Proyecto de Ley N°.....2468/2021-CR

CONGRESO REPÚBLICA

MONTALVO CUBAS SEGUNDO TORIBIO

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

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
Área de Trámite y Digitalización de Documentos
30 JUN. 2022
RECIBIDO
Firma ..... Hora 7:10 p.m.

PROYECTO DE LEY QUE MODIFICA EL ARTÍCULO 273-A DEL CODIGO PENAL PARA SANCIONAR COMO DELITO COMETIDO POR CONDUCTORES, LAS CONDUCTAS QUE ATENTEN CONTRA LA VIDA, LA SALUD O LA INTEGRIDAD FÍSICA EN EL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS.

Los congresistas de la República que suscriben, miembros del Grupo Parlamentario Partido Nacional Perú Libre, a iniciativa del Congresista **SEGUNDO TORIBIO MONTALVO CUBAS** ejerciendo el derecho a iniciativa legislativa que les confiere el artículo 107° de la Constitución Política del Perú; y, en concordancia con los artículos 22º, inciso c), 67, 75 y 76 del Reglamento del Congreso de la República, presentan el siguiente Proyecto de Ley:

El Congreso de la República,

Ha dado la Ley siguiente:

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
SEGUNDO TORIBIO MONTALVO CUBAS

I. FÓRMULA LEGAL

PROYECTO DE LEY QUE MODIFICA EL ARTÍCULO 273-A DEL CODIGO PENAL PARA SANCIONAR COMO DELITO COMETIDO POR CONDUCTORES, LAS CONDUCTAS QUE ATENTEN CONTRA LA VIDA, LA SALUD O LA INTEGRIDAD FÍSICA EN EL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS.

Artículo 1. Objeto de la Ley

La presente Ley, tiene por objeto, modificar el artículo 273-A del Código Penal, que sanciona a los conductores que prestan servicio público de transportes de pasajeros que no cuenten con el Certificado Contra Accidentes de Tránsito – CAT vigente.

Artículo 2. Finalidad de la ley

La finalidad de la Ley es sancionar a los conductores que prestan servicio público de transporte de pasajeros sin contar con el Certificado Contra Accidentes de Tránsito - CAT.

Artículo 3. Modificase el artículo 273-A del Código Penal

Modificase el artículo 273-A del Código Penal, según el texto siguiente:

"Artículo 273-A. Producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros.

El que presta el servicio público de transportes de pasajeros y/o el que conduce vehículos de dicho servicio, con o sin habilitación otorgada por la autoridad competente, que pueda generar un peligro para la vida, la salud o la integridad física de las personas al no cumplir con los requisitos de ley para circular y que, además, dicho vehículo no cuente con el correspondiente Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito - **SOAT** vigente **emitido por una empresa de seguro o Certificado Contra Accidente de Tránsito - CAT vigente emitido por una AFOCAT autorizada**, o no haya pasado la última inspección técnica vehicular, será reprimido con pena privativa de libertad no menor de uno (1) ni mayor de tres (3) años e inhabilitación conforme al artículo 36, inciso 7."

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

PRIMERA. Vigencia de la Ley.

La presente Ley entra en vigencia al día siguiente de su publicación en el diario oficial El Peruano.

SEGUNDA. Financiamiento.

Las acciones contempladas en la presente Ley se financian con cargo al presupuesto institucional del Ministerio Público y del Poder Judicial.

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA DEROGATORIA

ÚNICA. Norma derogatoria

Deróguense o modificase todas las normas que se opongan a la presente Ley.

SEGUNDO TORIBIO MONTALVO CUBAS
CONGRESISTA DE LA REPÚBLICA

BERNARDO QUITO.

FLAVIO CRUZ MAMANI

M. Elizabeth T.

Margot Palacios

MARIA AGUERO GUTIERREZ

Américo Gonza C.

Waldemar Cerrón R.

Vicente P. G.

CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, **4** de **julio** del **2022**

Según la consulta realizada, de conformidad con el Artículo 77° del Reglamento del Congreso de la República: pase la Proposición **N° 2468/2021-CR** para su estudio y dictamen, a la (s) Comisión (es) de:

1. JUSTICIA Y DERECHOS HUMANOS.

JAVIER ÁNGELES ILLMANN
DIRECTOR GENERAL PARLAMENTARIO
Encargado de la Oficialía Mayor
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

I. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Fundamentos de la propuesta

La presente iniciativa legislativa, se propone con la finalidad de precisar que las personas que prestan el servicio público de transporte de pasajeros y/o el que conduce vehículos de dicho servicio y no cuenten con el respectivo Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – SOAT vigente emitido por una empresa de seguro o no cuenten con el Certificado Contra Accidente de Tránsito – CAT vigente emitido por una AFOCAT autorizada, incurrirán en el delito tipificado en el artículo 273-A del Código Penal, es decir incurrirán en el delito de Producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros.

