [https://www.gesetze-im-internet.de/vvg\\_2008/](https://www.gesetze-im-internet.de/vvg_2008/) (mayo, 2023)

<sup>13</sup> Ley Nº 17.418.de 1967. Ley de Seguros Disponible en: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/35000-39999/39520/texact.htm> (mayo, 2023)

disposiciones en cuando al derecho de rescindir del contrato ante variaciones del valor de la prima y/o variaciones en aspectos asociados al riesgo u otra información. Sin embargo no existe mención que pueda inferir una prima fija o cuyo valor debe cumplir ciertos rangos.<sup>14</sup>

Adicionalmente se revisó la Ley de del seguro civil de responsabilidad de automóviles (KHVG 1994), en la cual también se mencionan distintas situaciones en las cuales el valor de la prima varía, no obstante, este seguro no es del tipo comercial.<sup>15</sup>

### **a. Brasil**

---

La normativa vigente para los seguros de vehículos corresponde la Circular N°269 del 30 de septiembre de 2004 que establece, modifica y consolida las normas y criterios para el funcionamiento y operación de contratos de seguro de automóviles.<sup>16</sup>

En la sección VIII de Propuesta y Póliza, el artículo 15 regula los datos que esta debe contener indicando en el punto V “las primas discriminadas por cobertura” no existiendo otras referencias que puedan aludir a una prima fija.

Posteriormente y más reciente, la Circular N°621 de la superintendencia de seguros privados del 9 de agosto de 2021, dispone sobre las reglas y criterios para la operación de seguros de daños.<sup>17</sup>

En artículo 2 de las disposiciones iniciales se define la prima periódica y la prima única, ambas en términos generales, como valor a pagar sin ninguna mención sobre primas fijas o referenciadas por alguna norma.

### **b. Canadá**

---

En Canadá, la Ley de Compañías de seguros establece los Gobiernos Corporativos en la parte VI. En su División II, sobre los directores y funcionarios, se indican los deberes específicos de estos, estipulando en la letra e.2 del artículo (2) “establecer los criterios para los cambios hechos por la compañía a la prima o cargo de seguro, importe del seguro o el valor de rescate respecto a sus pólizas ajustables”<sup>18</sup>

---

<sup>14</sup> Ley de contrato de Seguro 2007. Disponible en: [https://www.gesetze-im-internet.de/vvg\\_2008/](https://www.gesetze-im-internet.de/vvg_2008/) (mayo, 2023)

<sup>15</sup> Ley Federal sobre Contratos de Seguros (del 2 de diciembre de 1958) Disponible en: <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10001979> (mayo, 2023)

<sup>16</sup> Circular N°269 de la Superintendencia de Seguros Privados, del 30 de septiembre de 2004. <https://www2.susep.gov.br/safe/scripts/bnweb/bnmapi.exe?router=upload/5015> (mayo, 2023)

<sup>17</sup> Circular SUSEP N° 621, 12/02/ 2021 <https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/circular-susep-n-621-de-12-de-fevereiro-de-2021-303756056>

<sup>18</sup> Insurance Companies Act. Disponible en: <https://laws-lois.justice.gc.ca/eng/acts/i-11.8/FullText.html> (mayo, 2023)

Con relación a los seguros específicos de vehículos, la Agencia Financiera del Consumidor indica a los ciudadanos que las primas pueden variar entre las compañías de seguro y que estas a su vez estarán determinados por factores como la edad, el historial de siniestros, lugar donde residencia, etc.<sup>19</sup>

Lo anterior revela que las primas de seguro no están sujetas a montos establecidos por una entidad gubernamental.

