



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

El congresista de la República Nivardo Edgar Tello Montes a través del Grupo Parlamentario Perú Libre, ejerciendo el derecho de iniciativa legislativa que les confiere el artículo 107 de la Constitución y 76 del Reglamento del Congreso de la República presenta el siguiente proyecto:

I. FORMULA LEGAL

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

Artículo 1. Objeto de la Ley.

Modifícase 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.**

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

“Artículo 30 ° Del Seguro Obligatorio de Accidentes de Transito

30.1 Todo vehículo automotor que circule en el territorio de la República 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 el certificado; y además el distintivo que acredita la vigencia del mismo, que solo tendrá validez

dentro de la respectiva circunscripción **regional de autorización correspondiente.**

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 345º 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 contravenga la naturaleza jurídica de las AFOCAT.

30.1.1 Las AFOCAT deberán abrir una o más cuenta 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 CAT. Los convenios necesariamente 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 Los únicos casos en que procede la cancelación de los Fondos de una AFOCAT, o del cierre y clausura de los Fondos, es por no contar con los suficientes recursos económicos y financieros que no le permita seguir atendiendo lo casos de siniestros y otros compromisos económicos asumidos.

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

30.1.5 Las AFOCATs y las Compañías Aseguradoras harán su Aporte Económico Mensual y Obligatorio del 0.5 % del costo, por cada uno de los CAT y de los SOAT que vendan, al Programa Social: Fondo de Inclusión Social Solidario – “Ollas Comunes” – Hambre Cero. En el caso de las AFOCATs, el mencionado aporte del 0.5 % se deducirá del monto que corresponde al 80 %, asignado para a los aportes de riesgos.

30.1.6 Para que las AFOCATs y las Compañías Aseguradoras, que venden el CAT y el SOAT, respectivamente, concreten este Aporte Económico es indispensable que previamente suscriban un Convenio de Aportes inter institucionales y se harán efectivo dentro de los 5 días

hábiles después de la liquidación y la presentación de los balances financieros mensuales que presenten a la SBS.

30.1.7 Las AFOCATs y las Compañías Aseguradoras harán como Aporte Económico, al Programa Social : Fondo de Inclusión Social Solidario – “Ollas Comunes” – Hambre Cero, el Monto de los Beneficios no Cobrados del CAT y del SOAT por falta de beneficiarios de las víctimas fallecida, una vez transcurrido el plazo de prescripción liberatoria que indica el reglamento (deroga el inciso b) del artículo 14° y el artículo 17° del Decreto Supremo N° 034-2011-MTC, que modifica e incorpora disposiciones al Reglamento del Fondo de Compensación del SOAT, aprobado por el D.S. 024-2004-MTC), cuyas condiciones se establecerán en los convenios inter institucionales de aportes que suscriban las partes.

30.1.8 Dentro del comité de Administración del Fondo de Inclusión Social Solidario – “Ollas Comunes” – Hambre Cero, que constituya cada municipalidad distrital, beneficiaria del aporte que hacen las AFOCATs y las Compañías Aseguradoras, también estará integrada por un representante de cada una de las AFOCATs y las Cías. Aseguradoras.

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

DISPOSICIONES TRANSITORIAS Y COMPLEMENTARIAS

PRIMERA. – Dictar Amnistía y, en consecuencia, dejar sin efecto absolutamente todas las resoluciones administrativas dictadas por la SBS, por sanciones, cancelaciones y por procedimientos administrativos sancionadores (PAS) que ha impuesto e iniciado, respectivamente, la SBS; durante el periodo de emergencia sanitaria decretada por la pandemia del COVID 19, marzo del 2020, hasta la fecha, contra las AFOCATs, por cuestiones administrativas.

SEGUNDA. – El Ejecutivo tiene un plazo de 60 días para modificar, elaborar y publicar los Reglamentos de la presente ley que consideren necesarios.

TERCERA. - La presente Ley entrara en vigencia al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial El Peruano.

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

Lima, abril del 2022.