Conforme se desprende del artículo 273-A del Código Penal, sólo se ha incluido en el mencionado artículo al Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, más conocido como SOAT, dejando de lado el Certificado de Accidente de Tránsito, más conocido como CAT, que son emitidos por los AFOCAT autorizados, siendo importante incluirlos, en vista de que el SOAT y el CAT, se encargan de cubrir los gastos que generen los accidentes de tránsito para la atención de salud, invalidez o muerte de los ocupantes del vehículo o de terceros.

¿QUE ES EL SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRANSITO - SOAT?

"Es el seguro obligatorio para todos los propietarios de vehículos automotores que circulan por la vía terrestre según lo establece la Ley General de Transporte Terrestre. Este seguro cubre el riesgo de fallecimiento y lesiones de todas las personas que se encuentren dentro y fuera del vehículo en caso de un accidente de tránsito. Además, este tipo de seguro cubre no solo al asegurado y a los ocupantes del vehículo, sino también a los peatones que pudieran verse afectados durante el accidente.

El SOAT es un seguro independiente y adicional a cualquier otro seguro que ya tenga el vehículo y su objetivo es asegurar de manera inmediata e incondicional la atención de las víctimas de accidentes de tránsito."[1]

Se debe tener en cuenta lo que dispone la Ley N° 27181 Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre[2], Título V Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios, que en su artículo 29 De la responsabilidad Civil, establece: "La responsabilidad civil derivada de los accidentes de tránsito causados por vehículos automotores es objetiva, de conformidad con lo establecido en el Código Civil. El conductor, el propietario del vehículo y, de ser el caso, el prestador del servicio de transporte terrestre, son solidariamente responsables por los daños y perjuicios causados. La regla anterior no se aplica a los propietarios que arriendan su vehículo bajo un

[1] https://www.gob.pe/202-seguro-obligatorio-de-accidentes-de-transito-soat
[2] https://spij.minjus.gob.pe/spij-ext-web/detallenorma/H786969

contrato de arrendamiento financiero, siempre que hayan hecho entrega del vehículo al arrendatario".

El Tribunal Constitucional en la Sentencia recaída en el Expediente N° 0001-2005-PI-TC[3], Demanda de inconstitucionalidad interpuesta por don José Alfredo Chinchay Sánchez, Procurador Público Municipal del Gobierno Provincial de Huarmey, contra los artículos 29 y 30 de la Ley Nº 27181, en los fundamentos 17 al 27 sobre responsabilidad civil derivada de los accidentes de tránsito, ha establecido los siguientes:

"17. La disciplina de la responsabilidad civil está referida al aspecto fundamental de indemnizar los daños ocasionados en la vida de relación a los particulares, bien se trate de daños producidos como consecuencia del incumplimiento de una obligación voluntaria, principalmente contractual, o bien se trate de daños que sean el resultado de una conducta, sin que exista entre los sujetos ningún vínculo de orden obligacional.

Cuando el daño es consecuencia del incumplimiento de una obligación voluntaria, se habla en términos doctrinarios de responsabilidad civil contractual, y dentro de la terminología del Código Civil Peruano de responsabilidad derivada de la inejecución de obligaciones. Por el contrario, cuando el daño se produce sin que exista ninguna relación jurídica previa entre las partes, o incluso existiendo ella, el daño es consecuencia, no del incumplimiento de una obligación voluntaria, sino simplemente del deber jurídico genérico de no causar daño a otro, nos encontramos en el ámbito de la denominada "responsabilidad civil extracontractual"[4].

18. El daño que origina una responsabilidad civil puede ser definido bajo la fórmula del daño jurídicamente indemnizable, entendido como toda lesión a un interés jurídicamente protegido, bien se trate de un derecho patrimonial o extrapatrimonial. En tal sentido, los daños pueden ser patrimoniales o extrapatrimoniales. Serán daños patrimoniales las lesiones a derechos patrimoniales, y daños extrapatrimoniales las lesiones a los derechos de dicha naturaleza, como el caso específico de los sentimientos considerados socialmente dignos o legítimos y por ende merecedores de la tutela legal, cuya lesión origina un supuesto de daño moral. Del mismo modo, las lesiones a la integridad física de las personas, a su integridad psicológica y a sus proyectos de vida, originan supuestos de daños extrapatrimoniales por tratarse de intereses jurídicamente protegidos, reconocidos como derechos extrapatrimoniales[5].

19. En nuestra legislación se han recogido dos criterios en materia de responsabilidad civil (subjetiva y objetiva) aplicables a nivel contractual y

[3] https://spij.minjus.gob.pe/spij-ext-web/detallenorma/H921566
[4] Taboada Córdova, Lizardo, Elementos de la Responsabilidad Civil, Editorial Grijley, primera edición, junio 2001, pp. 25 y 26.
[5] Ibídem. pp 55 y 56.

extracontractual, a fin de procurar el resarcimiento de la víctima del daño causado por la conducta lesiva.

