

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"
"Año del Bicentenario del Congreso de la República del Perú"

Lima, 02 de Diciembre 2022

OFICIO N° 3240-2022-MTC/04

Señor:

LUIS ÁNGEL ARAGÓN CARREÑO

Presidente de la Comisión de Transportes y Comunicaciones

CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Presente. -

Asunto : Opinión sobre el Proyecto de Ley 1969/2021-CR, Ley que modifica el artículo 30 de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre

Referente : Oficio N° 1110-2021-2022-CTC/CR

De mi consideración:

Tengo el agrado de dirigirme a usted por especial encargo del señor Ministro de Transportes y Comunicaciones, en atención al documento de la referencia, mediante el cual solicita opinión respecto del Proyecto de Ley 1969/2021-CR, Ley que modifica el artículo 30 de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.

Al respecto, se adjunta el Informe N° 1836-2022-MTC/08, elaborado por la Oficina General de Asesoría Jurídica de este Ministerio, dando repuesta a lo solicitado.

Sin otro particular, hago propicia la oportunidad para saludarlo cordialmente y expresarle mi especial consideración.

Atentamente,

Documento firmado digitalmente
JOSE LUIS VIGIL LEON
SECRETARÍA GENERAL
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

JLVL/vam

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <http://scddstd.mtc.gob.pe/2267769> ingresando el número de expediente **E-202771-2022** y la siguiente clave: UVSAM2 .

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"
"Año del Bicentenario del Congreso de la República del Perú"

Lima, 30 de Noviembre 2022

INFORME N° 1836-2022-MTC/08

A : JOSE LUIS VIGIL LEON
SECRETARIO GENERAL

De : GISELLA SANTIVÁÑEZ ANTO
DIRECTORA GENERAL DE LA OFICINA GENERAL DE ASESORÍA JURÍDICA

Asunto : Opinión sobre el Proyecto de Ley 1969/2021-CR, Ley que modifica el artículo 30 de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.

Referencia : a) Oficio N° 1110-2021-2022-CTC/CR
b) Memorando N° 0588-2022-MTC/08
c) Memorando N° 0699-2022-MTC/17
d) Memorando N° 155-2022-MTC/FONDO/SE
e) Memorando N° 151-2022-MTC/18.04
f) Informe N° 0031-2022-MTC/18
g) Informe N° 1238-2022-MTC/18.01
h) Memorando N° 1425-2022-MTC/02
H.R. N° E-202771-2022



Tengo el agrado de dirigirme a usted, para manifestarle lo siguiente:

I. ANTECEDENTES

- 1.1 Mediante el documento a) de la referencia, el señor Congresista de la República, Alejandro Soto Reyes, en su calidad de Presidente de la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República, solicita opinión institucional sobre el Proyecto de Ley 1969/2021-CR, "Ley que modifica el artículo 30 de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre" (en adelante, el Proyecto de Ley).
- 1.2 A través del documento b) de la referencia, la Oficina General de Asesoría Jurídica solicita al Viceministerio de Transportes opinión consolidada respecto al proyecto normativo.
- 1.3 Mediante el documento c) de la referencia, la Dirección General de Autorizaciones en Transportes remite el Informe N° 0130-2022-MTC/17.02 elaborado por la Dirección de Servicios de Transporte Terrestre mediante el cual señala que no corresponde que dicha Dirección emita opinión sobre el proyecto normativo.
- 1.4 Mediante documento d) de la referencia, el Fondo de Compensación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito y Certificado contra Accidentes de Tránsito (en adelante, el Fondo de Compensación), a través de su Secretaría Ejecutiva, remite el Informe N° 094-2022-MTC/FONDO/SE, que contiene su opinión sobre el Proyecto de Ley.

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <http://scddstd.mtc.gob.pe/2264590> ingresando el número de expediente **E-202771-2022** y la siguiente clave: UVSAM2 .

**PERÚ**Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Secretaría General

Oficina General de
Asesoría Jurídica**"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"****"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"****"Año del Bicentenario del Congreso de la República del Perú"**

- 1.5 Por el documento e) de la referencia, la Dirección de Seguridad Vial remite a la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal opinión con relación al Proyecto de Ley.
- 1.6 Por medio del documento f) de la referencia, la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal, remite el Informe Técnico Legal N° 1238-2022-MTC/18.01 elaborado por la Dirección de Políticas y Normas en Transporte Vial, en atención al pedido de opinión sobre el Proyecto de Ley solicitado por el Congreso de la República.
- 1.7 A través del documento h) de la referencia, el Despacho Viceministerial de Transportes solicita a la Oficina General de Asesoría Jurídica dar continuidad al trámite de atención de la solicitud de opinión institucional requerida por la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República.