Un ejemplo relacionado a la injerencia que una política estatal pudiera tener sobre las primas se encontró en el Estado de Victoria (British Columbia), en cuya Ley sobre los seguros de vehículo indica en la Parte III, División 2, artículo 15.4, que el monto de las primas que comprendan un guarismo fraccionado en centavos deberá ser redondeados al dólar correspondiente.<sup>20</sup>

### **c. Colombia**

---

La ley 45 de 1990 de Colombia “Por la cual se expiden normas en materia de intermediación financiera, se regula la actividad aseguradora, se conceden unas facultades y se dictan otras disposiciones”<sup>21</sup>

Aborda las normas relativas a las instituciones financieras en su título I, la actividad aseguradora en el título II y la transparencia de las operaciones en el título III. En este último el capítulo III que se refiere a la Protección de Tomadores y Asegurados, el artículo 77<sup>o</sup> establece claramente que:

“La determinación de las condiciones de las pólizas y las tarifas responderá al régimen de libertad de competencia en el mercado de seguros, y respetará siempre las reglas previstas en los artículos 44 y 45 de la presente ley.

No tendrá carácter de práctica restrictiva de la competencia la utilización de tasas puras de riesgo basadas en estadísticas comunes.”

Posteriormente se hacen algunas menciones a la prima en los artículos 81<sup>o</sup> y 82<sup>o</sup> pero en relación al plazo en el cual debe pagarse la prima y sobre las consecuencias de la morosidad, respectivamente.

### **d. España**

---

La Ley 20/2015, de 14 de julio, de ordenación, supervisión y solvencia de las entidades aseguradoras y reaseguradoras aborda en su Capítulo VII, las conductas de mercado<sup>22</sup>. En

---

<sup>19</sup> . Financial Consumer Agency of Canada, s/f. Disponible en: <https://laws-lois.justice.gc.ca/eng/acts/i-11.8/FullText.html> (mayo, 2023)

<sup>20</sup> Insurance (Vehicle) Act. Victoria, British Columbia. Disponible en: [https://www.bclaws.gov.bc.ca/civix/document/id/complete/statreg/447\\_83\\_00\\_multi#part3](https://www.bclaws.gov.bc.ca/civix/document/id/complete/statreg/447_83_00_multi#part3) (mayo, 2023)

<sup>21</sup> Ley 45 de 1990 Disponible en: <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=77540> (mayo, 2023)

<sup>22</sup> Ley 20/2015, de 14 de julio, de ordenación, supervisión y solvencia de las entidades aseguradoras y reaseguradoras. Disponible en: <https://www.boe.es/buscar/pdf/2015/BOE-A-2015-7897-consolidado.pdf> (mayo, 2023)

la Sección primera sobre pólizas y tarifas, se refiere a las tarifas de primas y bases técnicas en su artículo 94° indicando en su punto 1° “Las tarifas de primas deberán fundamentarse en bases técnicas y en información estadística elaborada de acuerdo con lo dispuesto en esta Ley y en sus normas de desarrollo. ....”

En el mismo punto indica posteriormente la prohibición de discriminar por sexo en las formas de cálculo: “En el cálculo de las tarifas (...), no podrán establecerse diferencias de trato entre mujeres y hombres en las primas y prestaciones de las personas aseguradas, cuando las mismas consideren el sexo como factor de cálculo.

En el punto 2 se deduce claramente que no existe fijación de las tarifas al indicar lo siguiente:”2. Las tarifas de primas responderán al régimen de libertad de competencia en el mercado de seguros sin que, a estos efectos, tenga el carácter de práctica restrictiva de la competencia la utilización de estadísticas comunes, por parte de las entidades aseguradoras y reaseguradoras, para la elaboración individual de sus tarifas de primas de riesgo (...)”

En el Real Decreto 1060/2015, de 20 de noviembre, de ordenación, supervisión y solvencia de las entidades aseguradoras y reaseguradoras, se indica en el artículo 117 de Pólizas y tarifas de primas que se encuentra en el capítulo VI de conductas de mercado:

“1. Los modelos de pólizas de seguros, las bases técnicas y tarifas deberán estar a disposición de la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones en el domicilio social de la entidad”.

Y luego en el punto 4 además se indica que:

“ La prima de tarifa estará integrada por la prima pura o de riesgo, por el recargo de seguridad, en su caso, y por los recargos necesarios para compensar a la entidad de los gastos de administración y de adquisición, incluidos entre estos últimos los de mantenimiento del negocio, así como por el posible margen o recargo de beneficio o excedente. Los gastos de gestión de los siniestros se incluirán en todo caso en la prima pura.”