20. Así, en materia de responsabilidad civil contractual, el criterio subjetivo de responsabilidad (culpa) se encuentra regulado en el artículo 1321 del Código Civil, ligado a la inejecución de las obligaciones por dolo, culpa inexcusable o culpa leve; mientras que en materia de responsabilidad civil extracontractual, se encuentra regulado en el artículo 1969 del mismo cuerpo legal, conforme al cual, todo daño producido por dolo o culpa resulta pasible de indemnización. Es así que en cada caso, el juzgador analiza -dentro de cada criterio- los elementos de la responsabilidad civil a fin de establecer el monto indemnizatorio correspondiente.

21. De otro lado, el criterio objetivo de responsabilidad (artículo 1970 del Código Civil) resulta aplicable a supuestos de responsabilidad extracontractual sobre la base del riesgo creado, que se constituye como el factor objetivo de atribución de responsabilidad, mediante el cual "(...) basta acreditar el daño causado, la relación de causalidad y que se ha tratado de un daño producido mediante un bien o actividad que supone un riesgo adicional al ordinario y común y que por ello mismo merecen la calificación de riesgosos"[6].

22. En los últimos años es evidente el incremento de vehículos de transporte público y privado, con el consiguiente crecimiento desmedido del parque automotor, lo cual implica muchos riesgos para la vida, la integridad y la salud de los usuarios, acrecentándose la posibilidad de sufrir daños. Por tales razones es que resultó conveniente favorecer la situación de las víctimas, estableciéndose un supuesto de responsabilidad civil extracontractual basado en la noción de riesgo creado consagrada en el numeral 1970 del Código Civil[7].

23. La noción de riesgo creado alude a la idea de que todos los bienes que se utilizan en la vida moderna para la satisfacción de las necesidades suponen un riesgo común u ordinario; empero, también hay actividades que suponen un riesgo adicional, como es el caso de los vehículos automotores, para lo cual no es necesario examinar la culpabilidad del autor, pues bastará con acreditarse el daño causado, la relación de causalidad y que se ha tratado de un daño producido mediante un bien o actividad riesgosa[8].

---

[6] Ibídem. pp 90.

[7] En efecto, el número de víctimas de accidentes de tránsito fatales o no fatales, así como de accidentes de tránsito se ha visto incrementado en forma alarmante en los últimos años. Así por ejemplo, en el año 2001 se registraron 30,955 víctimas, mientras que en el año 2005 dicha cifra llegó a 43,814 víctimas. De igual manera, en el año 2002 se registraron 74,221 accidentes de tránsito fatales y no fatales, mientras que en el año 2005 dicha cifra llegó a los 75,012 accidentes de tránsito. Al respecto, puede verificarse dicha información en www.mtc.gob.pe/portal/estadísticas/circulación.asp.

[8] Sobre el tema pareciera no existir consenso y, por el contrario, hay un amplio debate a nivel doctrinario. Puede revisarse el texto de Gastón Fernández Cruz y Leysser León Hilario, La reedificación conceptual de la responsabilidad extracontractual objetiva. En, Revista de Derecho de la Pontificia Universidad Católica del Perú - Nº 58, Fondo Editorial PUCP, Lima, 2006, pp. 9 a 75.

24. En estos términos, queda claro que en nuestro ordenamiento jurídico existen dos criterios de responsabilidad civil bajo los cuales toda acción o conducta que genera daños y perjuicios, dependiendo de la existencia de una obligación o sin ella, así como del cumplimiento de cada uno de los elementos de la responsabilidad civil (antijuricidad, daño causado, relación de causalidad y factores de atribución), trae como consecuencia el resarcimiento indemnizatorio a favor de la víctima, por lo que sólo bajo estos criterios se desarrollan fórmulas indemnizatorias.

25. Consecuentemente, el Tribunal Constitucional estima que el artículo 29 de la Ley Nº 27181, que establece que la responsabilidad civil derivada de los accidentes de tránsito causados por vehículos automotores es objetiva, conforme al Código Civil, no resulta inconstitucional toda vez que, por un lado, la Constitución no ha reservado a favor de las municipalidades la facultad de establecer un sistema de responsabilidad civil por accidentes de tránsito; y, por otro, en nuestro ordenamiento jurídico subsisten dos criterios de responsabilidad civil -objetivo y subjetivo- bajo los cuales se genera el resarcimiento de los daños ocasionados, siendo incluso que de no haberse efectuado dicha mención en el cuestionado artículo 29, y por el sólo hecho de encontrarnos frente al uso de un bien riesgoso (vehículos automotores), opera en forma automática el criterio de responsabilidad objetiva consagrado en el artículo 1970 del Código Civil frente al perjudicado, a fin de lograr el resarcimiento correspondiente de acuerdo al daño causado.