II. BASE LEGAL

- 2.1 Constitución Política del Perú.
- 2.2 Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.
- 2.3 Ley N° 29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- 2.4 Decreto Supremo N° 024-2002-MTC, Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito
- 2.5 Decreto Supremo N° 024-2004-MTC, Reglamento del Fondo de Compensación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito
- 2.6 Decreto Supremo N° 040-2006-MTC, Reglamento de Supervisión de las Asociaciones de Fondos Regionales o Provinciales contra Accidentes de Tránsito y de Funcionamiento de la Central de Riesgos de Siniestralidad derivada de Accidentes de Tránsito
- 2.7 Resolución Ministerial N°616-2019-MTC/01, que aprueba la Directiva N°004-2019-MTC/01: "Atención a los Pedidos de Información y Solicitudes de Opinión sobre Proyectos y Autógrafas de Ley.

III. ANÁLISIS

Contenido del Proyecto de Ley

- 3.1 El Proyecto de Ley se encuentra conformado por tres (3) artículos y cuatro (4) Disposiciones Transitorias y Complementarias:
 - El artículo 1 señala que el objeto de la propuesta consiste en modificar el artículo 30 de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre (en adelante, LGTT).
 - El artículo 2 menciona que el Proyecto de Ley tiene como finalidad mejorar la regulación respecto al Seguro Obligatorio sobre Accidentes de Tránsito referente a las Asociaciones de Fondos Regionales o Provinciales contra Accidentes de Tránsito (en adelante, AFOCAT).
 - El artículo 3, por su parte, modifica el artículo 30 de la LGTT, conforme al siguiente detalle:

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <http://scddstd.mtc.gob.pe/2264590> ingresando el número de expediente **E-202771-2022** y la siguiente clave: UVSAM2 .



PERÚ

Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Secretaría General

Oficina General de Asesoría Jurídica

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"
"Año del Bicentenario del Congreso de la República del Perú"

Artículo 30 de Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre

Redacción vigente	Redacción propuesta
<p>«Artículo 30° Del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito</p> <p><i>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.</i></p> <p><i>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.</i></p> <p><i>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</i></p>	<p>«Artículo 30° Del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito</p> <p><i>30.1 Todo vehículo automotor que circule en el territorio de la Republica 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.</i></p> <p><i>Estos Fondos y las asociaciones de fondos regionales contra accidentes de tránsito serán regulados, supervisados, fiscalizados y controlados por la Superintendencia de Banca Seguros y Administradoras Privadas de Fondo de Pensiones, de conformidad con las atribuciones establecidas en el artículo 345° y siguientes de la Ley N° 26702, Ley General del Sistema Financiero y del Sistema de Seguros y Orgánica de la Superintendencia de Banca y Seguros y en el Reglamento de requerimientos patrimoniales de las empresas de seguros y reaseguros, aprobado por resolución SBS N° 1124-2006, siempre que no contravenga la naturaleza jurídica de las AFOCAT.</i></p> <p>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.</p> <p>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.</p>

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <http://scddstd.mtc.gob.pe/2264590> ingresando el número de expediente **E-202771-2022** y la siguiente clave: UVSAM2 .





PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Secretaría General

Oficina General de
Asesoría Jurídica

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"
"Año del Bicentenario del Congreso de la República del Perú"

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.»

30.1.3. 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,

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <http://scddstd.mtc.gob.pe/2264590> ingresando el número de expediente E-202771-2022 y la siguiente clave: UVSAM2 .



PERÚ

Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Secretaría General

Oficina General de Asesoría Jurídica

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"
"Año del Bicentenario del Congreso de la República del Perú"

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.»

- La Primera Disposición Complementaria dispone: *«dictar amnistía y, en consecuencia, dejar sin efecto absolutamente todas las resoluciones administrativas dictadas por la Superintendencia de Banca, Seguros y AFP (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».*
- La Segunda Disposición Complementaria establece que el Poder Ejecutivo cuenta con un plazo de sesenta (60) días para modificar, elaborar y publicar los Reglamentos de la presente Ley que se consideren necesarios.
- La Tercera Disposición Complementaria señala que la Ley entrara en vigencia al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial El Peruano.
- La Cuarta Disposición Complementaria deroga y deja si efecto, según corresponda, todas las normas legales que se opongan a la presente Ley.

Situación/Estado del Proyecto de Ley

3.2 Con fecha 6 de mayo de 2022, los Congresistas del Grupo Parlamentario Perú Libre, a iniciativa del Congresista de la República, Nivardo Edgar Tello Montes, al amparo del derecho de iniciativa legislativa que les confiere el numeral 1 del artículo 102 y

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <http://scddstd.mtc.gob.pe/2264590> ingresando el número de expediente E-202771-2022 y la siguiente clave: UVSAM2 .





PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Secretaría General

Oficina General de
Asesoría Jurídica

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"

"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"

"Año del Bicentenario del Congreso de la República del Perú"

el artículo 107 de la Constitución Política del Perú, además, del literal c) del artículo 22 y los artículos 75 y 76 del Reglamento del Congreso de la República, presentan el Proyecto de Ley materia de análisis.