Firmado digitalmente por:
TACURI VALDIVIA German
Adolfo FAU 20181749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 19/04/2022 15:55:13-0500



Firmado digitalmente por:
TELLO MONTES Nivardo
Edgar FAU 20181749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 25/01/2022 12:59:30-0500



Firmado digitalmente por:
MEDINA HERMOSILLA
Elizabeth Sara FAU 20181749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 21/04/2022 11:00:00-0500



Firmado digitalmente por:
VARAS MELENDEZ Bias
Marcial FAU 20181749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 18/04/2022 16:03:55-0500



Firmado digitalmente por:
PALACIOS HUAMAN Margot
FAU 20181749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 20/04/2022 12:18:10-0500



Firmado digitalmente por:
PORTALATINO AVALOS Kelly
Roxana FAU 20181749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 20/04/2022 11:17:31-0500



Firmado digitalmente por:
CERRON ROJAS Waldemar
Jose FAU 20181749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 26/04/2022 10:45:12-0500

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. FUNDAMENTO DE LA PROPUESTA

1.1 DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA

A medida que el fenómeno de la migración interna se iba acentuando en las últimas décadas y creció la informalidad, también se produjo una evolución semejante en el transporte masivo de pasajeros principalmente en las grandes ciudades y las zonas urbanas de todo el país. Millares de transportistas informales comenzaron a conectar 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.

Frente a este problema en julio del 2002 se creó en nuestro país, primero el 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.

Cabe recordar que INDECOPÍ mediante Resolución N° 0224-2003/TDC-INDECOPÍ 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 como 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 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 las AFOCAT 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 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 estas 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 y Seguros y AFP (SBS) se muestran los resultados anuales de siniestros de los últimos 10 años. Allí podemos observar el siguiente cuadro:

AÑO	Monto pagado por siniestros
2010	15 807 473
2011	30 788 061
2012	37 155 375
2013	40 362 730
2014	42 422 664
2015	45 044 283
2016	47 159 782
2017	48 884 138
2018	40 584 143
2019	36 600 504
2020	24 993 927
TOTAL	409 803 080

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.

No obstante, 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.º 1051, establece la obligatoriedad de todo vehículo automotor que circule en el territorio de la república 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 Fondo 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 solo tienen validez dentro de la respectiva circunscripción del funcionamiento.

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 amplíe la cobertura de las AFOCAT al transporte particular privado**, es muy importante que se amplíe el universo al cual se pueden dirigir las AFOCAT, las bases teóricas de los seguros establecen que cuanto más grande es el universo o asegurados que se tiene, mejor funciona un sistema de seguros, en este sentido está claro que a mayor número de afiliados a las AFOCAT se generara 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. Estas modificaciones que proponemos las podemos apreciar en el siguiente cuadro:

Ley actual	Propuesta de artículo modificado
Ley 27181	Modifícase el artículo 30º, literal 1 de la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.
“Artículo 30:- Del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito	“Artículo 30 º 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, <u>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</u>	30.1 Todo vehículo automotor que circule en el territorio de la República 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 el certificado; y además el distintivo que acredita la vigencia del mismo, que solo tendrá validez dentro de la respectiva circunscripción regional de autorización correspondiente. Estos Fondos y las asociaciones de fondos regionales contra accidentes de tránsito serán regulados, autorizados, 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 345º 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

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 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 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."

el Reglamento de requerimientos patrimoniales de las empresas de seguros y reaseguros, aprobado por resolución SBS N° 1124-2006, siempre que no contravenga la naturaleza jurídica de las AFOCAT.

30.1.1 Las AFOCAT deberán abrir una o más cuenta 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 CAT. Los convenios necesariamente 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 Los únicos casos en que procede la cancelación de los Fondos de una AFOCAT, o del cierre y clausura de los Fondos, es por no contar con los suficientes recursos económicos y financieros que no le permita seguir atendiendo lo casos de siniestros y otros compromisos económicos asumidos.

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

30.1.5 Las AFOCATs y las Compañías Aseguradoras harán su Aporte Económico Mensual y Obligatorio del 0.5 % del costo, por cada uno de los CAT y de los SOAT que vendan, al Programa Social: Fondo de Inclusión Social Solidario – “Ollas Comunes” – Hambre Cero. En el caso de las AFOCATs, el mencionado aporte del 0.5 % se deducirá del monto que corresponde al 80 %, asignado para a los aportes de riesgos.