26. En efecto, entiende este Tribunal que en situaciones en que ocurre un accidente de tránsito que causa un daño a la vida, la integridad o la salud de la persona resulta, por decir lo menos, conveniente indemnizarla, lo cual está plenamente justificado cuando un sujeto causa un daño de tal naturaleza. Si algo de constitucional se encuentra en el artículo 1970 del Código Civil es, precisamente, la reparación del daño, en la medida que con dicha protección se otorga dispensa a los derechos a la vida e integridad y a la salud, reconocidos por los artículos 2.1 y 7, respectivamente, de la Norma Fundamental. De esta forma, sin duda, es posible cumplir con el objetivo primordial de la responsabilidad civil, cual es, auxiliar o beneficiar a la víctima a través de la reparación del daño que hubiere sufrido.

27. Sin embargo, vistos los alegatos del demandante y teniendo en cuenta que la revisión de constitucionalidad del artículo 29 de la Ley Nº 27181 se encuentra directamente relacionada con el artículo 30 de la misma ley, respecto del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), pero cuya constitucionalidad ya ha sido confirmada mediante la STC Nº 0010-2003-AI/TC, este Colegiado estima pertinente ampliar algunos conceptos sobre el particular, a fin de exponer las razones por las cuales la creación de este seguro obligatorio resulta plenamente constitucional, al perseguir la protección de valores y derechos constitucionalmente superiores."

De igual manera el Tribunal Constitucional en la Sentencia recaída en el Expediente N° 0001-2005-PI-TC[9], sobre el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, en los fundamentos 35 al 40, ha establecido los siguientes:

35. Como hemos visto, el sistema de seguros obligatorios de responsabilidad civil se viene aplicando en nuestro ordenamiento jurídico en materias determinadas en las normas correspondientes. El primer antecedente legislativo registrado se encuentra en el proyecto de la Comisión Reformadora del Código Civil de 1936, mediante el cual se propuso introducir el sistema de seguros obligatorios a través del artículo 1988, que establecía que "La Ley determina el tipo de daño sujeto al régimen de seguro obligatorio, las personas que deben contratar las pólizas y la naturaleza, límites y características de tal seguro."

36. En materia de seguros obligatorios para daños producidos como consecuencia de accidentes de tránsito, el primer antecedente legislativo regulado se encuentra en el Capítulo III del Título IV del Código de Tránsito y Seguridad Vial -Decreto Legislativo Nº 420-, en el que se estableció la obligatoriedad de contratar pólizas de seguros para vehículos que prestaran servicios públicos o privados de transporte, incluyéndose a los de transporte escolar, a fin de cubrir la responsabilidad civil derivada de daños ocasionados por vehículos automotores. Sin embargo, tales disposiciones no fueron materia de reglamentación posterior.

37. Con la expedición de la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre Nº 27181, y del Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito -aprobado por el Decreto Supremo Nº 024-2002-MTC- se creó el sistema de responsabilidad civil aplicable a los daños ocasionados por accidentes de tránsito, el cual tiene por objeto cubrir a todas las personas, sean ocupantes o terceros no ocupantes, que sufran lesiones o muerte como producto de un accidente de tránsito.

38. Sobre el seguro obligatorio de accidentes de tránsito, Manuel Broseta Pont comenta que el considerable aumento del parque de automóviles y el aumento de la densidad de la circulación viaria, han convertido el uso y la circulación de los vehículos de motor en un verdadero peligro social (estado de riesgo) para los automovilistas y para quienes sin serlo son sus frecuentes víctimas, peligro que ha inducido en casi todos los países (...) a imponer individualmente a todo titular o conductor de un automóvil la obligación de estipular un seguro que cubra, en forma total o parcial, los daños que su circulación pueda generar a los terceros, de los que sus conductores sean jurídicamente responsables. El seguro obligatorio de automóviles así introducido, beneficia a las víctimas, al asegurarles una indemnización, aunque el conductor responsable sea insolvente o no sea hallado; beneficia al conductor responsable, pues elimina el gravamen que sobre un patrimonio representa la obligación de indemnizar a la víctima; y, en definitiva, crea una situación colectiva de cobertura que beneficia a todos.

[9] https://spij.minjus.gob.pe/spij-ext-web/detallenorma/H786969

39. Por otra parte, en la STC Nº 2736-2004-PA/TC, este Tribunal ya ha tenido oportunidad de pronunciarse respecto de la finalidad del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), la que, a tenor de lo dispuesto por el artículo 30 de la Ley Nº 27181, tiene como propósito proteger los derechos fundamentales a la vida, a la integridad personal y a la salud, reconocidos en el inciso 1) del artículo 2 y en el artículo 7 de la Constitución, respectivamente. De otro lado, tal como se advierte de los Decretos Supremos Nº s. 049-2000-MTC y 024-2002-MTC, que lo regulan -en especial los artículos 14 de ambos- el seguro ha sido configurado como una medida idónea y pronta para otorgar debida protección a los referidos derechos fundamentales.

