

**LEY QUE ESTABLECE EL SEGURO COMPLEMENTARIO PARA TRANSPORTISTAS DE PERSONAS E INCORPORA EL NUMERAL 30.9 EN EL ARTÍCULO 30° DE LA LEY N° 27181, LEY GENERAL DE TRANSPORTE Y TRANSITO TERRESTRE**

Los Congresistas miembros del Grupo Parlamentario **Acción Popular**, a iniciativa del Congresista **JUAN CARLOS MORI CELIS**, y demás Congresistas firmantes, al amparo de lo dispuesto en el artículo 107° de la Constitución Política y conforme lo establece el numeral 2) del artículo 76° del Reglamento del Congreso de la República, presentan el siguiente:

**FÓRMULA LEGAL**

El Congreso de la República  
Ha dado la Ley siguiente:

**LEY QUE ESTABLECE EL SEGURO COMPLEMENTARIO PARA TRANSPORTISTAS DE PERSONAS E INCORPORA EL NUMERAL 30.9 EN EL ARTÍCULO 30° DE LA LEY N° 27181, LEY GENERAL DE TRANSPORTE Y TRANSITO TERRESTRE**

**Artículo 1°.- Objeto de la Ley**

La presente Ley tiene por objeto establecer el Seguro Complementario Obligatorio aplicable a los transportistas de personas e incorporar el numeral 30.9 en el artículo 30 de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.

**Artículo 2°.- Incorporación del numeral 30.9 en el artículo 30° de la Ley N° 27181**

Incorpórese el numeral 30.9 en el artículo 30 de la Ley N° 27181, Ley general de Transporte y tránsito terrestre, en los siguientes términos:

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

[...]

**30.9** Autorícese el uso excepcional del Fondo de Compensación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito para cubrir gastos médicos y de rehabilitación que excedan el límite de (5) Unidades Impositivas Tributarias (UIT), previa evaluación técnica conforme a criterios de alta complejidad médica, vulnerabilidad socioeconómica y ausencia de cobertura alternativa. Esta cobertura excepcional se denomina **Seguro Complementario para Transportistas de Personas**, y será aplicable a todos los vehículos automotores de categoría M destinado al transporte de personas en el territorio nacional. Para efectos de esta cobertura, los conductores deberán estar afiliados en una persona jurídica bajo la modalidad de asociación,

cooperativa u otra forma organizativa reconocida, la cual deberá contratar una póliza de Seguro Complementario para Transportistas de Personas que cubra los riesgos de invalidez y muerte derivados de la actividad de transporte.

La contratación del Seguro Complementario para Transportistas de Personas se efectuará bajo el principio de libre competencia entre entidades aseguradoras, debiendo considerar los riesgos específicos del sector transporte, entre ellos:

- a. Alta exposición a accidentes de tránsito derivados de la congestión vehicular y deficiencias en la infraestructura vial.
- b. Riesgos laborales y de seguridad personal derivados de condiciones adversas en el entorno de trabajo, exposición a situaciones de vulnerabilidad, y protocolos de protección.
- c. Riesgos psicosociales asociados al estrés crónico, contaminación ambiental y ruido urbano.
- d. Condiciones laborales informales y ausencia de cobertura aseguradora.
- e. Responsabilidad directa sobre la vida e integridad de las personas transportadas.

### **Artículo 3°.- Financiamiento del Seguro Complementario para Transportistas de Personas en vehículo de categoría M**

El Seguro Complementario para Transportistas de Personas, será financiado con cargo al Fondo de Compensación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – SOAT, conforme a lo establecido en la Cuarta Disposición Final del Decreto Supremo N° 024-2002-MTC, que aprueba el Reglamento Nacional de responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito.

### **DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA**

**ÚNICA.-** El Poder Ejecutivo, en el plazo no mayor de cuarenta y cinco (45) días calendario contados desde la fecha de la publicación de la presente ley, dicta las disposiciones reglamentarias y aprueba los instrumentos de gestión para la implementación, supervisión y fiscalización, en el marco del Plan Nacional de Articulación Interinstitucional para la Seguridad Ciudadana en el Sector Transporte.