- 3.3 Posteriormente, con fecha 10 de mayo de 2022, el Proyecto de Ley fue enviado a la Comisión de Transportes y Comunicaciones para su evaluación, de acuerdo a la información contenida en el portal institucional del Congreso de la República¹. A la fecha del presente del informe, el mencionado proyecto se encuentra en estudio en la comisión antes mencionada, para su evaluación y dictamen correspondiente.

Opinión técnica y legal de las dependencias y/o entidades del MTC

- 3.4 Por medio del Informe N° 094-2022-MTC/FONDO/SE, el Fondo de Compensación menciona que el Proyecto de Ley le afecta directamente; no obstante, a señalar previamente que debido a que sus funciones son estratégicas y operativas no se encontraría facultado para emitir opinión técnica y/o legal sobre peticiones realizadas por el Congreso de la República.
- 3.5 De acuerdo al mencionado informe, los puntos que afectan directamente al Fondo de Compensación son: i) aporte al Fondo de Inclusión Social Solidario "Ollas Comunes" del 0.5% del valor de cada uno de los CAT y SOAT que vendan las AFOCAT y Compañías Aseguradoras, ii) aporte al Fondo de Inclusión Social Solidario "Ollas Comunes" de los beneficios no cobrados del CAT y del SOAT, y iii) ampliación de la atención de víctimas beneficiarias del Fondo de Compensación.
- 3.6 En esa línea, con relación a las modificaciones planteadas en el Proyecto de Ley el Fondo de Compensación, menciona que:

«(...)

Sin embargo, es importante mencionar que, en el supuesto de conformarse el nuevo "FONDO", se estaría disponiendo de una parte importante de los aportes que las compañías aseguradoras y las AFOCAT transfieren al Fondo de Compensación del SOAT y CAT del MTC, así como de las indemnizaciones no cobradas que, en su totalidad son transferidas al Fondo de Compensación del SOAT y CAT. Cabe señalar que dichos aportes obedecen a un mandato legal (D.S. N°024-2004-MTC y D.S. N°034-2011-MTC) y son destinados para cumplir una finalidad de carácter social a través de reembolsos de gastos médicos y de sepelio de las víctimas de accidentes de tránsito ocasionados por vehículos que no son identificados y se dan a la fuga.

En ese sentido, de autorizarse el proyecto en mención el FONDO DE COMPENSACIÓN DEL SOAT Y CAT se vería económicamente afectado ya que, se incrementará la carga laboral por efecto de la ampliación del alcance y se reducirán los ingresos:

¹ Ver portal institucional del Congreso de la República: <https://wb2server.congreso.gob.pe/spley-portal/#/expediente/2021/1969>

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <http://scddstd.mtc.gob.pe/2264590> ingresando el número de expediente E-202771-2022 y la siguiente clave: UVSAM2 .

**PERÚ**Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Secretaría General

Oficina General de
Asesoría Jurídica

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"
"Año del Bicentenario del Congreso de la República del Perú"

RESUMEN DE INGRESOS - AÑO 2022 AL 30.07.2022	
INGRESOS	
CONCEPTO/AÑO	2022
APORTES EMPRESAS ASEGURADORAS	S/ 2,762,647.68
INDEMNIZACIONES POR MUERTE - ASEGURADORAS	S/ 286,184.38
APORTES AFOCAT	S/ 200,916.42
INDEMNIZACIONES POR MUERTE - AFOCAT	S/ 135,600.00
MUNICIPALIDADES PROVINCIALES	S/ 2,100,039.00
TOTAL RECAUDACIÓN	S/ 5,485,387.48

Haciendo el ejercicio con las reducciones de ingresos que se plantea en el proyecto de Ley, al 31 de julio en el periodo 2022, éstos serían los resultados de la recaudación:

SIMULACIÓN DE INGRESOS - AÑO 2022 AL 30.07.2022	
INGRESOS	
CONCEPTO/AÑO	2022
APORTES EMPRESAS ASEGURADORAS	S/ 1,381,323.84
APORTES AFOCAT	S/ 100,458.21
MUNICIPALIDADES PROVINCIALES	S/ 2,100,039.00
TOTAL RECAUDACIÓN	S/ 3,581,821.05

Asimismo, se incrementarían los casos, considerando lo que se plantea en el proyecto de ley sobre las coberturas de las víctimas de accidentes de tránsito donde el vehículo no cuenta con SOAT o CAT, a pesar de estar identificado.»

- 3.7 Por otro lado, la Dirección de Seguridad Vial, mediante el Memorando N° 151-2022-MTC/18.04, con relación al contenido del Proyecto de Ley, opina:

«c) Análisis del contenido del proyecto de ley

(...)

3.16 Al respecto, se precisa que, la creación de las AFOCATs mediante la Ley N° 28839 tuvo como finalidad además de generar competencia en el mercado del seguro obligatorio contra accidentes de tránsito, promover una reducción de costos de las primas del SOAT, toda vez que la siniestralidad de los operadores del transporte de servicio público, y el riesgo inherente de cada uno de ellos, determinaba que en algunos casos la prima sea incrementada.