40. El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) tiene pues, por objeto, asegurar el pago de un monto dinerario ante los supuestos de lesiones o muerte ocasionadas por tales accidentes, tanto así, que el numeral 14 del Decreto Supremo Nº 049-2000-MTC que lo regula dispone que el pago de los gastos e indemnizaciones del seguro se hará sin investigación ni pronunciamiento previo de autoridad alguna, bastando la sola demostración del accidente y de las consecuencias de muerte o lesiones que éste originó a la víctima, independientemente de la responsabilidad del conductor, propietario del vehículo o prestador del servicio, causa del accidente o de la forma de pago o cancelación de la prima, lo cual deberá constar expresamente en el contrato de la póliza de seguro[10].

De igual manera se debe tener en cuenta lo que dispone la Ley N° 27181 Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre[11], Título V Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios, que en su artículo 30 Del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, establece:

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

[10] https://spij.minjus.gob.pe/spij-ext-web/detallenorma/H796029
[11] https://spij.minjus.gob.pe/spij-ext-web/detallenorma/H786969

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.

30.2 El SOAT y el CAT cubren a todas las personas, sean ocupantes o terceros no ocupantes que sufran lesiones o muerte, como producto de un accidente de tránsito.

30.3 Lo dispuesto en los numerales precedentes no enerva la obligatoriedad de contar con los seguros especiales que establezcan los reglamentos correspondientes para el transporte público, según la naturaleza del servicio.

30.4 El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito y los certificados contra accidentes de tránsito señalados en el numeral 30.1 tienen las siguientes características:

a) Incondicionalidad.

b) Inmediatez.

c) Cobertura ilimitada, en razón del número de los siniestros.

d) Efectividad durante toda su vigencia.

e) Cobertura a nivel nacional en el caso del SOAT, y regional o provincial en el caso del AFOCAT; con periodicidad anual.

f) Insustituible.

30.5 La central de riesgos de siniestralidad derivada de los Accidentes de Tránsito estará a cargo de la Superintendencia de Banca, Seguros y Administradoras Privadas de Fondos de Pensiones en la labor de supervisión y fiscalización, a efecto de que los índices de siniestralidad reflejen adecuadamente el costo de los siniestros ocurridos.

Las empresas de seguros y las AFOCAT acopiarán y suministrarán la información periódicamente a la central de riesgo para la publicación respectiva. Entre otros aspectos, deberá tenerse en cuenta el certificado de siniestralidad y el reporte de las

multas de tránsito y transporte en que estuviera involucrado el vehículo automotor, que las autoridades competentes entregarán con la periodicidad que establezca el reglamento, para aplicar una reducción escalonada del costo de la póliza por no-siniestralidad o un plus adicional por mayor siniestralidad. El reglamento establece las sanciones por incumplimiento de información.

30.6 Sin perjuicio de la atención inmediata de lesiones o muerte de los afectados por un accidente de tránsito, garantizada por el SOAT o CAT, y del pago oportuno de la indemnización que les corresponda, las empresas de seguros y AFOCAT que hayan efectuado dicho pago, pueden solicitar el reembolso respectivo a otras empresas de seguros o AFOCAT de ser el caso, siempre y cuando el vehículo automotor responsable del accidente cuente con un seguro de responsabilidad civil frente a terceros. Dicho reembolso se reflejará en el índice de siniestralidad.

Las demás coberturas de seguros de accidentes personales, particulares u obligatorios que comercialicen las empresas de seguros, serán complementarias a la cobertura del SOAT o CAT y se aplicarán sobre el exceso de gastos no cubiertos por el SOAT o CAT. Esta disposición es también aplicable al seguro de accidentes personales que se otorga a los vehículos que transitan por las vías administradas por una empresa administradora de peajes y que acrediten el pago del derecho de tránsito mediante la presentación del boleto del peaje.

30.7 Sin perjuicio de la inmediatez e incondicionalidad del SOAT o CAT, las compañías de seguros y AFOCAT que los ofertan, pueden efectuar la auditoría correspondiente que certifique la efectiva ocurrencia del accidente de tránsito, de las lesiones ocasionadas en él y de los servicios médicos efectivamente prestados.