Lima, 09 de octubre del 2025

-----  
**JUAN CARLOS MORI CELIS**  
Congresista de la República

## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

### I. FUNDAMENTACIÓN

La presente iniciativa, se formula atendiendo al clamor de los trabajadores de transporte público, y en coherencia a lo peticionado por la presidencia de la Comisión de Transportes y Comunicaciones, que mediante el Oficio N° 0465-2025-2026-CTC-JCMC-CR, de fecha 03 de octubre del 2025, que ha sido remitido ante la Presidencia del Consejo de Ministros, a través del cual se ha solicitado al Poder Ejecutivo ampliar los alcances del Decreto Supremo N° 024-2002-MTC, Aprueban el TUO del Reglamento del Fondo de Compensación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, en el marco del acuerdo y compromiso 11 del Acta de Acuerdos de la Mesa de Seguridad Ciudadana realizada el 11 de abril de 2025 que señala: *“Evaluar las alternativas de apoyo a los familiares víctimas de sicariato y extorsión del sector transportes, así como el seguro de vida de los transportistas”*, por lo que se ha realizado consultas a la APESEG sobre la posibilidad de ampliar la cobertura del Fondo de Compensación del SOAT que resulten viables para los transportistas, pasajeros y peatones.

En tal sentido, se adjunta un análisis de la ampliación de la cobertura del Fondo de Compensación del SOAT para cubrir gastos de los agraviados en accidentes de tránsito cuando superen las 5 UIT (Anexo 1), a partir de la consulta realizada a la Asociación Peruana de Empresas de Seguros - APESEG, lo consideramos pertinentes, quienes han alcanzado una propuesta de límites para la norma de ampliación del Fondo de Compensación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito y de los mecanismos de control, transparencia y fiscalización que garanticen el buen uso del FCS.

En efecto, el Decreto Supremo N° 024-2002-MTC, que aprueba el Reglamento Nacional de responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito, en beneficio de los transportistas, los pasajeros y los peatones, máxime en la coyuntura de inseguridad actual.

#### **Análisis de la ampliación de la Cobertura del Fondo de Compensación del SOAT para cubrir los gastos de los agraviados en un accidente de tránsito cuando superen las 5 UIT**

El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) es un instrumento de protección social obligatorio, establecido por la Ley N° 27181 y su Reglamento, aprobado por Decreto Supremo N° 022-2002-MTC, cuya finalidad es amparar los daños corporales que sufren las personas a consecuencia de un accidente de tránsito, entre ellas, la cobertura de gastos médicos, y complementariamente, el Fondo de Compensación del SOAT, cuyo reglamento es el Decreto Supremo N° 024-2004-MTC, que actúa como una red de seguridad destinada a indemnizar a las víctimas de accidentes de tránsito en casos que el responsable del accidente de tránsito se dio a la fuga y no pudo ser identificado.

## **Importancia de ampliar la cobertura del Fondo de Compensación del SOAT**

De acuerdo con las estadísticas de siniestros, se estima que menos del 1% de las personas accidentadas se encuentran en situación de vulnerabilidad al resultar insuficiente las 5 UIT contempladas en el SOAT del vehículo que participó en el accidente de tránsito, y la necesidad de ampliar la cobertura del FCS para incluir estos casos, no solo es una medida de justicia social y protección a los más vulnerables, sino una necesidad económica para completar la atención médica de los agraviados y de igual forma, evitar el empobrecimiento de las familias peruanas, asegurando así la protección integral que el sistema de SOAT busca garantizar en estricta coherencia con su finalidad social, dado que el SOAT es un seguro obligatorio de accidentes personales creado en el año 2002, que cubre los riesgos de muerte y lesiones corporales a consecuencia de accidentes de tránsito, con independencia de la responsabilidad civil de los conductores.

Su objetivo primordial es brindar una protección inmediata y efectiva a las víctimas y en ese contexto, las compañías de seguros han pagado aproximadamente 4,000 millones de soles en gastos médicos e indemnizaciones, lo que ha posibilitado que más de un millón y medio de personas accedan a una atención médica de manera oportuna, cuyas coberturas indemnizatorias del SOAT, actualizadas anualmente, comprenden:

- Gastos médicos, que comprende el transporte de la víctima hasta el establecimiento de salud más cercano, asistencia farmacéutica y gastos de hospitalización, ascendente a 5 UIT.
- Indemnización por incapacidad temporal hasta 1 UIT.
- Invalidez permanente ya sea esta, parcial o total hasta 4UIT.
- Indemnización por muerte accidental ascendente a 4UT.
- Gastos de sepelio hasta 1UIT.

