Proyecto de Ley N° 5162/2022-CR

CONGRESO REPÚBLICA

WALDEMAR JOSÉ CERRÓN ROJAS
Congresista de la República

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"
"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"

Proyecto de Ley Nª.....

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
Área de Trámite y Digitalización de Documentos
24 MAYO 2023
RECIBIDO
Firma ____ Hora 5:26pm

PROYECTO DE LEY QUE MODIFICA EL ARTICULO 30 DE LA LEY 27181, LEY GENERAL DE TRANSPONTE Y TRANSITO TERRESTRE

El congresista que suscribe **Waldemar José Cerrón Rojas**, miembro del Grupo Parlamentario **Perú Libre**, en ejercicio del derecho de iniciativa legislativa previsto por el artículo 107• de la Constitución Política del Perú y según lo regulado por los artículos 75° y 76" del Reglamento del Congreso de la República, presenta a consideración del Congreso de la República el siguiente proyecto de Ley:

FORMULA LEGAL

LEY QUE MODIFICA EL ARTICULO 30 DE LA LEY 27181, LEY GENERAL DE TRANSPONTE Y TRANSITO TERRESTRE

Artículo 1. Objeto de la Ley

Modificase el artículo 30° literal 1 de la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.

Artículo 2. Finalidad de la Ley

La modificación del artículo 30° literal 1 de la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, tiene como finalidad mejorar la regulación sobre el Seguro Obligatorio sobre Accidentes de Tránsito referente a las AFOCAT.

Artículo 3. Modificatoria del artículo 30° literal 1 de la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre

Modifíquese el artículo 30° literal 1 de la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, quedando de la siguiente manera:

"**Articulo 30 °** Del Seguro Obligatorio de Accidentes de Transito

30.1 Todo vehículo motorizado que circule en el territorio nacional debe contar con una póliza de seguro vigente del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito — SOAT o Certificado Contra Accidentes de Tránsito — CAT, que contengan términos equivalentes, condiciones semejantes o mayores coberturas ofertadas

que el SOAT vigente, en cuyo caso las Asociaciones de Fondos Regionales Contra Accidentes de Tránsito - AFOCAT entregarán un certificado con su distintivo de vigencia, que tendrá validez dentro de la respectiva circunscripción regional.

Estos fondos y las asociaciones de fondos regionales contra accidentes de tránsito, serán regulados, supervisados, fiscalizados y controlados por la Superintendencia de Banca Seguros y Administradoras Privadas de Fondo de Pensiones, de conformidad con las atribuciones establecidas en el artículo 345° y siguientes de la Ley N° 26702, Ley General del Sistema Financiero y del Sistema de Seguros y Orgánica de la Superintendencia de Banca y Seguros, y en el Reglamento de requerimientos patrimoniales de las empresas de seguros y reaseguros, aprobado por resolución SBS N° 1124-2006, siempre que no contravengan la naturaleza jurídica de las AFOCAT.

30.1.1 Las AFOCAT deberán abrir una o más cuentas de depósito a su nombre, en una o varias empresas del sistema financiero supervisada por la SBS, cuyos fondos son intangibles e inembargables por estar destinada exclusivamente a realizar las operaciones del Fondo, coberturas de siniestros y ayuda social.

30.1.2 Las AFOCAT de regiones colindantes podrán suscribir convenios para ampliar el ámbito de aplicación del Certificado Contra Accidentes de Tránsito - CAT. Los convenios deberán hacerse de conocimiento de los gobiernos regionales pertinentes y de la Superintendencia de Banca, Seguros y Administradoras de Fondos de Pensiones.

30.1.3 Procede la cancelación de los Fondos de una AFOCAT, al no contar con los suficientes recursos económicos y financieros, que no le permitan atender los casos de siniestros y otros compromisos económicos asumidos.

30.1.4 Las AFOCATs, al igual que las compañías aseguradoras, quedan facultadas para emitir el CAT Electrónico, conforme a las disposiciones legales que dicte la autoridad competente.