30.8 Las compañías de seguros y las AFOCAT publicarán trimestralmente en su página WEB, bajo responsabilidad, la siguiente información:

a) El índice de siniestralidad de cada tipo de vehículo que posea SOAT o CAT emitido, detallando la relación y fecha de los siniestros ocurridos, el nombre de los siniestrados y el monto de los gastos en que hayan incurrido.

b) El monto de las primas cobradas en cada región del país.

c) La Nota Técnica aplicada para el establecimiento de las primas.

d) Tarifas y precios unitarios de los servicios de los centros de salud públicos y privados con los cuales hayan suscrito convenios.

e) La información detallada relativa al resultado económico obtenido de la venta del referido seguro en cada jurisdicción.

La Superintendencia de Banca, Seguros y Administradoras Privadas de Fondos de Pensiones, supervisará los certificados contra accidentes de tránsito emitidos por las asociaciones de fondos regionales o provinciales contra accidentes de tránsito y

verificará la magnitud, severidad y fecha de ocurrencia de los siniestros declarados, a fin de que los índices de siniestralidad reflejen adecuadamente el costo de los siniestros ocurridos, para cuyo efecto podrán solicitar, además de la información antes señalada, los diagnósticos médicos de los heridos.

De las normas antes señaladas se puede concluir claramente que el Seguro Obligatorio Contra Accidentes de Tránsito (SOAT) expedidas por las compañías aseguradoras y el Certificado Contra Accidentes de Tránsito (CAT) expedidas por las asociaciones de fondos regionales o provinciales contra accidentes de tránsito – AFOCAT, cubren a todas las personas, sean ocupantes o terceros no ocupantes que sufran lesiones o muerte, como producto de un accidente de tránsito, conforme señala el numeral 30.2 del artículo 30 de la Ley N° 27181 Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre y demás normas concordantes.

Sobre el Reglamento de Supervisión de las Asociaciones de Fondos Regionales o Provinciales contra Accidentes de Tránsito (AFOCAT) y de Funcionamiento de la Central de Riesgos de Siniestralidad derivada de Accidentes de Tránsito

Se debe tener en cuenta lo que dispone el Decreto Supremo N° 040-2006- MTC, Reglamento de Supervisión de las Asociaciones de Fondos Regionales o Provinciales contra Accidentes de Tránsito (AFOCAT) y de Funcionamiento de la Central de Riesgos de Siniestralidad derivada de Accidentes de Tránsito[12] , en los cuales se establece los siguientes:

Define al AFOCAT en el numeral 2.2. del Artículo 2 del Decreto Supremo N° 040-2006-MTC, como: AFOCAT (Asociación de Fondos Regionales o Provinciales contra Accidentes de Tránsito): Persona de naturaleza jurídica privada constituida como asociación conforme al Código Civil y conformada por personas naturales y/o jurídicas que cuenten con concesión o autorización otorgada por la autoridad competente para la prestación de los servicios de transporte provincial de personas, urbano e interurbano, incluyendo los mototaxis, con la finalidad principal de administrar los Fondos Regionales o Provinciales contra Accidentes de Tránsito conformados por los aportes de sus miembros o asociados, pudiendo realizar otras actividades complementarias a su finalidad principal, siempre que dicha asociación cuente con autorización para emitir CAT.

En el numeral 2.3 del artículo 2 del Decreto Supremo antes mencionado define como CAT: Certificado contra Accidentes de Tránsito expedido por la AFOCAT, que se encuentre debidamente inscrita en el registro de AFOCAT, respecto a cada vehículo habilitado de la flota del transportista miembro o asociado, conforme al formato único vigente aprobado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, que acredita la obligación de esta AFOCAT de pagar las coberturas a favor de las víctimas de accidentes de tránsito que sean ocupantes o terceros no ocupantes del citado

[12] https://spij.minjus.gob.pe/spij-ext-web/detallenorma/H934028

vehículo, a cambio del aporte que debe efectuar el transportista por cada uno de ellos.

Clasificación del AFOCAT

En el artículo 9 del Decreto Supremo N° 040-2006-MTC [13], se establece la clasificación del AFOCAT, señalando que las AFOCAT se clasifican en:

9.1 AFOCAT Regionales: Son aquellas conformadas por miembros que operan como transportistas en distintas jurisdicciones provinciales de la misma región y que, en consecuencia, emiten CAT con validez en toda la Región.

9.2 AFOCAT Provinciales: Son aquellas conformadas por miembros que operan como transportistas en una misma jurisdicción provincial y que, en consecuencia, emiten CAT con validez en toda la Provincia.

Coberturas del Certificado Contra Accidentes de Tránsito (CAT)

La cobertura del Certificado Contra Accidentes de Tránsito se encuentra establecido en los numerales 32.1 y 32.2 del artículo 32 del Decreto Supremo N° 040-2006-MTC[14], siendo los siguientes:

32.1 El CAT cubrirá, como mínimo, los siguientes riesgos por cada persona, ocupante o tercero no ocupante de un vehículo automotor:

* Muerte c/u : Cuatro (4) UIT

* Invalidez permanente c/u hasta : Cuatro (4) UIT

* Incapacidad temporal c/u hasta : Una (1) UIT

* Gastos médicos c/u hasta : Cinco (5) UIT

* Gastos de sepelio c/u hasta : Una (1) UIT

32.2. De acuerdo a lo establecido por la Ley, el contenido, extensión y forma para determinar las coberturas antes señaladas se rigen por lo dispuesto en los artículos 29, 30, 31 y 32 del Reglamento SOAT.

