



PERÚ

Ministerio
de Justicia
y Derechos Humanos

Secretaría
General

Reg. 1308

6

"Año del Buen Servicio al Ciudadano"

41237

Miraflores, 20 FEB 2017



OFICIO N° 464-2017-JUS/SG

Señor Congresista
GUILLERMO A. BOCANGEL WEYDERT
Presidente de la Comisión de Transportes y Comunicaciones
Congreso de la República
Presente.-

Ref. Oficio N° 928-2016-2017-CTC/CR

De mi mayor consideración:

Tengo el agrado de dirigirme a usted por especial encargo de la señora María Soledad Pérez Tello, Ministra de Justicia y Derechos Humanos, para saludarlo cordialmente y al mismo tiempo en atención al documento de la referencia, alcanzar adjunto, copia del Informe N° 36-2017-JUS/GA, con el cual se emite opinión sobre el Proyecto de Ley N° 787/2016-CR, Ley que modifica la Ley N° 28515, Ley que promueve la transparencia de la información del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), en atención a lo solicitado por su despacho.

Sin otro particular, hago propicia la oportunidad para expresarle las muestras de mi especial deferencia y estima personal.

Atentamente,

KARINA FLORES GÓMEZ
Secretaría General
Ministerio de Justicia y Derechos Humanos

Ya



PERÚ

Ministerio
de Justicia
y Derechos Humanos

Despacho
Ministerial

Gabinete de Asesores

"Año del Buen Servicio al Ciudadano"

INFORME N° 36 -2017-JUS/GA

Proyecto de Ley N° 787/2016-CR, Ley que modifica la Ley N° 28515, Ley que promueve la transparencia de la información del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT)

I. ANTECEDENTE

Mediante Oficio N° 928-2016-2017-CTC/CR, el Presidente de la Comisión de Transportes y Comunicaciones ha solicitado a este Sector emitir opinión sobre el Proyecto de Ley N° 787/2016-CR, Ley que modifica la Ley N° 28515, Ley que promueve la transparencia de la información del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT).

II. ANÁLISIS

II.1 Sobre la materia regulada en el Proyecto de Ley

II.1.1 Texto normativo propuesto y su justificación

1. El Proyecto de Ley consiste en modificar el artículo 1 y la Segunda Disposición Complementaria y Final de la Ley N° 28515, Ley que promueve la transparencia de la información del seguro obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT), en los términos siguientes:

«Artículo 1.- Objeto de la Ley

El objeto de esta Ley es establecer la obligatoriedad de que las compañías de seguros publiquen la relación de personas, sean ocupantes o terceros no ocupantes de vehículos automotores, que fallezcan como consecuencia de un accidente de tránsito, con la finalidad de que los beneficiarios ejerzan oportunamente su derecho a la indemnización correspondiente, de acuerdo con lo dispuesto en la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, y demás normas reglamentarias y complementarias.

Transcurridos quince (15) días sin que se haya hecho valer el derecho a la indemnización, y siempre y cuando se conozca la dirección domiciliaria de los beneficiarios o la dirección de la persona fallecida, las aseguradoras deben comunicarles mediante documento escrito y oportunamente, que pueden ejercer su derecho a la indemnización correspondiente. Dicho documento debe contener, además, la información establecida en el artículo 2.

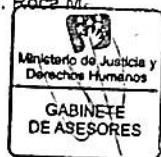
Si no se conoce el domicilio de los beneficiarios del SOAT, la aseguradora realiza la comunicación pertinente a través de un diario de cobertura nacional y de una emisora radial de cobertura nacional y otra local. Estas publicaciones se efectúan por dos (2) meses consecutivos, cada treinta (30) días.

En las zonas donde predomine el idioma quechua, aimara u otra lengua aborigen, la comunicación referida a la indemnización que corresponda se realiza en el respectivo idioma.

En estos casos, la prescripción empieza a correr vencido el plazo de publicación señalado en los párrafos precedentes.»