30.1.5 Las personas que resulten víctimas de un accidente de tránsito, sean ocupantes o no de un vehículo automotor que no cuente con el CAT o el SOAT, serán atendidos de emergencia con las coberturas de gastos médicos y de sepelio o con los recursos económicos del Fondo de Compensación que Administra el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS Y COMPLEMENTARIAS

PRIMERA. Dejar sin efecto todas las resoluciones administrativas dictadas por la SBS, por sanciones, cancelaciones y por procedimientos administrativos sancionadores (PAS) que han sido impuestas o se iniciaron durante el periodo de la emergencia sanitaria decretada por la pandemia del COVID 19, desde marzo del año 2020 hasta la fecha de publicación de la presente norma.

SEGUNDA. El Ministerio de Transportes y Comunicaciones tiene un plazo de 60 días hábiles para elaborar el reglamento de la presente ley y otras disposiciones complementarias.

TERCERA. Deróguese y déjese sin efecto, según corresponda, todas las normas legales que se opongan a la presente Ley.

Lima, 24 de mayo del 2023

Waldemar Cerrón

Milagros Rivas

MARIA AGUERO GUTIERREZ

Isaac Mita Alanoca

Flavio Cruz Mamani

WILSON RUSBEL

A. Paucar

S. Cruz M.

CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, **26** de **mayo** de **2023**

Según la consulta realizada, de conformidad con el Artículo 77° del Reglamento del Congreso de la República: pase la Proposición N° **5162/2022-CR** para su estudio y dictamen, a la (s) Comisión (es) de:

1. **ECONOMÍA, BANCA, FINANZAS E INTELIGENCIA FINANCIERA; y**
2. **TRANSPORTES Y COMUNICACIONES.**

JAVIER ÁNGELES ILLMANN
Oficial Mayor
CONGRESO DE LA REPUBLICA

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

FUNDAMENTACION

Lima es una de las ciudades que concentra la mayor cantidad de unidades móviles de transporte de todo tipo, le siguen Lambayeque, Tacna, Arequipa, Madre de Dios, Cusco y Piura. Toda ciudad capital departamental concentra un parque automotriz considerable.

Según información oficial de la Superintendencia Nacional de los Registros Públicos (SUNARP) en el año 2019 el Registro de Propiedad Vehicular sumó un total de 701,681 registrados; un 6.49% más que el año 2018 (CITA 1).

Según la Asociación Automotriz del Perú - AAP, al año 2015 el departamento de Lima alcanzaba un parque automotor de 1'785,554 vehículos livianos y pesados. En cuanto a vehículos menores (motos y mototaxis), estos alcanzan las 1'252,373 unidades. El parque automotor nacional se calculó en 2'602,030 vehículos livianos y pesados y 2'675,558 vehículos menores. Así, el departamento de Lima poseería el 68.6% del parque automotor liviano y pesado del país, y el 46.8% del parque automotor nacional de vehículos menores (CITA 2).

Las informaciones especializadas nos dan cuenta que en el Perú hay 5.4 vehículos por cada mil habitantes, pero otros países como Chile, Argentina o Panamá tienen índices mayores a 16 vehículos por mil habitantes (CITA 3).

Actualmente el Perú debe estar aproximadamente en unos 3 millones de vehículos livianos y pesados, y con unos 3 millones más de vehículos menores, es decir motos y mototaxis. Este fenómeno creciente es producto de la modernidad, del crecimiento de vías de comunicación, la interconexión entre ciudades, el crecimiento de las ciudades capital de departamentos y las ciudades capitales de provincias, no solo por la migración incesante, sino por el crecimiento explosivo de ciudades por que allí la gente encuentra mejores servicios. Esto hace que millares de transportistas informales conecten los barrios populares y los nuevos asentamientos humanos, las ciudades o centros urbanos.