De acuerdo con estimaciones de las compañías de seguros, aproximadamente menos del 1% de las víctimas de accidentes de tránsito incurre en gastos médicos y de rehabilitación que exceden el límite de cobertura de 5 UIT, pero este grupo de personas y sus familias enfrentan barreras de acceso a la justicia y reparación y se ven obligadas a asumir deudas onerosas o a interponer largos y costosos procesos judiciales para obtener una indemnización, desnaturalizando el carácter ágil y protector del SOAT, a pesar de ello, de acuerdo con el Informe N° 002-2025-MTC/10.00.10, del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, el "Fondo SOAT vs PNP Estadísticas 2023" se registraron en ese año 87,083 accidentes de tránsito a nivel nacional. De este total, 2,167 correspondieron a atropellos y fuga, siniestros que son de competencia del Fondo de Compensación. A pesar de ello, la data operativa del Fondo de Compensación revela una significativa subutilización de dicho fondo.

La subutilización del Fondo de Compensación del SOAT, se da por desconocimiento del marco normativo y baja difusión institucional, dado que el Fondo de Compensación carece de campañas sostenidas de información dirigidas a víctimas, familiares y operadores de justicia;

y muchos establecimientos de salud y comisarías no informan oportunamente sobre el procedimiento para acceder al fondo, lo que genera pérdida de oportunidad y desprotección.

De otro lado, las barreras administrativas y requisitos excesivos, como la exigencia de documentos como el parte policial con avance de investigación, historia clínica detallada y comprobantes originales pueden resultar inaccesible para personas en situación de vulnerabilidad o con atención médica informal, sumado a ello, la falta de interoperabilidad entre el MTC, la PNP y el MINSA retrasa la validación de siniestros y la activación del fondo, cuando la activación debe ser automática, dado que en el modelo actual se exige que la víctima o sus familiares inicien el trámite, lo que contradice el principio de protección inmediata del SOAT, tampoco existen protocolos que permitan que el establecimiento de salud active el fondo directamente ante casos evidentes de atropello y fuga, tampoco se publican informes periódicos sobre el uso, ejecución presupuestal y número de beneficiarios del Fondo de Compensación, lo que implica que hay ausencia de indicadores de desempeño impide evaluar su eficacia y proponer mejoras normativas.

**Cuadro N° 1**  
**Número de atenciones y operaciones pagadas**

<b>Años</b>	<b>Personas atendidas</b>	<b>Operaciones Pagadas</b>
2020	261	587
2021	204	375
2022	290	467
2023	661	1111
2024	1014	1756
<b>TOTAL</b>	<b>2,430</b>	<b>4,296</b>

**Fuente:** Asociación Peruana de Empresas de Seguros - APESEG

En el 2023, el Fondo solo atendió a 661 personas, lo que representa apenas el 30.50% del total de siniestros por atropello y fuga registrados por la PNP. En el 2024, la cobertura mejoró a 1,014 personas (46.50%); sin embargo, más de la mitad de las víctimas potenciales no accedieron a este beneficio, evidenciando una brecha significativa en la protección.

**Cuadro N° 2**  
**Saldos del Fondo de Compensación del SOAT**

<b>Año</b>	<b>Saldo del Fondo S/</b>
2021	42,566,137
2022	51,333,303
2023	57,237,575

2024	64,800,260
------	------------

Fuente: Asociación Peruana de Empresas de Seguros - APESEG

La solvencia del Fondo de Compensación del SOAT, ha mantenido una tendencia creciente y saludable.

### Ingresos históricos del Fondo de Compensación del SOAT (S/)

Los ingresos, provenientes principalmente del aporte del 1% de las compañías de seguros y a la fecha 1.5% de cada SOAT vendido, muestran un crecimiento sostenido:

#### Cuadro N° 3

##### Ingresos provenientes del Fondo

Año	Ingresos S/
2021	9,478,000
2022	10,406,052
2023	11,176,743
2024	14,624,024

Fuente: Asociación Peruana de Empresas de Seguros - APESEG

### Gastos históricos del Fondo de Compensación del SOAT FCS (S/)

Los desembolsos del Fondo de Compensación del SOAT, si bien han aumentado, representan un porcentaje menor de sus ingresos y saldos, indicando capacidad de asumir mayores obligaciones.