3.17 Asimismo, de la interpretación sistemática del 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 aprobado por Decreto Supremo N° 040-2006-MTC y modificatorias, los CATs están sujetos a una determinada circunscripción debido a que, un vehículo que presta el servicio público de transporte debidamente habilitado para la prestación, circula en determinadas vías de acuerdo a lo que disponga su Tarjeta de Circulación y/o Hoja de Ruta; siendo que para el caso de los vehículos de uso privado que circulan en cualquier vía como parte de su derecho al libre tránsito establecido

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <http://scddstd.mtc.gob.pe/2264590> ingresando el número de expediente **E-202771-2022** y la siguiente clave: UVSAM2 .

**PERÚ**Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Secretaría General

Oficina General de
Asesoría Jurídica**"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"****"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"****"Año del Bicentenario del Congreso de la República del Perú"**

por la Constitución Política del Perú, adquieran obligatoriamente un SOAT, el cual tiene cobertura a nivel nacional conforme lo establece el Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito aprobado por Decreto Supremo N° 024-2002-MTC.

*3.18 Es por ello que, las AFOCATs son conformados por los operadores del servicio público de transporte quienes administran el fondo formado por los aportes de sus miembros; **en ese sentido, al establecerse que dicho fondo también será de uso privado, no se contaría con los suficientes recursos para poder cubrir los gastos consecuentes de un accidente de tránsito, generándose el cierre y/o la quiebra de las AFOCATs.***

*3.19 Si bien, con la aprobación de una ley, los Reglamentos vigentes que regulan tanto a las AFOCATs como a los SOATs, pueden ser modificados y/o derogados, **no obstante, se debe tener en cuenta que toda medida establecida en una ley debe ser razonable y proporcional; no pudiendo ser limitativa en los derechos de una persona ya sea natural o jurídica, conforme lo establece la Constitución Política del Perú; por tales motivos, no se considera viable lo establecido en el numeral 30.1 del proyecto de ley.***

*3.20 Sin perjuicio de lo señalado, en el supuesto que el cometido de las AFOCATs, sea operar tal y como lo hacen las compañías de seguros, resulta necesario que la justificación económica y legal se encuentre adecuadamente desarrollada en la Exposición de Motivos, ya que de la revisión del documento en mención **se verifica que no se ha realizado una estimación respecto del posible aumento del precio de los CAT para transportistas, en caso corresponda, lo cual puede implicar que los transportistas prefieran contratar un SOAT y no un CAT al ver a las compañías de seguro como entidades financieras más estables y a los precios del CAT más elevados.***

*3.21 Por su parte, con respecto a la cancelación de los fondos de una AFOCAT, o del cierre y clausura de los Fondos establecidos en el proyecto de ley materia de análisis, es preciso indicar que, establecer por ley que, únicamente la cancelación de un título habilitante se puede dar por cierre y clausura de los Fondos y/o por no contar con los suficientes recursos económicos y financieros **vulnera el control que ejerce el Estado para corregir las fallas de mercado que las entidades privadas por sí mismas no pueden subsanar, en este caso, dicho control ha sido atribuido a la Superintendencia de Banca, Seguros y AFP (en adelante, la SBS), mediante la Constitución, cuyo artículo 87, establece que la SBS ejerce el control de las empresas bancarias, de seguros, de administración de fondos de pensiones, de las demás que reciben depósitos del público y de aquellas otras que, por realizar operaciones conexas o similares, determine la ley, no pudiendo desconocerse mediante una ley, lo señalado por nuestra Carta Magna; por tal motivo, no resulta viable en el numeral 30.1.3 del proyecto de ley.***

*3.22 Ahora bien, con respecto al aporte que realizarían las AFOCATs y las compañías de seguros a la Fondo de Inclusión Social Solidario - "Ollas Comunes" - Hambre Cero, **se ha verificado en la Exposición de Motivos que, dicha propuesta no cuenta con un adecuado análisis económico, por lo que se recomienda que la citada propuesta contenida en el proyecto de ley, desarrolle***

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <http://scddstd.mtc.gob.pe/2264590> ingresando el número de expediente **E-202771-2022** y la siguiente clave: UVSAM2 .



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Secretaría General

Oficina General de
Asesoría Jurídica

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"
"Año del Bicentenario del Congreso de la República del Perú"
el análisis económico oportuno, con la finalidad de evitar perjudicar económicamente a las AFOCATs y las compañías de seguros.

3.23 Finalmente, con respecto a lo establecido en la Primera Disposición Transitoria y Complementaria del proyecto de ley, se recomienda que la SBS en el marco de sus competencias emita opinión a fin de que evalúe si la medida establecida en la referida disposición no resulta perjudicial tanto para la entidad como para los administrados.»