O. Roca M.



M. SARAVIA S.



PERÚ

Ministerio de Justicia y Derechos Humanos

Despacho Ministerial

Gabinete de Asesores

"Año del Buen Servicio al Ciudadano"

«DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS Y FINALES

SEGUNDA.- En las áreas de emergencia de los establecimientos de salud de ámbito nacional, debe proporcionarse de manera clara y en medio adecuado información que ilustre a la persona lesionada o los parientes de la persona fallecida a consecuencia de un accidente de tránsito por vehículo no identificado o que se haya dado a la fuga, que tienen derecho a ser cubiertos o resarcidos por el Fondo de Compensación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, cuyo reglamento ha sido aprobado por el Decreto Supremo N° 024-2004-MTC.

La publicidad informativa en estos establecimientos hará constar los beneficios que otorga el fondo, los requisitos y la dependencia ante la cual se puede ejercitar el derecho.

Sin perjuicio de lo anterior, los establecimientos de salud que brinden asistencia a personas comprendidas en los supuestos previstos en el primer párrafo, deberán comunicarles por escrito del derecho señalado. De esta comunicación se dejará la constancia respectiva en la historia clínica. El Reglamento aprobará el formato respectivo.

En este caso, el plazo de prescripción para reclamar los beneficios que otorga el Fondo de Compensación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, se inicia luego de efectuada esta comunicación.»

2. De acuerdo a su Exposición de Motivos, la primera modificación se sustenta en que actualmente el plazo de prescripción es desde que ocurrió el accidente conforme el artículo 18 del Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo N° 024-2002-MTC que remite al numeral 4 del artículo 2001 del Código Civil; sin embargo, bajo los nuevos supuestos de beneficiario con domicilio desconocido, amerita que se cuenta luego de la publicación en los periódicos y medio radial.
3. Respecto a la segunda modificación, se sustenta en que a las "personas lesionadas o parientes de personas fallecidas a consecuencia de un accidente de tránsito de vehículo no identificado o que se haya dado a la fuga" se le debe comunicar también por escrito, de forma detallada, más publicidad informativa, de forma similar que lo hace la aseguradora del vehículo identificado frente a los accidentados.

II.1.2 Marco regulatorio del seguro de responsabilidad civil por accidente de tránsito

4. La responsabilidad civil "significa un fenómeno que consiste en que el ordenamiento jurídico haga de cargo de una persona el deber de resarcimiento del daño ocasionado a otro, como consecuencia de la violación de una situación jurídica"¹. También se puede decir que "comprende normalmente las consecuencias provocadas por la actividad humana que haya generado un daño a la esfera jurídica de terceros."²
5. En sede nacional se ha señalado que "se puede definir a la responsabilidad civil como una técnica de tutela (civil) de los derechos (u otras situaciones jurídicas) que tiene



O. Roca M.



M. SARAVIA S

¹ LEON HILARIO, Leysser. *La Responsabilidad Civil, líneas fundamentales y nuevas perspectivas*. 2da. Edición. Lima: Jurista Editores, 2007, p. 35.

² PONZANELLI, Giulio. *La Responsabilità Civile: Profili di diritto comparato*. Bologna: Il Mulino, 1992, p. 9



PERÚ

Ministerio
de Justicia
y Derechos Humanos

Despacho
Ministerial

Gabinete de Asesores

"Año del Buen Servicio al Ciudadano"

por finalidad imponer al responsable (no necesariamente el autor) la obligación de reparar los daños que éste ha ocasionado"³

- Existen dos tipos de responsabilidad civil: subjetiva (artículo 1969) y objetiva (1970), y en ésta última se encuentra la responsabilidad civil por accidentes de tránsito, conforme lo establece el artículo 29 de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre⁴, que señala lo siguiente:

Artículo 29.- De la responsabilidad civil

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.