5. La Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones podrá prohibir la utilización de las pólizas y tarifas de primas **que no cumplan lo dispuesto en la Ley 20/2015**, de 14 de julio o en este real decreto. A estos efectos, se instruirá el correspondiente procedimiento administrativo en el que podrá acordarse como medida provisional la suspensión de la utilización de las pólizas o las tarifas de primas.

Cabe destacar que la ley española revisada, no especifica diferencias para los seguros automotrices.

## **e. Reino Unido**

---

La normativa revisada en el Reino Unido da cuenta de un sistema de primas de seguro competitivas y no fijas.



La Ley de Seguros de 2015 (Insurance Act 2015 Chapter 4)<sup>23</sup>, indican diversos casos en los cuales la prima de seguro varía y los respectivos cálculos que se le hacen a esta en casos particulares como el reclamo fraudulento o las infracciones deliberadas o imprudentes, sin embargo, no hay mención a una eventual fijación de la prima de seguro acordada en el contrato.

Adicionalmente, existe la Autoridad de Conducta Financiera (ACF) que se estableció en 2021 (anteriormente llamada Autoridad de Servicios Financieros). Es un organismo público e independiente que regula, supervisa y fija estándares para los servicios financieros.

La AFC instruyó en mayo de 2021, la prohibición de aumentar el valor de las primas de seguros de clientes leales, es decir, que renuevan sus pólizas con la misma compañía, por sobre las primas de seguros de nuevos clientes. Con esta disposición se evita lo que se conoce en el Reino Unido como el “price walking”.<sup>24</sup>

Los roles de la Autoridad de Conducta Financiera se establecieron en la ley de Mercados y Servicios financieros en el año 2000.

## Referencias

---

Chiappori, PA. (1999). Asymmetric Information In Automobile Insurance: An Overview. In: Dionne, G., Laberge-Nadeau, C. (eds) Automobile Insurance: Road Safety, New Drivers, Risks, Insurance Fraud and Regulation. Huebner International Series on Risk, Insurance, and Economic Security, vol 20. Springer, Boston, MA

Harrington, S. 1992. Presidential Address: Rate Suppression. The Journal of Risk and Insurance Vol. 59, No. 2 (Jun., 1992), pp. 185-202

Insurances Information Institute Insurances Information Institute s/f:a About us. <https://www.iii.org/about-us> (mayo, 2023)

Insurances Information Institute s/f:b *What determines the price of an auto insurance policy?* Disponible en: <http://bcn.cl/3d1qu> (mayo, 2023)

Ippolito, R. A. (1979). The effects of price regulation in the automobile insurance industry. Journal of Law & Economics, 22(1), 55-90. p. 87

Jaffee, D., & Russell, T. (1995). The causes and consequences of rate regulation in the auto insurance industry. Working Paper 5245. National Bureau of Economic Research. Septiembre 1995. Disponible en: <http://bcn.cl/3d1qv> (mayo, 2023)

---

<sup>23</sup> Ley de Seguros (2015 c.4). Disponible en: <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/2015/4> (mayo, 2023)

<sup>24</sup> Incremento en el precio por el solo hecho de renovar la póliza. FCA (PS21/5) <https://www.fca.org.uk/publication/policy/ps21-5.pdf> (mayo, 2023)

NAIC (s/f) National Association Insurance Commissioners. Auto Insurance. Disponible en: <https://content.naic.org/cipr-topics/auto-insurance>. (mayo, 2023)

NAIC (s/f) National Association of Insurance Commissioners <https://content.naic.org/> (mayo, 2023)

Regan, L; et.al. 2009. The Relationship Between Auto Insurance Rate Regulation and Insured Loss Costs: An Empirical Analysis. Journal of Insurance Regulation. <https://ecommons.cornell.edu/bitstream/handle/1813/15118/Tennyson%2009%20pub%2005.pdf?sequence=2> (mayo, 2023)