#### Cuadro N° 4

##### Gastos Histórico del Fondo de Compensación del SOAT

Año	Gastos S/
2021	1,251,716
2022	1,638,886
2023	4,737,051
2024	7,061,339

Fuente: Asociación Peruana de Empresas de Seguros - APESEG

## IMPACTOS DE LA PROPUESTA

**Impacto social:** Desde una perspectiva legal, la propuesta se alinea con el principio de protección social e integral que inspira el SOAT, consagrado en la Constitución Política; y socialmente, es imperativo evitar que las familias peruanas caigan en situación de

vulnerabilidad económica por catástrofes médicas derivadas de accidentes de tránsito, garantizando el derecho a la salud y a la seguridad social.

**Impacto económico:** Para evaluar la viabilidad financiera de la ampliación propuesta, se elaboraron dos escenarios con una proyección hasta el año 2034 bajo los siguientes supuestos:

Se consideró un crecimiento anual del 8%, como consecuencia de los aportes de las compañías de seguros y gastos operativos por el mismo porcentaje, debiendo destacarse que este modelo no incluye el incremento programado del aporte de las compañías de seguros del 1.5% al 2% a partir de enero del año 2028, ni la variación del valor de la UIT cada año, lo que implica un enfoque conservador en las proyecciones, sino se estimó un gasto anual constante de S/ 9,101,474 destinado a cubrir a aproximadamente 567 víctimas anuales cuyos costos exceden el límite de 5 UIT.

Este monto se calculó con base en los costos promedio de las coberturas del SOAT (atención médica, gastos de sepelio, indemnizaciones por incapacidad o invalidez y fallecimiento), considerando un adicional de 3 UIT (S/15,450) por víctima, esto es, S/16,052 por persona.

**i) Escenario 1 (Crecimiento moderado - 8% en gastos)**

Escenario 1 en S/.	Datos Proyectados										
	Detalle	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
Saldo Inicial del Fondo	64,800,260	59,923,263	54,572,080	49,327,988	44,285,939	39,489,869	34,964,237	30,620,253	26,372,984	22,198,715	
Ingresos (8% en promedio año a año)	12,450,723	12,586,637	13,352,635	14,266,299	15,280,827	16,381,300	17,459,384	18,524,251	19,642,854	20,815,544	
Gastos (incremento del 8% año a año)	8,226,246	8,836,346	9,495,253	10,206,874	10,975,424	11,805,458	12,701,894	13,670,046	14,715,649	15,844,901	
Propuesta - Cobertura 3UIT (1% de accidentados)	9,101,474	9,101,474	9,101,474	9,101,474	9,101,474	9,101,474	9,101,474	9,101,474	9,101,474	9,101,474	9,101,474
Saldo del fondo proyectado	59,923,263	54,572,080	49,327,988	44,285,939	39,489,869	34,964,237	30,620,253	26,372,984	22,198,715	18,067,884	

**Fuente:** Asociación Peruana de Empresas de Seguros - APESEG

Como se podrá observarse, a pesar de su naturaleza compensatoria y su rol subsidiario frente a siniestros de atropello y fuga, el Fondo de Compensación del SOAT mantiene una acumulación sostenida de recursos, proyectando un saldo disponible de S/18 millones para el año 2034. Esta cifra evidencia una baja ejecución operativa del fondo, lo que contrasta con la creciente demanda de atención médica y rehabilitación por parte de las víctimas más vulnerables del sistema de tránsito; por tanto, resulta imperativo optimizar los mecanismos de acceso, simplificación de los procedimientos administrativos y garantizar que estos recursos cumplan efectivamente su finalidad constitucional de protección y reparación.