Coberturas del Seguro Obligatorio de Accidentes de Transito

La cobertura del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), se encuentra establecido en el artículo 29 del Decreto Supremo 024-2002-MTC[15] - Texto Único

[13] Ibídem.
[14] https://spij.minjus.gob.pe/spij-ext-web/detallenorma/H934028
[15] https://spij.minjus.gob.pe/spij-ext-web/detallenorma/H827332

Ordenado del Reglamento de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito, que establece: "El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito cubrirá, como mínimo, los siguientes riesgos por cada persona, ocupante o tercero no ocupante de un vehículo automotor asegurado:

* Muerte c/u : Cuatro (4) UIT

* Invalidez permanente c/u hasta : Cuatro (4) UIT

* Incapacidad temporal c/u hasta : Una (1) UIT

* Gastos médicos c/u hasta : Cinco (5) UIT

* Gastos de sepelio c/u hasta : Una (1) UIT

Los gastos médicos comprenden la atención prehospitalaria, los gastos de atención médica, hospitalaria, quirúrgica y farmacéutica y otros gastos que sean necesarios para la rehabilitación de las víctimas. Los gastos de transporte están comprendidos dentro de los gastos médicos, únicamente cuando se trate del traslado de un paciente de un centro de salud a otro de mayor capacidad resolutiva o cuando, por la naturaleza o gravedad de las lesiones, deba trasladarse a la víctima desde el lugar del accidente a otra ciudad.

La indemnización por muerte se pagará por el íntegro del monto señalado en este artículo. La de invalidez permanente, conforme a la tabla contenida en el anexo adjunto al presente Reglamento. El pago correspondiente a gastos médicos y gastos de sepelio, se efectuará hasta el monto establecido. El pago por cada día de incapacidad temporal será el equivalente a la treintava (1/30) parte de la Remuneración Mínima Vital vigente al momento de otorgarse la prestación hasta el monto establecido.

El pago de las indemnizaciones por concepto de invalidez permanente o incapacidad temporal de cualquier índole, no afectará el derecho a percibir la indemnización que corresponda por concepto de gastos médicos.

El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito podrá ser contratado por coberturas superiores a las mencionadas precedentemente.

Quedando demostrado que tanto el SOAT expedido por las compañías aseguradoras, así como el CAT expedidas por las AFOCAT tienen las mismas coberturas, por lo que es importante incorporar a los vehículos que no cuenten con los Certificados Contra Accidente de Tránsito – CAT expedidas por la AFOCAT en el Artículo 273-A del Código Penal y se pueda sancionar con las penas previstas e inhabilitaciones al que presta el servicio público de transporte de pasajeros y/o el que conduce vehículos, sin contar con el correspondiente Certificado Contra Accidente de Tránsito (CAT). Es decir, los vehículos que prestan el servicio público de transporte de pasajeros deben contar obligatoriamente con el SOAT o el CAT, caso

contrario serán pasible de ser sancionados conforme establece el artículo antes señalado.

Cabe mencionar la siniestralidad elaborada por la Dirección de Seguridad Vial del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, ocurridos en el primer semestre del año 2020, que en la Tabla N° 01 se detalla a continuación:

Tabla N° 01: Números de siniestros, lesionados y fallecidos, según región[16]

	I Semestre 2020		
Región	Siniestros	Fallecidos	Lesionados
Amazonas	188	21	194
Ancash	569	42	306
Apurímac	262	32	274
Arequipa	1 448	72	946
Ayacucho	185	26	186
Cajamarca	546	30	554
Callao	748	9	318
Cusco	1 103	69	757
Huancavelica	84	16	98
Huánuco	351	28	358
Ica	555	37	320
Junín	1 033	37	989
La libertad	1 505	61	1 489
Lambayeque	1 097	37	985
Lima	13 513	207	7 859
Loreto	90	4	120
Madre de Dios	201	19	226
Moquegua	171	3	110
Pasco	166	14	123
Piura	1 154	51	1 024
Puno	217	53	160
San Martín	383	34	419
Tacna	378	12	222
Tumbes	108	5	100
Ucayali	292	14	273
Total	26 347	933	18 410

Fuente: Policía Nacional del Perú / DIRTIC - DIVEST
Elaboración: Dirección de Seguridad Vial - MTC

Cabe mencionar que en el primer semestre del año 2020 y a pesar de la pandemia del Covid 19, hubo en total 26 347siniestros conforme se desprende de la Tabla N°

16 https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/1294834/2020%20bolet%C3%ADn%20estadistico%20de%20siniestralidad%20vial%20-%20I%20Semestre%202020%20edit%20OCII%20copia.pdf

01, existiendo 933 fallecidos y 18 410 lesionados, que necesariamente han sido cubiertos por el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) y el Certificado Contra Accidentes de Tránsito (CAT).