- 3.8 La DGPRTM mediante Informe N° 0031-2022-MTC/18 hace suyo el Informe Técnico Legal N° 1238-2022-MTC/18.01 de la Dirección de Políticas y Normas en Transporte Vial, a través del cual consolida las opiniones emitidas por el Fondo de Compensación y la Dirección de Seguridad Vial. En dicho informe, la referida unidad orgánica señala:

«

II. CONCLUSIONES:

4.1 *En virtud a lo expuesto en los párrafos precedentes, se califica al Proyecto de Ley 1969/2021-CR, "Ley que modifica el artículo 30 de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre", como uno **CON OBSERVACIONES**, por lo siguiente:*

- a) *Los aportes al Fondo de Compensación del SOAT y CAT obedecen a un mandato legal (Decreto Supremo N°024-2004-MTC y Decreto Supremo N°034-2011-MTC) y son destinados para cumplir una finalidad de carácter social a través de reembolsos de gastos médicos y de sepelio de las víctimas de accidentes de tránsito ocasionados por vehículos que no son identificados y se dan a la fuga, por lo que, de autorizarse el Proyecto de Ley, el Fondo de Compensación se vería económicamente afectado ya que, se incrementará la carga laboral por efecto de la ampliación del alcance, es decir, coberturar vehículos que no cuenta con SOAT o CAT, a pesar de estar identificado, supone un aumento de los casos o del alcance, los cuales requerirán mayor personal para que los mismos puedan ser atendidos, asimismo, se reducirán los ingresos de acuerdo con lo señalado en el numeral 3.13 del presente informe. En ese sentido, la propuesta perjudica la sostenibilidad económica del Fondo de Compensación.*
- b) *Al establecer el Proyecto de Ley que el Fondo de Compensación será de uso privado, no se contaría con los suficientes recursos para poder cubrir los gastos consecuentes de un accidente de tránsito, generándose el cierre y/o la quiebra de las AFOCAT.*
- c) *No se ha realizado una estimación respecto del posible aumento del precio de los CAT para transportistas, en caso corresponda, lo cual puede implicar que los transportistas prefieran contratar un SOAT y no un CAT al ver a las compañías de seguro como entidades financieras más estables y a los precios del CAT más elevados.*

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <http://scddstd.mtc.gob.pe/2264590> ingresando el número de expediente **E-202771-2022** y la siguiente clave: UVSAM2 .





PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Secretaría General

Oficina General de
Asesoría Jurídica

- "Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"**
"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"
"Año del Bicentenario del Congreso de la República del Perú"
- d) *No se considera viable lo establecido en el numeral 30.1 del Proyecto de Ley, ya que al establecerse que el fondo de compensación también será de uso privado, no se contaría con los suficientes recursos para poder cubrir los gastos consecuentes de un accidente de tránsito, generándose el cierre y/o la quiebra de las AFOCATs; en ese sentido, toda medida establecida en una ley debe ser razonable y proporcional, no pudiendo ser limitativa en los derechos de una persona ya sea natural o jurídica, conforme lo establece la Constitución Política del Perú.*
- e) *No resulta viable el numeral 30.1 del Proyecto de Ley ya que no se aprecia una descripción ni un análisis del estado actual de la norma vigente y cuál es la necesidad, viabilidad y oportunidad de la modificación propuesta, de tal forma que se cumpla el objetivo de mejorar el funcionamiento del sistema de las AFOCAT. Asimismo, cabe señalar que no se logra comprender los alcances de que el distintivo que acredita la vigencia del CAT "solo tendrá validez dentro de la respectiva circunscripción regional de autorización correspondiente". Del mismo modo, se ha eliminado el extremo del artículo 30, numeral. 30.1, de la norma vigente que señala que el CAT se destina 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. De la Exposición de motivos no se aprecia una evaluación del impacto de dicha propuesta en la situación actual de la normativa vigente.*
- f) *No resulta viable la propuesta contenida en el numeral 30.1.1 del Proyecto de Ley, ya que no se advierte la ventaja de que las AFOCAT tengan la posibilidad de administrar varias cuentas de depósito a su nombre a efectos de realizar operaciones del fondo, coberturas de siniestros y ayuda social.*
- g) *No resulta viable la propuesta contenida en el numeral 30.1.2 del artículo 30 del Proyecto de Ley, ya que no se aprecia un análisis de cuál es el obstáculo vinculado al régimen actual referido a la previa autorización de los gobiernos locales y/o regionales, que impide el funcionamiento correcto del sistema AFOCAT. Asimismo, no se aprecia la exposición de los motivos referidos a la necesidad, viabilidad y oportunidad de la propuesta normativa en ese extremo. En ese sentido, no se sustenta por qué la cobertura actual de las AFOCAT y el régimen vigente de las competencias de los gobiernos regionales vienen a ser distorsiones normativas en el funcionamiento del sistema de AFOCAT.*
- h) *Establecer por ley que, únicamente la cancelación de un título habilitante se puede dar por cierre y clausura de los Fondos y/o por no contar con los suficientes recursos económicos y financieros vulnera el control que ejerce el Estado (SBS) para corregir las fallas de mercado que las entidades privadas por sí mismas no pueden subsanar. Sin embargo, cabe señalar que las competencias de fiscalización sobre el cumplimiento de obligaciones a cargo de las AFOCAT, corresponden a la SBS de conformidad con el artículo 4 del*

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <http://scddstd.mtc.gob.pe/2264590> ingresando el número de expediente **E-202771-2022** y la siguiente clave: UVSAM2 .