Este fenómeno generó además de la informalidad otros problemas conexos. La libre importación de autos generó una sobre oferta de vehículos dedicados al transporte público. La informalidad, la tugurización y el casi nulo control de las autoridades en el sector transportes, trajo como consecuencia cientos de accidentes de tránsito y miles de fallecidos. Era ya casi común ver todos los días en los distintos medios de comunicación noticias de accidentes de tránsito en las carreteras y calles de nuestro país, con la subsecuente secuela de muertes, lesiones y discapacidades, y es que la siniestralidad de los accidentes de tránsito es una penosa realidad.

Para el año 2009 los accidentes de tránsito constituían la primera causa de muerte

prematura y discapacidad en el Perú, anualmente se pierden más de 256 mil vidas, después de las enfermedades no transmisibles y las muertes maternas, perinatales y nutricionales, informó el Dr. Víctor Choquehuanca, director de la Oficina General de Defensa Nacional (OGDN) del Ministerio de Salud (CITA 4). Esta realidad siniestra cambió un poco, actualmente se han disminuido los accidentes por el avance en la formalización del transporte, el control del Estado y por el límite de velocidad en las rutas interprovinciales, entre otros esfuerzos.

Frente a este problema en julio del año 2002 se creó en nuestro país, el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito - SOAT, como seguro obligatorio establecido por Ley; ante esta obligatoriedad se vinieron una serie de reclamos y huelgas contra el sistema SOAT por los altos costos que ello implicaba para los transportistas,

INDECOPI mediante Resolución N° 0224-2003/TDCINDECOPI confirmó que las compañías de seguro Mapfre, Pacífico, Positiva, entre otras, habían concertado el precio de las primas de las pólizas de Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito — SOAT. Frente a ello, se crea un sistema alternativo denominado Asociaciones de Fondo Contra Accidentes de Tránsito — AFOCAT.

Las AFOCAT fueron creadas en el año 2006, mediante la Ley N° 28839 que modificó la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre (Ley N° 27181), y las autorizó a través de la emisión de un Certificado contra Accidentes de Tránsito - CAT, a ofrecer una cobertura a las víctimas de los accidentes de tránsito de vehículos pertenecientes a miembros de dichas asociaciones, con indemnizaciones iguales al Seguro Obligatorio contra Accidentes de Tránsito (SOAT) que ofrecen las compañías de seguros. Cabe señalar que las AFOCAT surgieron como consecuencia de la falta de cobertura a los agraviados de accidentes de tránsito y por los altos costos del SOAT.

Las AFOCAT tienen un carácter descentralista de ámbito provincial y regional y que a pesar de todas las dificultades existentes desde su creación, han significado una experiencia muy positiva y beneficiosa para miles de familias sobre todo por sus bajos costos.

La creación de las AFOCAT tuvo como primer objetivo fundamental promover una competencia sana en el mercado de seguros contra accidente de tránsito. Un segundo propósito fue promover una reducción de los costos de las primas del SOAT. Ya han transcurrido más de 15 años desde la creación de las AFOCAT y a pesar de las dificultades, éstas han venido funcionando y cubriendo los accidentes e indemnizando con millones de soles a cientos de víctimas a nivel nacional.

En la página oficial de la Superintendencia de Banca, Seguros y AFP (SBS) se muestran los resultados anuales de siniestros de los últimos 10 años. Allí podemos observar lo siguiente:

AÑO	Monto pagado por siniestros
2010	15 807473
2011	30 788061
2012	37 155375
2013	40 362730
2014	42 422664
2015	45 044283
2016	47 159782
2017	48 884138
2018	40 584143
2019	36 600504
2020	24 993927
TOTAL	**409 803080**

Fuente: Superintendencia de Banca y Seguros

El cuadro muestra que las AFOCAT en su conjunto han cubierto en siniestros en los últimos diez años s/ 409 803 080, lo que demuestra el manejo responsable y atención a las víctimas de accidentes de tránsito, además de ser un sistema que maneja fondos de gran escala.