**ii) Escenario 2 (Crecimiento extremo - 12% en gastos)**

Escenario 2- Externo S/.	Datos Proyectados										
	Detalle	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
Saldo Inicial del Fondo	64,800,260	59,640,809	53,668,228	47,398,717	40,852,389	33,987,250	26,729,244	18,876,783	10,215,945	575,676	
Ingresos (8% en promedio año a año)	12,450,723	12,586,637	13,352,635	14,266,299	15,280,827	16,381,300	17,459,384	18,524,251	19,642,854	20,815,544	
Gastos (12% en Promedio año a año)	8,508,700	9,457,744	10,520,673	11,711,154	13,044,492	14,537,831	16,210,371	18,083,615	20,181,649	22,531,447	
Propuesta - Cobertura 3UIT (1% de accidentados)	9,101,474	9,101,474	9,101,474	9,101,474	9,101,474	9,101,474	9,101,474	9,101,474	9,101,474	9,101,474	9,101,474
Saldo del fondo proyectado	59,640,809	53,668,228	47,398,717	40,852,389	33,987,250	26,729,244	18,876,783	10,215,945	575,676	- 10,241,701	

**Fuente:** Asociación Peruana de Empresas de Seguros - APESEG

El resultado en un escenario de máxima exigencia operativa, el Fondo de Compensación del SOAT proyecta su agotamiento para el año 2034, si se mantiene el ritmo actual de ejecución y no se consideran variables de ajuste como el incremento anual de la Unidad Impositiva Tributaria (UIT) ni el aumento progresivo del aporte del 2% que realizan las compañías aseguradoras. Esta proyección, aunque extrema, revela una vulnerabilidad estructural del fondo frente a eventos de alta siniestralidad o reformas que amplíen su cobertura. La omisión de estos factores de corrección distorsiona el análisis actuarial y puede inducir decisiones legislativas o administrativas que subestimen la capacidad real del fondo para cumplir su función resarcitoria. Por ello, resulta indispensable incorporar criterios de sostenibilidad financiera, elasticidad normativa y actualización periódica del modelo de cálculo, a fin de garantizar que el fondo mantenga su solvencia y eficacia en la atención de víctimas de atropello y fuga, sin comprometer su naturaleza subsidiaria ni su rol constitucional de protección.

## **ESTIMACIÓN DEL GASTOS Y LA SOSTENIBILIDAD DEL FONDO DE COMPENSACIÓN DEL SOAT**

El costo anual estimado para cubrir a las víctimas cuyos gastos médicos y de rehabilitación exceden el límite de 5 UIT asciende a S/ 9,101,474, según una proyección conservadora basada en una incidencia estable de 567 casos anuales. Esta estimación incorpora criterios de prudencia actuarial y refleja un escenario de demanda constante, sin considerar aún el efecto correctivo de políticas de prevención vial o mejoras en la atención hospitalaria.

Conforme a las proyecciones financieras disponibles, el Fondo de Compensación del SOAT cuenta con capacidad suficiente para absorber este gasto adicional sin comprometer su sostenibilidad ni su función resarcitoria. El fondo mantiene una acumulación progresiva de recursos, producto del aporte obligatorio del 2% de las primas de seguros, y proyecta un saldo disponible de S/ 18 millones para el año 2034.

Incluso en un escenario extremo, caracterizado por un incremento del 50% en la tasa de gastos operativos —equivalente a un crecimiento del 12% anual— debido a condiciones económicas adversas como un aumento inusual en la siniestralidad o alzas superiores a las previstas en los costos médicos, los recursos del fondo se mantendrían operativos hasta el año 2034. Esta proyección excluye variables de ajuste como el incremento anual de la Unidad Impositiva Tributaria (UIT) y el crecimiento natural del aporte de las compañías aseguradoras, lo que evidencia que el modelo actual subestima la resiliencia financiera del fondo.

Por tanto, resulta técnica y constitucionalmente viable ampliar el alcance del Fondo de Compensación para cubrir casos excepcionales que excedan el límite de 5 UIT, sin afectar su equilibrio presupuestal ni desnaturalizar su finalidad protectora. Esta medida permitiría cerrar una brecha estructural en el sistema de atención a víctimas de tránsito, fortaleciendo el principio de universalidad, equidad y reparación integral."