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Secretaría General

Oficina General de
Asesoría Jurídica

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"

"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"

"Año del Bicentenario del Congreso de la República del Perú"

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 aprobado por Decreto Supremo N° 040-2006-MTC.

- i) No resulta viable la propuesta contenida en el numeral 30.1.4 del Proyecto de Ley, ya que el MTC es quien tiene la competencia sobre los alcances de las coberturas de los CAT de acuerdo con el literal a) del numeral 2 del artículo 4 del 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 aprobado por Decreto Supremo N° 040-2006-MTC, por lo que no corresponde que se señale genéricamente a una "autoridad competente".*
- j) La propuesta contenida en la Primera Disposición Transitoria y Complementaria del Proyecto de Ley estaría regulando hechos de manera retroactiva, es decir, estaría regulando situaciones que acontecieron y se consumaron en el pasado, lo cual está prohibido por la Constitución Política del Perú. En ese sentido, no se advierte el sustento de porque se plantea la amnistía.*
- k) Por otro lado, la Segunda Disposición Transitoria y Complementaria del Proyecto de Ley no precisa que materias del mismo serán objeto de reglamentación tomando en cuenta que la SBS conserva competencias sobre la regulación y supervisión de las AFOCAT de acuerdo con el segundo párrafo del numeral 30.1 del artículo 30 del Proyecto de Ley.*
- l) Asimismo, de la Cuarta Disposición Transitoria y Complementaria del Proyecto de Ley, no se advierte que se esté cumpliendo con la regla de evitar una derogación tácita, imprecisa o la genérica indeterminada de acuerdo con el Apartado VI "Reglas para la elaboración del contenido de la Ley", literal c) "Descripción de la estructura de la ley", literal iii.4) del Manual de Técnica Legislativa.*
- m) De la Exposición de motivos no se aprecia una evaluación del impacto sobre la normativa vigente de la totalidad de las disposiciones contenida en el Proyecto de Ley. En ese sentido se requiere un mayor análisis (y no solamente un relato de los supuestos beneficios del Proyecto de Ley) que permita advertir si la propuesta normativa resulta ser necesaria, viable y oportuna.*
- n) El Proyecto de Ley no cumple lo establecido en el artículo 2 de la Ley N° 26889, Ley Marco para la Producción y Sistematización Legislativa en tanto que la totalidad de sus disposiciones no se encuentran debidamente sustentadas en la Exposición de Motivos».*

Opinión de la Oficina General de Asesoría Jurídica

3.9 Sin perjuicio de las razones por las cuales los órganos y dependencias del MTC

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <http://scddstd.mtc.gob.pe/2264590> ingresando el número de expediente **E-202771-2022** y la siguiente clave: UVSAM2 .



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Secretaría General

Oficina General de
Asesoría Jurídica

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"

"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"

"Año del Bicentenario del Congreso de la República del Perú"

concluyen calificar al Proyecto de Ley como uno **con observaciones**, esta Oficina General de Asesoría Jurídica considera relevante ahondar respecto al análisis de las disposiciones del Proyecto de Ley que a continuación se detallan.

Sobre la modificación del literal 30.1 del artículo 30 de la LGTT a efectos de ampliar los alcances de la cobertura de los Certificados Contra Accidentes de Tránsito expedidos por las AFOCAT.

- 3.10 A través de la modificación del literal 30.1 del artículo 30 de la LGTT, el Proyecto de Ley suprime la precisión por la cual, los Certificados de Accidentes de Tránsito (en adelante, CAT) entregados por las AFOCAT, son 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, y que sólo tienen validez dentro de la respectiva circunscripción de funcionamiento.
- 3.11 Con la modificación propuesta, los CAT que expiden las AFOCAT no serán entregados exclusivamente a vehículos que brindan los servicios de transporte de personas antes mencionados, por el contrario, su alcance se extenderá a vehículos destinados a uso particular.
- 3.12 Precisamente la finalidad del Proyecto de Ley queda expuesta en su Exposición de Motivos, al señalar que: *«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, (...)».*
- 3.13 No obstante, la propuesta no considera la naturaleza jurídica de las AFOCAT, las cuales de acuerdo al 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, aprobado por Decreto Supremo N° 040-2006-MTC, se definen como: *«una 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».*
- 3.14 Es decir, las AFOCAT, son asociaciones², por lo tanto, sus actividades persiguen fines no lucrativos. Asimismo, de acuerdo al Reglamento de Supervisión de las Asociaciones de Fondos Regionales o Provinciales contra Accidentes de Tránsito y de Funcionamiento de la Central de Riesgos de Siniestralidad derivada de

² Código Civil

Artículo 80.- La asociación es una organización estable de personas naturales o jurídicas, o de ambas, que a través de una actividad común persigue un fin no lucrativo.

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <http://scddstd.mtc.gob.pe/2264590> ingresando el número de expediente **E-202771-2022** y la siguiente clave: UVSAM2 .