El sistema de las AFOCAT debe ser fortalecido y perfeccionado para su correcto funcionamiento, no hacerlo, o ponerle trabas legales sería un intento de desaparecerlas acabando con la competencia necesaria que el mercado necesita y además acarrearía una concentración de agentes económicos dedicados al rubro y la oferta, sería precaria con la consiguiente alza de costos.

Es por ello que hoy se hace necesario promover algunos cambios en su regulación y reglamentación a fin de lograr la consolidación y el fortalecimiento económico de las AFOCAT de forma tal que puedan cumplir mejor sus fines, en mejores condiciones. Para ello se requiere promover un marco normativo adecuado, como todos sabemos mediante la Ley N°28839,y Decreto Legislativo N.° 1051, establece la obligatoriedad de todo vehículo automotor que circule en el territorio nacional de contar con una póliza de seguros vigente del Seguro Obligatorio de Accidentes de tránsito (SOAT) o Certificados contra Accidentes de Tránsito (CAT), estos últimos, emitidos por las asociaciones de fondos regionales o provinciales contra accidentes de tránsito, exclusivamente para vehículos de transporte provincial de personas urbano e interurbano incluyendo el transporte especial de personas en mototaxis que presten servicios al interior de la región o provincia y que sólo tienen validez dentro de su respectiva circunscripción.

CONTENIDO DE LA PROPUESTA LEGISLATIVA

Ahora bien las modificaciones que hoy se proponen eliminan distorsiones normativas actualmente existentes en la regulación de las AFOCAT y en síntesis se concretan en los siguientes puntos: es necesario que se amplié la cobertura de las AFOCAT al

transporte particular privado, es muy importante que se amplié el universo al cual se pueden dirigir las AFOCAT, las bases teóricas de los seguros establecen que cuanto más grande es el universo, mejor funciona un sistema de seguros, en este sentido está claro que a mayor número de afiliados a las AFOCAT se generará como base actuarial un mejor resultado técnico y por lo tanto mayor protección a los usuarios y población en general. De otro lado es necesario que se contemple que los gobiernos regionales puedan emitir complementariamente ordenanzas regionales que promueven y apoyen el desarrollo de las AFOCAT respetando claro está la normatividad nacional y finalmente efectivo control y sanción respecto de las AFOCAT que incumplan.

La presente iniciativa legislativa consta de 3 artículos con sus respectivos subíndices y 3 disposiciones transitorias y complementarias.

El artículo 30 de la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, dice:

"**Artículo 30**.- Del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito

30.1 Todo vehículo automotor que circule en el territorio de la República debe contar con una póliza de seguros vigente del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito - SOAT o certificados contra accidentes de tránsito - CAT, que contengan términos equivalentes, condiciones semejantes o mayores coberturas ofertadas que el SOAT vigente, en cuyo caso las asociaciones de fondos regionales o provinciales contra accidentes de tránsito - AFOCAT entregarán el certificado; y además el distintivo que acredita la vigencia del mismo, y serán destinados exclusivamente a vehículos de transporte provincial de personas, urbano e interurbano, incluyendo el transporte especial de personas en mototaxis que presten servicios al interior de la región o provincia, que sólo tendrán validez dentro de la respectiva circunscripción de funcionamiento.

Estos fondos y las asociaciones de fondos regionales o provinciales contra accidentes de tránsito serán regulados, supervisados, fiscalizados y controlados por la Superintendencia de Banca, Seguros y Administradoras Privadas de Fondos de Pensiones, de conformidad con las atribuciones establecidas en el artículo 345 y siguientes de la Ley Nº 26702, Ley General del Sistema Financiero y del Sistema de Seguros y Orgánica de la Superintendencia de Banca y Seguros y en el Reglamento de requerimientos patrimoniales de las empresas de seguros y reaseguros, aprobado por Resolución SBS Nº 1124-2006, siempre que no contravenga la naturaleza jurídica de las AFOCAT.