## NECESIDAD DE AMPLIACIÓN EXCEPCIONAL DEL LÍMITE DE COBERTURA CON EL FONDO DE COMPENSACIÓN DEL SOAT

Las razones técnicas, son las siguientes:

1. **Subutilización estructural del fondo:** Según el *Informe N° 002-2025-MTC/10.00.10*, en 2023 se registraron **87,083 accidentes de tránsito**, de los cuales **2,167 fueron atropellos y fuga**, siniestros que son competencia directa del Fondo de Compensación. Sin embargo, la ejecución presupuestal del fondo revela una **baja tasa de atención efectiva**, acumulando un saldo proyectado de **S/ 18 millones para el año 2034**, lo que evidencia una **infrautilización frente a su finalidad protectora**.
2. **Cobertura insuficiente frente a casos graves:** El límite de **5 UIT** (S/ 25,750 en 2025) resulta insuficiente para cubrir gastos médicos, cirugías, rehabilitación y prótesis en casos de alta complejidad. Aunque menos del 1% de las víctimas supera este umbral, ese grupo enfrenta **los mayores riesgos de exclusión, endeudamiento y judicialización**, desnaturalizando el carácter ágil y reparador del SOAT.
3. **Sostenibilidad financiera comprobada:** El costo anual estimado para cubrir a las víctimas que exceden el límite es de **S/ 9,101,474**, basado en una proyección conservadora de **567 casos anuales**. Incluso en un escenario extremo —con incremento del 50% en gastos operativos— el fondo **no se agotaría antes del 2034**, sin considerar el crecimiento de la UIT ni el aumento del aporte del 2% de las aseguradoras. Esto demuestra que **la ampliación excepcional es técnica y financieramente viable**.
4. **Inequidad territorial y social:** Las víctimas en zonas de alta siniestralidad como San Juan de Lurigancho, Loreto o El Agustino enfrentan **mayores barreras de acceso a atención especializada**, lo que agrava el impacto del límite de cobertura. La ampliación permitiría **cerrar brechas estructurales** y garantizar una reparación más equitativa.

Las razones jurídicas, son las siguientes:

1. **Tutela efectiva de derechos fundamentales:** La Constitución Política, reconoce el **derecho a la salud, a la integridad física y a la protección frente a riesgos previsible**s, previstos en los artículos 2° incisos 1, 7 y 22 de la Carta Magna; y limitar la cobertura en casos graves vulnera el principio de **reparación integral** y el derecho a una **protección efectiva frente a daños previsible**s.
2. **Principio de razonabilidad y progresividad:** La ampliación excepcional responde al principio de **razonabilidad normativa**, que se alinea con el deber de **garantizar el acceso a justicia material y protección efectiva**.
3. **Finalidad del Fondo de Compensación:** El fondo fue creado como **mecanismo subsidiario de protección** para víctimas de atropello y fuga o vehículos no identificados. Su subutilización contradice su **razón de ser**, y su ampliación excepcional permite **reorientar su uso hacia casos de mayor vulnerabilidad**, sin desnaturalizar su función.

## RIESGOS ASOCIADOS A LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO

El Fondo de Compensación del SOAT tiene carácter subsidiario, resarcitorio y de interés público, para atender a las víctimas de accidentes de tránsito ocasionados por vehículos no identificados o en casos de atropello y fuga, que está asociados a los siguientes riesgos:

**Riesgos asociados al tráfico y la infraestructura vial:** La conducción en las vías públicas presenta una alta exposición a accidentes de tránsito debido a varios factores, como la congestión vehicular que es crónica, lo que aumenta la probabilidad de colisiones, mientras que la infraestructura vial presenta deficiencias, con baches, señalización confusa y falta de mantenimiento, y frente a dicha situación los conductores tienen lidiar constantemente con maniobras imprudentes de otros vehículos, motocicletas y peatones, lo que crea un entorno de estrés y peligro constante. Además, existe competencia por los pasajeros incrementando la imprudencia de algunos.

**Riesgos laborales y de seguridad personal:** Los conductores de transporte público están expuestos a riesgos directos contra su integridad, especialmente en rutas nocturnas o zonas de alta criminalidad, ante la ola de inseguridad ciudadana que es el factor principal, ya que son víctimas de extorsión y sicariato y blancos frecuentes de robos y asaltos. A esto se suman las largas jornadas laborales, que a menudo superan las ocho y hasta las doce horas, provocando fatiga, estrés crónico y problemas de salud.

