



CARLOS ANDRÉS PEREZ OCHOA

"Año de la Universalización de la Salud"

Proyecto de Ley N° 5459/2020-CR

PROYECTO DE LEY QUE EXCLUYE EL PAGO DEL SOAT Y CAT CUANDO SE HAYA CONTRATADO UN SEGURO VEHICULAR PRIVADO DE MAYOR COBERTURA, A EFECTOS DE EVITAR UN DOBLE PAGO.

El Grupo Parlamentario "Acción Popular" a iniciativa del Congresista **CARLOS ANDRÉS PEREZ OCHOA**, en ejercicio del derecho de iniciativa legislativa que le confiere el artículo 107° de la Constitución Política del Perú de 1993 y de conformidad con los artículos 75° y 76° del Reglamento del Congreso de la República, propone el siguiente Proyecto de Ley:

PROYECTO DE LEY QUE EXCLUYE EL PAGO DEL SOAT Y CAT CUANDO SE HAYA CONTRATADO UN SEGURO VEHICULAR PRIVADO DE MAYOR COBERTURA, A EFECTOS DE EVITAR UN DOBLE PAGO

FORMULA LEGAL

ARTÍCULO 01.- OBJETO

La presente ley tiene por objeto modificar el numeral 2 del artículo N° 30 de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, referido al Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), quedando redactado de la siguiente manera:

(...)

Artículo 30: Del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito:

(...)

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.

En caso se haya contratado un seguro vehicular privado de mayor cobertura que el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) y el Certificado de Accidentes de Tránsito (CAT) ya no será necesaria la contratación de éstos últimos, a efectos de evitar un doble pago por el mismo servicio.

ARTÍCULO 2.- REGISTRO

La Superintendencia de Banca, Seguros y AFPs en el marco de sus competencias mantendrá actualizado un registro de las empresas aseguradoras donde conste de manera desagregada que vehículos cuentan con un SOAT o CAT y quienes han contratado un seguro vehicular privado de similar o mayor cobertura, a efectos de realizar la supervisión correspondiente.

ARTÍCULO 3.- REGLAMENTACION DE LA LEY

En un plazo no mayor a sesenta (60) días, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones aprueba el reglamento de la presente Ley.

ARTÍCULO 4.- DEROGATORIA

Deróguense las demás normas que se opongan a la presente ley.

ARTÍCULO 5.- VIGENCIA DE LA LEY

La presente Ley, entra en vigencia a partir del siguiente día de su publicación.

Comuníquese al señor Presidente de la República para su promulgación.

En Lima, a los veintinueve días del mes de mayo del dos mil veinte.

Lima, 29 de Mayo de 2020.



Firmado digitalmente por:
SAAVEDRA OCHARAN Monica
Elizabeth FAU 20161749126 soft
Motivo: En señal de
conformidad
Fecha: 08/06/2020 22:04:25-0500

CARLOS ANDRÉS PÉREZ OCHOA
Congresista de la República



Firmado digitalmente por:
GUIBOVICH ARTEAGA Otto
Napoleon (FIR42074672)
Motivo: Doy Vº Bº
Fecha: 04/06/2020 00:07:37-0500



Firmado digitalmente por:
RIVERA GUERRA WALTER
JESUS FIR 08370514 hard
Motivo: En señal de
conformidad
Fecha: 05/06/2020 14:28:05-0500



Firmado digitalmente por:
LAZO VILLON Leslye Carol
FAU 20161749126 soft
Motivo: En señal de
conformidad
Fecha: 06/06/2020 13:42:18-0500



Firmado digitalmente por:
PÉREZ OCHOA Carlos Andres
FIR 15742574 hard
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 29/05/2020 20:05:55-0500



Firmado digitalmente por:
GUIBOVICH ARTEAGA Otto
Napoleon (FIR42074672)
Motivo: En señal de
conformidad
Fecha: 04/06/2020 00:06:59-0500



Firmado digitalmente por:
SIMEON HURTADO Luis
Carlos FAU 20161749126 soft
Motivo: En señal de
conformidad
Fecha: 30/05/2020 07:50:59-0500

CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, 11 de JUNIO del 2020...

Según la consulta realizada, de conformidad con el Artículo 77° del Reglamento del Congreso de la República: pase la Proposición N° 5459 para su estudio y dictamen, a la(s) Comisión(es) de TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

.....

.....

.....



JAVIER ANGELES ILLMANN
Oficial Mayor
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1- ANTECEDENTES

Mediante Ley N° 28839¹, se modificó los artículos 30 y 31 de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, referido al Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), que cubre los daños personales del chofer del vehículo, los pasajeros y terceras personas propiamente dichas que se encuentran perjudicadas como consecuencia de la existencia de un accidente de tránsito dentro del territorio nacional.