Los gobiernos locales y/o regionales, a solicitud de las AFOCAT y con conocimiento previo de la Superintendencia de Banca, Seguros y Administradoras Privadas de Fondos de Pensiones, podrán autorizar a las AFOCAT a suscribir convenios para ampliar el ámbito de aplicación del certificado contra accidentes de tránsito en territorios continuos."

La propuesta del artículo modificado dice:

"**Articulo 30 °** Del Seguro Obligatorio de Accidentes de Transito

30.1 Todo vehículo motorizado que circule en el territorio nacional debe contar con una póliza de seguro vigente del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito —

SOAT o Certificado Contra Accidentes de Tránsito — CAT, que contengan términos equivalentes, condiciones semejantes o mayores coberturas ofertadas que el SOAT vigente, en cuyo caso las asociaciones de fondos regionales contra accidentes de tránsito - AFOCAT entregarán un certificado con su distintivo de vigencia, que tendrá validez dentro de la respectiva circunscripción regional.

Estos fondos y las asociaciones de fondos regionales contra accidentes de tránsito, serán regulados, supervisados, fiscalizados y controlados por la Superintendencia de Banca Seguros y Administradoras Privadas de Fondo de Pensiones, de conformidad con las atribuciones establecidas en el artículo 345° y siguientes de la Ley N° 26702, Ley General del Sistema Financiero y del Sistema de Seguros y Orgánica de la Superintendencia de Banca y Seguros, y en el Reglamento de requerimientos patrimoniales de las empresas de seguros y reaseguros, aprobado por resolución SBS **N° 1124-2006**, siempre que no contravengan la naturaleza jurídica de las AFOCAT.

30.1.1 Las AFOCAT deberán abrir una o más cuentas de depósito a su nombre, en una o varias empresas del sistema financiero supervisada por la SBS, cuyos fondos son intangibles e inembargables por estar destinada exclusivamente a realizar las operaciones del Fondo, coberturas de siniestros y ayuda social.

30.1.2 Las AFOCAT de regiones colindantes podrán suscribir convenios para ampliar el ámbito de aplicación del Certificado Contra Accidentes de Tránsito - CAT. Los convenios deberán hacerse de conocimiento de los gobiernos regionales pertinentes y de la Superintendencia de Banca, Seguros y Administradoras de Fondos de pensiones.

30.1.3 Procede la cancelación de los Fondos de una AFOCAT, al no contar con los suficientes recursos económicos y financieros, que no le permitan atender los casos de siniestros y otros compromisos económicos asumidos.

30.1.4 Las AFOCATs, al igual que las compañías aseguradoras, quedan facultadas para emitir el CAT Electrónico, conforme a las disposiciones legales que dicte la autoridad competente.

30.1.5 Las personas que resulten víctimas de un accidente de tránsito, sean ocupantes o no de un vehículo automotor que no cuente con el CAT o el SOAT, serán atendidos de emergencia con las coberturas de gastos médicos y de sepelio o con los recursos económicos del Fondo de Compensación que Administra el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

30.1.6 Las Asociaciones de Fondos regionales y provinciales Contra Accidentes de Tránsito – AFOCAT, están autorizadas en sus respectivas jurisdicciones, para emitir el Certificado Contra Accidentes de Tránsito – CAT, a nivel departamental, provincial, urbano e interurbano, otorgado a los

transportistas que estén debidamente constituidos o por constituirse, para prestar los servicios de transporte público terrestres de pasajeros regular o especial, incluyendo el transporte especial en vehículos menores categoría L5.

Las tres disposiciones transitorias y complementarias sustentas la eliminación de sanciones ejecutadas o en curso desde los tiempos del Covid 19, fija responsabilidad reglamentaria y deroga las normas que se oponen a la presente.