- Sin embargo, "la constitución de la responsabilidad civil, si es que no es voluntaria o espontáneamente reconocida, obliga a la víctima a seguir un proceso jurisdiccional donde se verificará si se ha configurado o no sus elementos o presupuestos constitutivos, y esa verificación implica tiempo; mientras tanto, el damnificado no percibe indemnización alguna y debe financiar la prosecución del respectivo proceso."⁵
- Es por ello que se plantea el sistema de seguro de responsabilidad civil, que "existe porque es una necesidad que el dañado reciba una indemnización urgente y no espere un proceso judicial. Este mecanismo sustituye a la responsabilidad objetiva que tiene el mismo rol"⁶ y a su vez tiene por objeto poner a salvo, en la medida de lo posible, el patrimonio del asegurado en caso de que un tercero reclame un pago indemnizatorio, aunque queda a salvo el reclamo indemnizatorio de lo que no cubra el seguro.
- La constitución del seguro puede ser voluntario u obligatorio, siendo que en éste último, el artículo 1988 del Código Civil señala 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 demás características de tal seguro".
- En dicha línea, la Ley N° 27181 antes acotada ha establecido en su numeral 30.1 del artículo 30 lo siguiente:

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

³ ESPINOZA, Juan. *Derecho de la Responsabilidad Civil*. 7ma. Edición. Lima: Rodhas, 2013, p. 46.

⁴ Publicada el 08 de octubre de 1999, en el diario oficial El Peruano.

⁵ ORTEGA PIANA, Marco Antonio. "Responsabilidad civil y seguros. En: *Ius et Veritas*. N° 43, Lima: PUCP, 2011, p. 65.

⁶ MERINO ACUÑA, Roger. "Análisis crítico del régimen de responsabilidad civil por accidentes automovilísticos. Los costos de los accidentes (teóricos)". En: *Dialogo con la Jurisprudencia*. N° 143. Año 16. Agosto. Lima: Gaceta Jurídica, 2010, p. 122.





PERÚ

Ministerio
de Justicia
y Derechos Humanos

Despacho
Ministerial

Gabinete de Asesores

"Año del Buen Servicio al Ciudadano"

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.

(Subrayado agregado)

11. Asimismo, el artículo 18 del Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo N° 024-2002-MTC señala que *"el derecho de la víctima o sus beneficiarios de solicitar a la compañía de seguros el pago de las indemnizaciones o beneficios que se derivan del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito a que se refiere el presente Reglamento se extingue dentro del plazo de prescripción de la acción indemnizatoria por responsabilidad extracontractual, conforme al numeral 4 del artículo 2001 del Código Civil"*, que señala que prescriben, salvo disposición diversa de la ley, a los dos años la acción indemnizatoria por responsabilidad extracontractual y que según el artículo 1993 del Código Civil comienza a correr desde el día en que puede ejercitarse la acción.
12. Bajo tal contexto, se expide la Ley N° 28515, Ley que promueve la transparencia de la información del seguro obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT), modificada por la Ley N° 29361, que tiene como objeto establecer la obligatoriedad de que las compañías de seguros publiquen la relación de personas, sean ocupantes o terceros no ocupantes de vehículos automotores, que fallezcan como consecuencia de un accidente de tránsito, con la finalidad de que los beneficiarios ejerzan oportunamente su derecho a la indemnización correspondiente, de acuerdo con lo dispuesto en la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, y demás normas reglamentarias y complementarias.

II.1.3 Análisis del esquema normativo propuesto

Respecto a la propuesta de modificación del artículo 1

13. El artículo 1993 del Código Civil establece que la prescripción de la acción indemnizatoria por responsabilidad civil aquiliana comienza a correr desde el día en que puede ejercitarse la acción.
14. De acuerdo a ello, se computa el plazo cuando el afectado o su familiar (en caso de muerte del agraviado) esté en posibilidad de demandar la responsabilidad civil aquiliana, y ello se realiza en tanto tengo capacidad de ejercer tal demanda, sea por sí mismo o por representante, y lógicamente, en caso del familiar, cuando tiene conocimiento del fallecimiento de la víctima por accidente de tránsito.
15. Lo indicado se aplica al sistema de seguro de responsabilidad civil por accidentes de tránsito, conforme los artículos 2 y 18 del Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo N° 024-2002-MTC, lo que conlleva a que se puede reclamar la indemnización a la compañía de seguro desde que se pueda tener la posibilidad de cobrarlo, y no desde que se produce el accidente.