Que es sabido que los accidentes de tránsito resulta ser una de las principales causas de muerte en el Perú, no solamente en las pistas y carreteras sino también en las veredas por cuanto hoy en día las personas ya no nos encontramos a salvo ni siquiera en estos espacios, debido a múltiples factores como son la imprudencia, la informalidad, la impericia, la negligencia, etc que día a día viene socavando la confianza de la ciudadanía en el Estado de Derecho.

Que mediante Ley N° 29946, Ley del Contrato de Seguro, se regularon los supuestos por los cuales ante un evento riesgoso y previo pago de una prima se procede a la indemnización a favor del asegurado y/o a favor de terceras personas; constituyendo de aplicación supletoria antes la existencia de seguros obligatorios.

A raíz de ello a parte del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) muchas personas vienen contratando de manera voluntaria y adicionalmente un seguro vehicular que te protege frente a cualquier accidente que pueda uno sufrir (daños personales) cubriendo una serie de daños al vehículo, responsabilidad civil frente a terceros y frente a ocupantes, invalidez permanente, gastos de curación, gastos de sepelio etc, que no hacen más que acrecentar los costos para los consumidores.

Hoy en día son muchas las personas que si bien resultan ser beneficiadas con el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) también es cierto que en muchos de algunos otros casos los mismos que han contratado este seguro cuentan con un seguro vehicular particular que aplica de manera supletoria al SOAT propiamente dicho, lo cual generaría un doble pago que el ordenamiento jurídico peruano no debería permitir.

Que el punto 4 del artículo V de la Ley N° 29571, Código de Protección al Consumidor establece el Principio de Corrección de la Asimetría, señalando que las normas de protección al consumidor buscan corregir las distorsiones o malas prácticas generadas por la asimetría informativa o la situación de desequilibrio Código de Protección y Defensa del Consumidor que se presente entre los proveedores y consumidores, sea en la contratación o en cualquier otra situación

¹ Norma legal que fuera publicada el 24.07.2006 en el Diario Oficial "El Peruano"

relevante, que coloquen a los segundos en una situación de desventaja respecto de los primeros al momento de actuar en el mercado.

Complementando lo antes expuesto se tiene que el punto 3 del artículo VI – referido a las políticas públicas – se encuentra referido a que el Estado orienta sus acciones a defender los intereses de los consumidores contra aquellas prácticas que afectan sus legítimos intereses y que en su perjuicio distorsionan el mercado.

Conforme es sabido el parque automotor al año 2016² en nuestro país se acerca a 2'600,000 vehículos de los cuales un 57.7% se encuentran en la ciudad de Lima; es decir, la capital concentra la mayor cantidad de vehículos y por ende es ahí donde se presenta la mayor cantidad de siniestros y/o accidentes.

2- FUNDAMENTOS DE LA PROPUESTA

MARCO CONSTITUCIONAL CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL PERÚ

- **Artículo 2.-** *Toda persona tiene derecho:*
14. *A contratar con fines lícitos, siempre que no se contravengan leyes de orden público.*

Al respecto, Enrique Chirinos Soto³ al comentar dicho articulado señala que la libertad de contratar sólo está, pues, subordinada a que el fin u objeto del contrato sea lícito, y siempre que no se contravenga leyes de orden público.

- **Artículo 60.-** *El Estado reconoce el pluralismo económico. La Economía Nacional se sustenta en la coexistencia de diversas formas de propiedad y de empresa.*

Enrique Bernales Ballesteros⁴ señala que este pluralismo es la posibilidad de que en el mismo sistema económico coexistan diversas formas empresariales: privadas, cooperativas, autogestionarias, comunales, públicas, mixtas, de capital nacional, de capital extranjero, etc. La existencia de cada una de ellas debe ser regulada y protegida por el Estado, que no puede prohibirlas ni estorbarlas. En materia de organización económica de las personas, el Estado no puede tener preferencias y debe ser neutral.

- **Protección al consumidor**
Artículo 65.- *El Estado defiende el interés de los consumidores y usuarios. Para tal efecto garantiza el derecho a la información sobre los bienes y servicios que se encuentran a su disposición en el mercado. Asimismo vela, en particular, por la salud y la seguridad de la población.*

² <http://gestion.pe/empresas/parque-automotor-peru-subira-26-millones-vehiculos-2016-2163406>

³ Chirinos Soto. La Constitución Lectura y comentario. 5º edición. Mayo 2006. Editorial Rodhas SAC. Página 49

⁴ Enrique Bernales Ballesteros. La Constitución de 1993 Análisis Comparado. Quinta Edición. Setiembre de 1999. Lima Perú.