De darse estas modificaciones, las AFOCAT se consolidarán y aprovecharán su potencial ventaja comparativa en los precios respecto a las compañías aseguradoras, evidentemente ello debe redundar también en una mejora sustantiva a operarse dentro de las propias AFOCAT, con capacitación del personal, tecnologías de la información, mayor y mejor asesoría contable, jurídica y técnica para la elaboración de las notas técnicas, los cálculos actuariales, las reservas para riesgos en curso, el manejo de la masa siniestral, etc., coger y aplicar la parte positiva y no la negativa de la propia experiencia del trabajo que vienen desarrollando las empresas aseguradoras con el SOAT y por supuesto orientándose de las propias pautas establecidas por la SBS, lo que a su vez necesariamente redundará en beneficio para la población.

La norma no busca la proliferación de entidades irresponsables que estafen y dejen en el abandono a sus usuarios, No más AFOCAT de membrete y oropel, como actualmente ocurre con algunas que solo desprestigian este mecanismo y que deben ser sancionadas por la autoridad competente, sino todo lo contrario, lo que se busca es dar el marco normativo adecuado para consolidar y fortalecer las AFOCAT, no se niega un mayor control, supervisión, regulación y sanción, muy por el contrario se requiere que la SBS y el INDECOPI cumplan su papel, de forma que las AFOCAT que no cumplan desaparezcan del sistema.

La información contable, tributaria y financiera de las AFOCAT, será periódicamente informada y evaluada para verificar la existencia de fondos y la solvencia necesaria para asumir las obligaciones con terceros. Es necesario que se cumplan con cautela los recursos destinados a cumplir con las obligaciones hacia las víctimas de los accidentes de tránsito, bajo estrictos criterios de seguridad.

En el pasado se han presentado diversas iniciativas que propugnaban algunos cambios semejantes a los aquí propuestos, en tales casos siempre la SBS al emitir su opinión desfavorable de no procedencia de dichas iniciativas ha señalado que: "sin un orden regulatorio basado en experiencias de supervisión en entidades que asumen riesgos a favor de terceros, el sistema creado para facilitar el acceso a unidades de transporte público a las exigencias del SOAT no sería supervisable, por lo que los perjudicados serían las víctimas de los accidentes de tránsito y sus beneficiarios".

El sistema de AFOCAT no ha venido remitiendo información financiera, ni estadísticas que permita evaluar adecuadamente su funcionamiento, alcance y oportunidad de cobertura, lo que se considera como un elemento prioritario y esencial para su evaluación.

La presente iniciativa legislativa reconoce la necesidad de un orden regulatorio basado en la experiencia para que sea aplicada a las AFOCAT sin dejar de lado su naturaleza jurídica, esta propuesta reconoce además la necesidad de que las AFOCAT remitan la información que los organismos encargados del control y supervisión requieren para su evaluación, para un buen manejo de los fondos y cuentas.

Lo que se propone con la presente norma es que las AFOCAT se consoliden y se garantice al público no solo las mismas características de pago que el SOAT, sino también un adecuado nivel de cobertura de siniestros, dándole las condiciones adecuadas para su fortalecimiento y consolidación.

Como se ha detallado, se logrará un mayor y mejor control, supervisión y sanción, así como apoyo y difusión ya que las AFOCAT expresan la fortaleza de las organizaciones sociales regionales que reflejan además la capacidad de los empresarios transportistas en libertad de asociación, el carácter descentralista y sin fines de lucro de las AFOCAT; los beneficiarios finalmente serán los propios usuarios y la sociedad en general ya que se fomentará la competencia entre las AFOCAT y las empresas aseguradoras privadas.