## Normativa

---

### Alemania

Ley de contrato de Seguro del 23 November 2007 (Federal Law Gazette I p. 2631), última modificación del Artículo 4 de la Ley del 11 July 2021 (Federal Law Gazette I p. 2754) Disponible en: [https://www.gesetze-im-internet.de/vvg\\_2008/](https://www.gesetze-im-internet.de/vvg_2008/) (mayo, 2023)

### Argentina

Ley N° 17.418 de 1967. Ley de Seguros Disponible en: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/35000-39999/39520/texact.htm> (mayo, 2023)

### Austria

Ley Federal sobre Contratos de Seguros (del 2 de diciembre de 1958) Disponible en: <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10001979> (mayo, 2023)

Ley federal consolidada: Normativa legal completa de la Ley del seguro de responsabilidad civil de vehículos a motor de 1994, versión del 01.03.2023. Disponible en: <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10012323> (mayo, 2023)

### Brasil

Circular N°269 de la Superintendencia de Seguros Privados, del 30 de septiembre de 2004 Disponible en: <https://www2.susep.gov.br/safe/scripts/bnweb/bnmap.exe?router=upload/5015>  
Circular SUSEP N° 621, 12/02/ 2021. <https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/circular-susep-n-621-de-12-de-fevereiro-de-2021-303756056> (mayo, 2023)

### Canadá

Insurance Companies Act. S.C. 1991, c. 47. Disponible en: <https://laws-lois.justice.gc.ca/eng/acts/i-11.8/FullText.html> (mayo, 2023)

Financial Consumer Agency of Canada (s/f). Car Insurance Disponible en: <https://www.canada.ca/en/financial-consumer-agency/services/insurance/car.html#toc3> (mayo, 2023)

Insurance (Vehicle) Act. Victoria, British Columbia. Disponible en: [https://www.bclaws.gov.bc.ca/civix/document/id/complete/statreg/447\\_83\\_00\\_multi#part3](https://www.bclaws.gov.bc.ca/civix/document/id/complete/statreg/447_83_00_multi#part3) (mayo, 2023)

### **Colombia**

La ley 45 de 1990.

Disponible en: [http://www.sice.oas.org/investment/natleg/col/l45\\_90\\_s.pdf](http://www.sice.oas.org/investment/natleg/col/l45_90_s.pdf) (mayo, 2023)

### **España**

Ley 20/2015, de 14 de julio, de ordenación, supervisión y solvencia de las entidades aseguradoras y reaseguradoras. Referencia BOE-A-2015-7897 Disponible en: (mayo, 2023)

Disponible en: <https://www.boe.es/buscar/pdf/2015/BOE-A-2015-7897-consolidado.pdf> (mayo, 2023)

Real Decreto 1060/2015, de 20 de noviembre, de ordenación, supervisión y solvencia de las entidades aseguradoras y reaseguradoras.

Disponible en: <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2015-13057#ddunica> (mayo, 2023)

### **Reino Unido**

Ley de Seguros (2015 c.4).

Disponible en: <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/2015/4> (mayo, 2023).

Financial Services and Markets Act 2000. FCA (PS21/5)

Disponible en: <https://www.fca.org.uk/publication/policy/ps21-5.pdf> (mayo, 2023).

Ley de Mercados y Servicios financieros (2000).

Disponible en: <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/2000/8/contents> (mayo, 2023).

### **Estados Unidos**

The McCarran-Ferguson Act de Marzo de 1945, con últimas modificaciones Enero de 2021

Disponible en: <https://www.govinfo.gov/content/pkg/COMPS-12153/pdf/COMPS-12153.pdf> (enero, 2023)

### Nota aclaratoria

Asesoría Técnica Parlamentaria está enfocada en apoyar preferentemente el trabajo de las Comisiones Legislativas de ambas Cámaras, con especial atención al seguimiento de los proyectos de ley. Con lo cual se pretende contribuir a la certeza legislativa y a disminuir la brecha de disponibilidad de información y análisis entre Legislativo y Ejecutivo.



Creative Commons Atribución 3.0  
(CC BY 3.0 CL)