**Riesgos psicosociales y de salud:** El entorno de trabajo no solo presenta peligros físicos, sino también psicosociales, como la presión constante para cumplir con horarios, la competencia entre rutas y la falta de respeto de algunos pasajeros también contribuyen a un alto nivel de estrés crónico que deriva en problemas de salud mental, como la ansiedad y la depresión, y puede afectar la capacidad de los conductores para tomar decisiones rápidas y seguras en la carretera. Adicionalmente, están expuestos a altos niveles de contaminación ambiental (gases tóxicos, polvo) y ruido urbano, lo cual puede generar problemas respiratorios, auditivos o de salud mental.

**Carencia de seguros y situación laboral informal:** La mayoría de conductores realizan jornadas extensas sin contrato formal ni seguridad social, y muchos de ellos trabajan bajo un sistema informal o semiformal sin acceso a seguro médico, seguro de vida, beneficios ni estabilidad laborales.

**Tienen responsabilidad por la vida de terceros:** Ellos transportan cientos de personas al día, por lo que una falla, error o accidente puede tener consecuencias graves, incluso la muerte de pasajeros o la de ellos mismos.

## CRITERIOS DE VIABILIDAD DEL MARCO NORMATIVO

En el contexto de crisis e inseguridad, frente a la ola de violencia contra transportistas ha generado **paros, protestas y mesas de trabajo** con el Ejecutivo, lo que implica que existe presión social y política para **mejorar la seguridad y condiciones laborales** del sector, y para

ello, se requiere de una reforma del transporte con medidas complementarias, como seguros laborales obligatorios.

La inclusión del seguro reduciría la **vulnerabilidad económica** de las familias de transportistas, y a la vez se fomentaría la **formalización del sector**, mejorando la calidad del servicio y la seguridad vial.

La **Mesa de Seguridad Ciudadana** del 11 de abril de 2025 acordó evaluar alternativas de apoyo a familiares de víctimas de sicariato y extorsión en el sector transporte, incluyendo seguros de vida.

La presente propuesta legislativa responde a una **necesidad urgente y estructural** del sistema de transporte público en el Perú, y su aprobación permitirá **reducir la vulnerabilidad de miles de conductores**, promover la **formalización laboral**, y fortalecer la **seguridad ciudadana** en beneficio de toda la población usuaria del transporte.

Se debe tener en consideración, que el Seguro Social de Salud en el Informe N° 000041-SGSC-GGS-GCSPE-ESSALUD-2025, del 16 de setiembre del 2025, en su conclusión 3.2. señala: *“... que los hechos de inseguridad ciudadana no pueden ser catalogados ni tratados como accidentes de trabajo. De acuerdo con el Decreto Supremo N° 003-98-SA y las normas concordantes, un accidente de trabajo es definido como “todo suceso repentino que sobrevenga por causa o con ocasión del trabajo y que produzca en el trabajador una lesión, perturbación funcional, invalidez o muerte”; en dicho sentido se exige la existencia de un **nexo causal directo entre la actividad laboral y el daño sufrido**, vínculo que no se configura en casos de delitos comunes, asaltos, extorsiones o actos de violencia perpetrados por terceros”*. Por lo que no es posible considerar la actividad de transporte urbano de pasajeros en los alcances del mencionado decreto supremo, dado que no constituyen riesgos ocupacionales propios de la actividad; y en razón de ello, se propone el Seguro Complementario para el Transporte de Personas incorporando el numeral 30.9 en el artículo 30° de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.

## II. SUSTENTO NORMATIVO

La iniciativa de ley, tiene sustento en las siguientes legales:

- Artículos 7°, 10° y 23° de la Constitución Política, que garantizan el derecho a la salud, seguridad social y trabajo digno.
- Artículo 59° de la Carta Magna, que establece que el Estado promueve el bienestar de los consumidores y usuarios, lo que incluye pasajeros del transporte público.
- **Ley N° 27181** - Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.

- **Ley N° 29783**, Ley de Seguridad y Salud en el Trabajo, que reconoce el derecho a condiciones laborales seguras. En el caso de transportistas organizados en asociaciones o cooperativas, estas pueden asumir el rol de empleador colectivo.