Por lo que es necesario, conforme a la propuesta legislativa, modificar el artículo 273-A del Código Penal, conforme a la propuesta, adicionando también la sanción penal dispuesta en el mencionado artículo a los que presta el servicio público de transporte de pasajeros y/o el que conduce vehículos de dicho servicio, sin contar con el Certificado Contra Accidentes de Tránsito expedidas por las AFOCAT (Asociación de Fondos Regionales o Provinciales contra Accidentes de Tránsito).

II. FUNDAMENTO JURÍDICO

2.1 Constitución Política del Perú.

2.2 Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.

2.3 Decreto Supremo N° 024-2002 - MTC, Texto Único Ordenado del Reglamento de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito.

2.4 Decreto Supremo N° 040-2006 - MTC, Reglamento de Supervisión de las Asociaciones de Fondos Regionales o Provinciales contra accidentes de Tránsito (AFOCAT).

III. EFECTO DE LA NORMA SOBRE LA LEGISLACIÓN NACIONAL

La aprobación de la presente propuesta legislativa, no colisiona con ninguna norma vigente, en la legislación nacional; por el contrario, busca sancionar con las penas previstas en el artículo 273-A del Código Penal, al que presta el servicio público de transportes de pasajeros y/o el que conduce vehículos de dicho servicio, sin contar con el Certificado Contra Accidentes de Tránsito (CAT) expedidas por las Asociaciones de Fondos Regionales o Provinciales contra accidentes de Tránsito (AFOCAT).

V. ANÁLISIS COSTO BENEFICIO

La presente iniciativa legislativa, no requerirá ni generará gasto público adicional al Estado, ya que busca una modificación al artículo 273-A del Código Penal, adicionando en el mencionado artículo sancionar al que presta servicio público de transporte de pasajeros y/o el que conduce vehículos de dicho servicio sin contar con el Certificado Contra Accidentes de Tránsito (CAT), el cual protegerá a los pasajeros que utilizan el servicio de vehículos de transporte de pasajeros, cuando ocurra un accidente de tránsito cubriendo con los gastos en caso de invalidez, incapacidad, gastos médicos, gastos de sepelio y muerte.

VI. VINCULACIÓN CON EL ACUERDO NACIONAL

El presente proyecto de ley se circunscribe y está alineada a las políticas de Estado determinadas por el Foro del Acuerdo Nacional. En específico concuerda directamente con las políticas:

• Política de Estado III: Competitividad del País, que contienen la Décimo Sétima Política de Estado: Afirmación de la economía social de mercado.

• Política de Estado III: Competitividad del País, que contienen la Décimo Octava Política de Estado: Búsqueda de la competitividad, productividad y formalización de la actividad económica.

• Política de Estado IV: Estado Eficiente, Transparente y Descentralizado, que contienen la Vigésimo Cuarta Política de Estado: Plena vigencia de la Constitución y de los derechos humanos y acceso a la justicia e independencia judicial.

VII. RELACIÓN DE LA PROPUESTA LEGISLATIVA CON LA AGENDA LEGISLATIVA

El presente Proyecto de Ley se encuentra relacionada con la Agenda Legislativa para el periodo anual de sesiones 2021 - 2022, aprobada mediante Resolución Legislativa del Congreso No. 002-2021-2022-CR, en los siguientes objetivos:

Objetivo III.- COMPETITIVIDAD DEL PAÍS

Política No. 17.- AFIRMACIÓN DE LA ECONOMIA SOCIAL DE MERCADO, a través del **Tema No. 43**.- Apoyo a las asociaciones de defensa de los consumidores y usuarios; así como del **Tema No 45**.- Promoción de la libre competencia.

Política No. 18.- BUSQUEDA DE LA COMPETITIVIDAD, PRODUCTIVIDAD Y FORMALIZACIÓN DE LA ACTIVIDAD ECONOMICA a través del **Tema No. 51**.- Leyes de apoyo a la actividad empresarial.

Objetivo IV.- ESTADO EFICIENTE, TRANSPARENTE Y DESCENTRALIZADO

Política No. 28.- PLENA VIGENCIA DE LA CONSTITUCIÓN Y DE LOS DERECHOS HUMANOS Y ACCESO A LA JUSTICIA E INDEPENDENCIA JUDICIAL, a través del **Tema No. 66**.- Modernización de los órganos del sistema de justicia. Reforma de leyes, códigos y proceso.