30.1.6 Para que las AFOCATs y las Compañías Aseguradoras, que venden el CAT y el SOAT, respectivamente, concreten este Aporte Económico es indispensable que previamente suscriban un Convenio de Aportes inter institucionales y se harán efectivo dentro de los 5 días hábiles después de la liquidación y la presentación de los balances financieros mensuales que presenten a la SBS.

30.1.7 Las AFOCATs y las Compañías Aseguradoras harán como Aporte Económico, al Programa Social : Fondo de Inclusión Social Solidario – “Ollas Comunes” – Hambre Cero, el Monto de los Beneficios no Cobrados del CAT y del SOAT por falta de beneficiarios de las víctimas fallecida, una vez transcurrido el plazo de prescripción liberatoria que indica el reglamento (deroga el inciso b) del artículo 14° y el artículo 17° del Decreto Supremo N° 034-2011-MTC, que modifica e incorpora disposiciones al Reglamento del Fondo de Compensación del SOAT, aprobado por el D.S. 024-2004-MTC), cuyas condiciones se establecerán en los convenios inter institucionales de aportes que suscriban las partes.

30.1.8 Dentro del comité de Administración del Fondo de Inclusión Social Solidario – “Ollas Comunes” – Hambre Cero, que constituya cada municipalidad distrital, beneficiaría del aporte que hacen las AFOCATs y las Compañías Aseguradoras, también estará integrada por un representante de cada una de las AFOCATs y las Cías. Aseguradoras.

30.1.9 Las personas que sean ocupantes, o no, de un vehículo automotor que no cuente con el CAT o el SOAT y resulten víctimas de un accidente de tránsito serán atendidos de urgencia o emergencia con las coberturas de gastos médicos y de

	sepelio, con los recursos económicos del Fondo de Compensación que Administra el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, con cargo a la repetición de quien o quienes resulten responsables.
--	--

Consideramos que de darse estas modificaciones, las AFOCAT se consolidaran y aprovecharan su potencial ventaja comparativa en los precios respecto a las 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 redundara en un beneficio para la población expresado en un mejor servicio de los usuarios.

Se debe tomar en cuenta que la norma no busca la proliferación de entidades irresponsables que estafen y dejan en el abandono a sus usuarios, No más AFOCAT de membrete o pacotilla, como actualmente ocurre con algunas autodenominadas así, que solo desprestigian este mecanismo y que deben ser debidamente sancionadas por la autoridades competentes, sino precisamente todo lo contrario lo que se busca es dar el marco adecuado para consolidar y fortalecer definitivamente el novedoso mecanismo de las AFOCAT, no se niega por tanto la necesidad de control supervisión, regulación y sanción, muy por el contrario es un hecho incuestionable que se requiere que tanto la SBS y el INDECOPI cumplan su papel, de forma tal que aquellas AFOCAT que no cumplan desaparezcan del sistema, es tan bien un hecho incuestionable que la información contable ya sea tributaria o financiera de las AFOCAT, sea periódicamente informada y evaluada ello es necesario para verificar constantemente la existencia de fondos y la solvencia necesaria para asumir las obligaciones con terceros, sin duda que es necesario que se cumplan con cautelar los recursos destinados a cumplir con las obligaciones hacia las víctimas de los accidentes de tránsito, bajo estrictos criterios de seguridad.

En esta parte es necesario comentar que en el pasado se han presentado diversas iniciativas que propugnaban algunos cambios semejantes a los aquí propuestos, en tales casos siempre invariablemente 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.

En este sentido, cabe precisar que el sistema de AFOCAT no ha venido remitiendo información financiera, ni estadística que permita evaluar adecuadamente su funcionamiento, alcance y oportunidad de cobertura, lo que se considera como un elemento prioritario y esencial para su evaluación...” al respecto y en relación a la presente iniciativa es de indicar que esta reconoce la necesidad de un orden regulatorio basado en la experiencia a la que alude la SBS y que esta sea aplicada a las AFOCAT sin desnaturalizar claro esta 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, el fortalecimiento que se propugna va de la mano con la seriedad, responsabilidad y transparencia en el manejo adecuado de los fondos y cuentas. Insistimos que lo que se propone en la presente norma es a 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, pero para ello reiteramos (a contracorriente de toda la opinión que se genera a partir de los intereses netamente comerciales y el enorme poder en el mercado por parte de las empresas aseguradoras con sus lobbies) esto no se lograra liquidando ni desnaturalizando a este novedoso sistema alternativo al SOAT, sino más bien dándole las condiciones adecuadas para su fortalecimiento y consolidación.