Enrique Chirinos Soto⁵ al comentar dicho articulado señala que la defensa por el Estado del interés de los consumidores y usuarios, se ejerce particularmente contra los fraudes de los que pudieran ser víctimas. Por eso se garantiza a los consumidores y usuarios el derecho a informarse sobre los bienes y servicios que se ofrecen o prestan en el mercado.

MARCO LEGAL

- **LEY N° 28839, MODIFICÓ LOS ARTÍCULOS 30 Y 31 DE LA LEY N° 27181, LEY GENERAL DE TRANSPORTE Y TRÁNSITO TERRESTRE, REFERIDO AL SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO (SOAT)**
- **LEY N° 29946, LEY DEL CONTRATO DE SEGURO**
- **LEY N° 29571, CÓDIGO DE PROTECCION Y DEFENSA DEL CONSUMIDOR**

ANÁLISIS DE LA PROPUESTA

Conforme lo establece la legislación vigente sobre la materia la Ley N° 28839, que modificó los artículos 30 y 31 de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, creando de ese modo el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), como una medida capaz de cubrir las consecuencia de la alta siniestralidad de accidentes en nuestro país; sin embargo, existen supuestos en los cuales los usuarios aun contratando un seguro vehicular privado se encuentran obligados a contar de manera adicional un SOAT.

En este orden de ideas resulta necesario que el Estado regule los casos proponiendo que las reglas se cumplan de un modo transparente en el sentido que se cobre a los usuarios y/o consumidores por el servicio efectivamente prestado evitando el doble pago y un presunto abuso de derecho de parte de las empresas aseguradoras ya que resulta contraproducente exigir que un vehículo que se encuentra asegurado de manera particular cuente con de manera obligatoria con el SOAT.

De lo expuesto se podría concluir que esta norma resultaría ser contraria a los intereses de los consumidores ya que se estaría obligando a los usuarios pagar por un servicio que no ha recibido en forma efectiva, no existiendo para ello una justificación técnica y/o legal para amparar esta distorsión.

Al respecto, se tiene que ha sido el mismo texto constitucional que ha recogido en el artículo 62 la libertad de contratación, siendo en consecuencia que este derecho no es absoluto sino que más bien debe sujetarse a las normas vigentes al tiempo de la contratación (entendida esta como la capacidad estatal de regular dicha contratación propiamente dicha) mientras que en el artículo 65 de la Constitución

⁵ Chirinos Soto. La Constitución Lectura y comentario. 5ª edición. Mayo 2006. Editorial Rodhas SAC. Página 160.

Política de 1993, señala que el Estado defiende el interés de los consumidores y usuarios.

3- EFECTOS DE LA VIGENCIA DE LA NORMA QUE SE PROPONE SOBRE LA LEGISLACION NACIONAL

Con la propuesta legislativa se pretende dar un marco legal adecuado en nuestro país ante una situación objetiva que resultaría ser contraria a los intereses de los usuarios y/o consumidores en el extremo que se les estaría obligando contratar el SOAT de manera adicional a un seguro vehicular (servicio que no ha recibido en forma efectiva), más todavía si tomamos en consideración que no existiría una justificación técnica y/o legal para amparar esta supuesta distorsión dentro de una economía social de mercado como lo es nuestro ordenamiento jurídico.

Por otro lado se tiene que dentro de nuestros usos y costumbres en nuestro país nos demuestra que a nadie se le debe obligar a pagar por un servicio que no se le es efectivamente brindado.

4- ANÁLISIS COSTO BENEFICIO

La promulgación de la presente norma no implica costo adicional al erario nacional puesto que lo único que se propone es excluir del pago del SOAT a los usuarios que ya contratando un seguro vehicular particular resultaría contraproducente exigir el pago 02 veces por el mismo servicio; tomando en consideración que las normas de protección a los consumidores en nuestro país deben estar orientados a proteger los intereses de las grandes mayorías y sobre todo de conformidad con el principio de corrección de la asimetría buscando en todo momento las distorsiones del mercado.

5- LA RELACIÓN DE LA INICIATIVA CON LA AGENDA LEGISLATIVA Y CON LAS POLÍTICAS DE ESTADO EXPRESADAS EN EL ACUERDO NACIONAL.

La presente propuesta legislativa tiene vinculación con la Política III del Acuerdo Nacional, referido a la competitividad del país concordante con el punto 17 concerniente a la afirmación de la economía social de mercado⁶, lo cual señala en el literal e) a que es objetivo del Estado evitar el abuso de posiciones dominantes y prácticas restrictivas de la libre competencia y propiciara la participación de organización de consumidores en todo el territorio.

⁶ Según los datos extraídos de la página web de Políticas de Estado del Acuerdo Nacional.