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Secretaría General

Oficina General de
Asesoría Jurídica

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"

"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"

"Año del Bicentenario del Congreso de la República del Perú"

Accidentes de Tránsito, la actividad principal de las AFOCAT debe corresponder a: *«constituir y administrar los Fondos Regionales o Provinciales contra Accidentes de Tránsito conformada con los aportes de sus miembros, pueden realizar actividades complementarias a su finalidad principal, en cuyo caso la administración del Fondo será independiente a la realizada sobre los activos y pasivos que correspondan a las actividades complementarias».*

- 3.15 Es así como el Proyecto de Ley desnaturaliza el funcionamiento de las AFOCAT, el cual exige que los sujetos «asegurados» sean sus propios miembros/asociados, y los «vehículos coberturados», aquellos habilitados por la autoridad competente para prestar el servicio de transporte público urbano e interurbano regular de personas, incluyendo el servicio de transporte de taxi y el servicio de transporte público especial de pasajeros en vehículos menores, siempre que cuenten con la cobertura del CAT.
- 3.16 Por tanto, la modificación del literal 30.1 del artículo 30 de la LGTT, no es compatible con el régimen jurídico que regula el funcionamiento de las AFOCAT; ya que si bien las AFOCAT se ocupan del pago de indemnizaciones o beneficios frente a la ocurrencia de una eventualidad (accidente de tránsito), a cambio de un pago que se traduce en las aportaciones que realizan sus asociados para la adquisición del CAT, no se desenvuelven en el mercado como empresas del sistema de seguros, por lo que no están autorizadas para operar como empresas aseguradoras.

Sobre la inclusión de los numerales 30.1.1, 30.1.2 y 30.1.3 al artículo 30 de la LGTT a fin de regular el funcionamiento de los AFOCAT

- 3.17 Con respecto a la incorporación del numeral 30.1.1, sobre la apertura de una o más cuentas de depósito a nombre de las AFOCAT, cuyos fondos sean intangibles e inembargables, conviene precisar que dicha disposición no resulta viable además de ser innecesaria, puesto que las AFOCAT, por mandato del Reglamento de Supervisión de las Asociaciones de Fondos Regionales o Provinciales contra Accidentes de Tránsito y de Funcionamiento de la Central de Riesgos de Siniestralidad derivada de Accidentes de Tránsito, deben de constituir un patrimonio fideicomitido, bajo de modalidad de un fideicomiso de administración de fondos y fuente de pagos, con carácter irrevocable.
- 3.18 De tal modo, el patrimonio fideicomitido de las AFOCAT, conformado, entre otros, por las primas de seguros de cada CAT, se encuentra bajo el dominio fiduciario de la Corporación Financiera de Desarrollo S.A.-COFIDE³.
- 3.19 En cuanto a la incorporación del numeral 30.1.2 al artículo 30 de la LGTT se debe señalar que la actual redacción del numeral 30.1 ya contempla la posibilidad de que gobiernos regionales y/o locales, con conocimiento previo de la Superintendencia de Banca, Seguros y AFP (en adelante, SBS) y a solicitud de las AFOCAT, suscriban convenios para ampliar el ámbito de aplicación del CAT en territorio continuos.

³ En virtud de la designación efectuada mediante Resolución Ministerial N° 372-2007-MTC/01.

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <http://scddstd.mtc.gob.pe/2264590> ingresando el número de expediente E-202771-2022 y la siguiente clave: UVSAM2 .



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Secretaría General

Oficina General de
Asesoría Jurídica

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"
"Año del Bicentenario del Congreso de la República del Perú"

- 3.20 En esa línea, dado que la validez del CAT se sujeta a la respectiva circunscripción de funcionamiento de la autorización para el servicio de transporte terrestre de pasajeros, son las autoridades de cada ámbito de servicio, sea regional o provincial, las competentes para disponer de la ampliación del ámbito de aplicación del CAT en territorios continuos.
- 3.21 Por otro lado, el artículo 17 del Reglamento de Supervisión de las Asociaciones de Fondos Regionales o Provinciales contra Accidentes de Tránsito y de Funcionamiento de la Central de Riesgos de Siniestralidad derivada de Accidentes de Tránsito, regula lo concerniente a los supuestos de cancelación de la inscripción de la AFOCAT en el registro a cargo de la SBS, razón por la cual no resulta conveniente que el Proyecto de Ley incorpore una disposición como la contenida en la propuesta de numeral 30.1.3, que restrinja un supuesto de «cancelación de fondos», más aún si como se ha mencionado, los fondos se encuentran entregados en fideicomiso.