Por todo lo expuesto, control supervisión y sanción claro que sí, pero también apoyo y difusión consideramos esta es también parte de una verdadera política de inclusión social, ya que las AFOCAT expresan la fortaleza de organizaciones sociales regionales que reflejan además la capacidad de los transportistas así como la libertad de asociación, el carácter descentralista y social y sin fines de lucro de las AFOCAT, los beneficiarios finalmente serán los propios usuarios y la sociedad en general ya que se fomentara la competencia entre las AFOCAT y las empresas aseguradoras privadas.

1.2 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 consolidaran y aprovecharan su potencial ventaja comparativa en los precios respecto a las aseguradoras, lo que a su vez necesariamente redundara en un beneficio para la población expresado en un mejor servicio de los usuarios.

1.3 PROPUESTA DE SOLUCIÓN

Para dar solución a la problemática señalada 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 desarrollo y generar una sana competencia con otras entidades que se dedican al mismo rubro.

II. EFECTOS DE LA VIGENCIA DE LA NORMA SOBRE LA LEGISLACIÓN NACIONAL

☐ **Sobre la Constitución Política**

La presente iniciativa legislativa no colisiona con la Constitución Política del Perú.

☐ **Sobre la legislación nacional.**

El efecto del presente Proyecto de Ley es la modificatoria del artículo 30°, literal 1 de la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre con la finalidad de lograr un fortalecimiento de las AFOCAT a fin de fortalecerlas y consolidarlas mejorando su funcionamiento en beneficio de los usuarios.

III ANÁLISIS COSTO-BENEFICIO

Para la implementación de la presente propuesta no se requiere inversión alguna que se tenga que hacer que genere gastos al fisco, lo único que se busca es darle los mecanismos legales a las AFOCAT para que puedan fortalecerse y cumplir con los fines para las que han sido creadas. Por lo tanto, la presente iniciativa legislativa no irroga desembolso alguno al erario nacional, por el contrario, contribuye significativamente a incrementar los fondos del erario nacional.

IV VINCULACIÓN CON LA AGENDA LEGISLATIVA Y CON LAS POLÍTICAS DEL ACUERDO NACIONAL

Respecto a la vinculación con el Acuerdo Nacional, la propuesta se encuentra enmarcada dentro de las políticas de estado: Competitividad, porque al generar las condiciones necesarias para el fortalecimiento de las AFOCAT (que son organizaciones sociales de carácter descentralista) se genera mayores oportunidades en las propias regiones y provincias.

TERCERA POLÍTICA DE ESTADO

COMPETITIVIDAD DEL PAÍS

17. Afirmación de la economía social de mercado

Nos comprometemos a sostener la política económica del país sobre los principios de la economía social de mercado, que es de libre mercado, pero conlleva el papel insustituible de un Estado responsable, promotor, regulador, transparente y subsidiario, que busca lograr el desarrollo humano y solidario del país mediante un crecimiento económico sostenido con equidad social y empleo.

Con este objetivo, el Estado:

- (a) garantizará la estabilidad de las instituciones y las reglas de juego;
- (b) promoverá la competitividad del país... las políticas de desarrollo sectorial en los niveles nacional, regional y local;
- (c) estimulará la inversión privada;
- (e) evitará el abuso de posiciones dominantes y prácticas restrictivas de la libre competencia...

...

18. Búsqueda de la competitividad, productividad y formalización de la actividad económica

Nos comprometemos a incrementar la competitividad del país... La mejora en la competitividad de todas las formas empresariales, incluyendo la de la pequeña y micro empresa, corresponde a un esfuerzo de toda la sociedad y en particular de los empresarios, los trabajadores y el Estado, para promover el acceso a una educación de calidad, un clima político y jurídico favorable y estable para la inversión privada, así como para la gestión pública y privada...

Con este objetivo el Estado:

...

- (b) garantizará un marco legal que promueva la formalización y la competitividad de la actividad económica;

...

- (e) promoverá una mayor competencia en los mercados de bienes y servicios, financieros y de capitales;

...

- (k) construirá una cultura de competitividad y de compromiso empresarial con los objetivos nacionales.