NECESIDAD DE DAR SOLUCIÓN A DICHA PROBLEMÁTICA

Frente a las limitaciones que la normatividad actual le ha puesto a las AFOCAT se hace necesario promover algunos cambios en su regulación y reglamentación a fin de lograr la consolidación y el fortalecimiento económico de las AFOCAT de forma tal que puedan cumplir mejor sus fines, en mejores condiciones. Para ello se requiere promover un marco normativo adecuado. Con estas modificaciones se propone eliminar las distorsiones normativas actualmente existentes que no han permitido su completo desarrollo, y la ampliación de su cobertura al transporte particular privado. Consideramos que, de darse estas modificaciones, las AFOCAT se consolidarán y aprovecharán su potencial ventaja comparativa en los precios, respecto a las aseguradoras, lo que a su vez necesariamente redundará en un beneficio para la población expresado en un mejor servicio de los usuarios.

Para solucionar la problemática abordada en la presente iniciativa legislativa, se propone modificar el artículo 30° literal 1 de la Ley 27181, Ley general de Transporte y Tránsito Terrestre, para ampliar la cobertura de las AFOCAT, fortalecer su consolidación y generar una sana competencia con otras entidades que se dedican al mismo rubro, como las compañías aseguradoras.

ANÁLISIS COSTO - BENEFICIO

La presente iniciativa legislativa no generará ningún tipo de gasto adicional al Estado, lo único que busca es darle los mecanismos legales a las AFOCAT para que puedan

fortalecerse y cumplir con los fines para los que se crearon. Por lo tanto, la presente norma no irroga gasto alguno al erario nacional, muy por el contrario, con sus impuestos contribuye a incrementar los ingresos para el Estado Peruano, por cuanto su formalización y fortalecimiento en el mercado así lo determinan.

Además, reconoce el derecho a la libre competencia empresarial de las Asociaciones de Fondos Regionales Contra Accidentes de Tránsito - AFOCAT y las Compañías Aseguradoras, contribuyendo a la descentralización del servicio a las regiones y provincias del interior del país.

IMPACTO DE LA VIGENCIA DE LA NORMA EN LA LEGISLACIÓN NACIONAL

La presente propuesta legislativa no colisiona con el marco constitucional vigente ni con norma legal alguna; por el contrario, busca modificar el artículo 30° literal 1 de la Ley 27181, Ley general de Transporte y Tránsito Terrestre, con la finalidad de lograr el fortalecimiento de las AFOCAT y ampliar su cobertura, fortaleciéndolas y consolidándolas en beneficio de los usuarios y sociedad en general.

VINCULACION CON EL ACUERDO NACIONAL Y SUS POLITICAS NACIONALES

La presente norma cumple con las políticas de Estado fijadas por el Acuerdo Nacional, y la iniciativa se vincula con la Agenda Legislativa del Congreso de la República, respetando el Estado de derecho y la jerarquía de las leyes.

La presente iniciativa legislativa se enmarca dentro de las siguientes Políticas aprobadas por el Acuerdo Nacional:

- Política 1, sobre el fortalecimiento del régimen democrático y del Estado de derecho.
- Política 8, sobre descentralización política, económica y administrativa para propiciar el desarrollo integral, armónico y sostenido del Perú.
- Política 11, sobre la promoción de la igualdad de oportunidades sin discriminación.
- Política 14, sobre el acceso al empleo pleno, digno y productivo.
- Política 17, sobre afirmación de la economía social de mercado.
- Política 18, sobre la búsqueda de la competitividad, productividad y formalización de la actividad económica.

CITA 1: https://www.sunarp.gob.pe/PRENSA/inicio/post/2020/01/08/sunarp-numero-de-autos-que-circulan-en-el-pais-acumula-una-decada-de-crecimiento-continuo

CITA 2:
chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://www.limacomovamos.org/cm/wp-content/uploads/2016/09/InformeMovilidad2015-1.pdf

CITA 3:
https://rpp.pe/lima/actualidad/la-cantidad-de-autos-es-el-problema-en-el-trafico-de-lima-noticia-1248078

CITA 4:
https://www.gob.pe/institucion/minsa/noticias/38133-los-accidentes-de-transito-son-la-primera-causa-de-muerte-prematura-y-discapacidad-en-el-peru