Sobre la inclusión de los numerales 30.1.5, 30.1.6, 30.1.7 y 3.1.8 al artículo 30 de la LGTT a fin de modificar el destino de las aportaciones

- 3.22 Con relación al aporte que realizarían las AFOCAT al Fondo de Inclusión Social Solidario, "Ollas Comunes" – Hambre Cero, el Informe N° 094-2022-MTC/FONDO/SE del Fondo de Compensación, precisa que, de conformarse el mencionado fondo, se estaría disponiendo de una importante parte de los aportes que las compañías aseguradoras y las AFOCAT actualmente transfieren al Fondo de Compensación del SOAT y CAT.
- 3.23 Sobre el particular, conviene precisar que el Fondo de Compensación, conformado a través de la Cuarta Disposición Final del Decreto Supremo N° 024-2004-MTC, Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito, persigue una finalidad social, ya que guarda como propósito cubrir los daños que sufran las víctimas de accidentes de tránsito ocasionados por vehículos que no hayan sido identificados y se den a la fuga, mediante el pago de las coberturas por gastos médicos y gastos de sepelio.
- 3.24 Para estos fines, la Séptima Disposición Final y Transitoria del Reglamento del Fondo de Compensación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo N° 024-2004-MTC, establece los porcentajes de aportes aplicables para las empresas de seguros y las AFOCAT, sobre la base de los SOAT y CAT vendidos.

Sobre la inclusión del numeral 30.1.9 al artículo 30 de la LGTT a fin de que las personas que sean ocupantes, o no, de un vehículo automotor que no cuente con CAT o SOAT y resulten víctimas de un accidente de tránsito sean atendidos con las coberturas de gastos médicos y de sepelio con los recursos económicos del Fondo de Compensación que administra el MTC

- 3.25 De acuerdo al artículo 3 del Reglamento del Fondo de Compensación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, el Fondo de Compensación, tiene como finalidad amparar a las víctimas de accidentes de tránsito ocasionados por vehículos que no hayan sido identificados y se den a la fuga en el momento del accidente y a sus familiares, mediante el pago de las coberturas que corresponden a gastos

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <http://scddstd.mtc.gob.pe/2264590> ingresando el número de expediente E-202771-2022 y la siguiente clave: UVSAM2 .



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Secretaría General

Oficina General de
Asesoría Jurídica

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"

"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"

"Año del Bicentenario del Congreso de la República del Perú"

médicos y gastos de sepelio, así como el pago de una indemnización por invalidez permanente o incapacidad temporal en favor de la víctima o una indemnización por fallecimiento en favor de los familiares de la víctima, hasta por los importes de cobertura correspondientes al SOAT o CAT.

- 3.26 En ese sentido, la incorporación del numeral 30.1.9 al artículo 30 de la LGTT a fin de que las personas que sean ocupantes, o no, de un vehículo automotor que no cuente con CAT o SOAT y resulten víctimas de un accidente de tránsito sean atendidos con las coberturas de gastos médicos y de sepelio con los recursos económicos del Fondo de Compensación, desvirtúa la finalidad del referido fondo.
- 3.27 A su vez, como lo ha señalado, el Fondo de Compensación, a través de su Secretaría Ejecutiva, mediante el Informe N° 094-2022-MTC/FONDO/SE, este extremo del Proyecto de Ley, le perjudica económicamente, dado que el incremento de casos, afectaría los recursos comprometidos para la atención de víctimas de accidentes de tránsito ocasionados por vehículos no identificados que, sumado al incremento de carga laboral para la atención de nuevos casos, pondría en riesgo la sostenibilidad del Fondo de Compensación.

De la Técnica Legislativa y Calidad Normativa del Proyecto de Ley

- 3.28 De la revisión del Proyecto de Ley y su Exposición de Motivos *–respecto a la estructura–*, se recomienda considerar de manera referencial lo dispuesto en los artículos 2 y 3 del Reglamento de la Ley Marco para la Producción y Sistematización Legislativa, aprobado con Decreto Supremo N° 007-2022-JUS, respecto al análisis sobre la concordancia con el resto de normas vigentes en el ordenamiento jurídico nacional y, sobre la cuantificación de los impactos y efectos que tiene la propuesta normativa.

III. CONCLUSIÓN:

Por lo anteriormente expuesto, desde el punto de vista legal y teniendo en cuenta lo señalado por la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal y el Fondo de Compensación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito y Certificado contra Accidentes de Tránsito, esta Oficina General de Asesoría Jurídica concluye calificar «con observaciones» al Proyecto de Ley 1969/2021-CR, Ley que modifica el artículo 30 de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.

Por ello, se remite un proyecto de oficio, a fin de dar atención al pedido de opinión formulado por el Presidente de la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República.

Atentamente,

Manuel A. Patiño Muñoz
Abogado - OGAJ

El presente informe cuenta con la conformidad de la suscrita.

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <http://scddstd.mtc.gob.pe/2264590> ingresando el número de expediente E-202771-2022 y la siguiente clave: UVSAM2 .

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"
"Año del Bicentenario del Congreso de la República del Perú"

Atentamente,

Documento firmado digitalmente
GISELLA SANTIVÁÑEZ ANTO
OFICINA GENERAL DE ASESORIA JURIDICA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

GSA/encc

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <http://scddstd.mtc.gob.pe/2264590> ingresando el número de expediente **E-202771-2022** y la siguiente clave: UVSAM2 .