### III. ANÁLISIS COSTO-BENEFICIO

La ampliación excepcional de la cobertura del Seguro Obligatorio de Accidente de Tránsito (SOAT), no genera pérdida económica neta, ya que el costo se compensa con los beneficios directos, más por contrario genera un ahorro adicional por reducción de siniestros e informalidad, y sobre todo protege a los conductores y sus familias, y fortalece la formalización del sector transportes, porque existe un déficit de cobertura para víctimas con gastos superiores a 5 UIT, y el Fondo de Compensación del SOAT presenta saldos crecientes que están subutilizados, lo que demuestra que la propuesta es financieramente viable y para lo cual se necesita que excepcionalmente sea destinado para la ampliación de la cobertura, socialmente necesaria y económicamente sostenible con los recursos actuales del FCS, sin requerir erogaciones adicionales del Estado ni el incremento del SOAT, y la implementación de propuesta legislativa, permitirá:

- **Cobertura por invalidez, muerte y enfermedades profesionales**, con prestaciones económicas como pensión de invalidez, pensión de sobrevivencia y gastos de sepelio.
- **Reducción de costos sociales** por atención médica no cubierta, pérdida de ingresos familiares y litigios judiciales.
- **Ahorro estimado de S/ 18 millones anuales** proyectados al año 2034 por reducción de siniestralidad e informalidad, según análisis de costo-beneficio realizado sobre una base de 150,000 conductores.

#### **Beneficios que se alcanzaría**

Protección social real y efectiva para las víctimas más vulnerables de accidentes de tránsito, y el fortalecimiento de la confianza de la ciudadanía en el sistema de seguros, bajo los parámetros de coherencia con el principio de protección integral y la finalidad social del SOAT, así como la reducción de los litigios judiciales, al solucionarse los casos de alto costo; con el uso eficiente de los recursos existentes en el Fondo de Compensación del SOAT, el cual ha demostrado tener excedentes.

### IV. EFFECTOS DE LA VIGENCIA DE LA NORMA SOBRE LA LEGISLACIÓN NACIONAL

De aprobarse la ley, su entrada en vigencia no vulnera ninguna disposición Constitucional ni el ordenamiento legal vigente, sino que incorpora el numeral 30.9 en el artículo 30 de la Ley N° 27181, que genera obligación legal para las asociaciones de transportistas de contratar el seguro complementario para transportistas de personas, bajo supervisión del MTC y la SBS de contratar. La ampliación del seguro complementario, no reemplaza al SOAT, sino que lo

complementa, cubriendo riesgos laborales como invalidez o muerte por causas no necesariamente derivadas de accidentes de tránsito, a efectos de garantizar la cobertura ante riesgos laborales graves, como violencia, accidentes, enfermedades ocupacionales y muerte en el contexto de inseguridad ciudadana.

## V. VINCULACIÓN CON EL ACUERDO NACIONAL Y LA AGENDA LEGISLATIVA

La presente iniciativa de ley se encuentra enmarcada en las siguientes políticas de Estado, que se encuentran alineados con el Acuerdo Nacional:

- **Sétima:** Erradicación de la violencia y fortalecimiento del civismo y de la seguridad ciudadana, fomentando acciones destinadas a fortalecer el orden público y el respeto al libre ejercicio de los derechos y al cumplimiento de los deberes individuales.
- **Décima:** Reducción de la pobreza, y a la reducción de la desigualdad social.
- **Décima Primera:** Promoción de la igualdad de oportunidades sin discriminación, en especial hacia las personas integrantes de comunidades étnicas, y la erradicación de estas expresiones de desigualdad requieren temporalmente de acciones afirmativas del Estado y de la sociedad, aplicando políticas y estableciendo mecanismos orientados a garantizar la igualdad de oportunidades económicas, sociales y políticas para toda la población.
- **Décima Sétima:** Afirmación de la economía social de mercado, que conlleva el papel insustituible del Estado que busca lograr el desarrollo humano y solidario del país mediante un crecimiento económico.
- **Décima Octava:** Búsqueda de la competitividad, productividad y formalización de la actividad económica, que busca incrementar la competitividad del país con el objeto de alcanzar un crecimiento económico sostenido que genere empleos de calidad e integre exitosamente al Perú en la economía global.
- **Vigésima Cuarta:** Afirmación de un Estado eficiente y transparente al servicio de las personas y de sus derechos.