O. Roca M.



M. SARAVIA



PERÚ

Ministerio
de Justicia
y Derechos HumanosDespacho
Ministerial

Gabinete de Asesores

"Año del Buen Servicio al Ciudadano"

16. En efecto, no surge en el momento de la violación del derecho a la integridad (daño) sino en el momento en el que podría realizarse el derecho prescindiéndose del todo de la lesión, o sea, para determinar el inicio del plazo prescriptorio debe atenderse necesariamente al derecho en concreto y a su igualmente concreta posibilidad de ejercicio, vale decir, a los posibles impedimentos (inclusive de hecho) en los que podría encontrarse el titular de la situación jurídica activa.
17. Y uno de estos impedimentos es no conocer que se tenga tal derecho frente a la aseguradora por parte de los beneficiarios, situación que de acuerdo a la Exposición de Motivos ocurre de forma muy recurrente.
18. Ante ello, el artículo 1 de la Ley N° 28515, modificado por la Ley N° 29361, dispuso que transcurridos 15 días sin que se haya hecho valer el derecho a la indemnización, **y siempre y cuando se conozca la dirección domiciliaria de los beneficiarios o la dirección de la persona fallecida**, las aseguradoras deben comunicarles mediante documento escrito y oportunamente, que pueden ejercer su derecho a la indemnización correspondiente.
19. Siendo ello así, el plazo prescriptorio se contaría desde que se recepciona la comunicación de la empresa aseguradora, ya que a partir del conocimiento se tiene posibilidad de ejercer el derecho al pago de una indemnización.
20. Por otro lado, dicho artículo 1 dispone que si no se conoce el domicilio de los beneficiarios del SOAT, la aseguradora realiza la comunicación pertinente a través de un diario de cobertura nacional y de una emisora radial de cobertura nacional y otra local. Estas publicaciones se efectúan por dos (2) meses consecutivos, cada treinta (30) días.
21. Bajo tal contexto, no existe certeza respecto a cuándo se puede tener por conocido efectivamente el derecho al pago de una indemnización por parte del beneficiario; no obstante, la regulación efectuada parte de una presunción y cumplida la obligación de informar: publicar por dos meses consecutivos, cada 30 días.
22. Siendo ello así, el plazo prescriptorio se contaría una vez cumplida la obligación de informar por parte de la aseguradora, que se efectuaría una vez culminado el plazo de publicación (esto es, una vez efectuada la segunda publicación en el segundo mes).
23. En consecuencia, resulta adecuado indicar que la prescripción empieza a correr vencido el plazo de publicación, como lo propone el Proyecto de Ley, y en tal sentido se considera viable a efectos de establecer una regulación expresa y específica del momento en que se inicia el plazo prescriptorio, y generar las condiciones adecuadas para que pueda ejercitarse el derecho a exigir el pago de indemnización del SOAT, por parte que aquellos beneficiarios con domicilio desconocido, que también justificaría especificar el plazo prescriptorio respecto a los beneficiarios con domicilio conocido, recomendándose por ello regularlo también.

Respecto a la propuesta de modificación de la Segunda Disposición Complementaria y Final

24. Por la Ley N° 29361 se modifica la Segunda Disposición Complementaria y Final de la Ley N° 28515, introduciéndose la obligación de que en las áreas de emergencia

Ministerio de Justicia
y Derechos Humanos
GABINETE
DE
ASESORES
O. Roca M.

Ministerio de Justicia
y Derechos Humanos
GABINETE
DE ASESORES
M. SARAVIA E



PERÚ

Ministerio
de Justicia
y Derechos Humanos

Despacho
Ministerial

Gabinete de Asesores

"Año del Buen Servicio al Ciudadano"

de los establecimientos de salud de ámbito nacional se debe proporcionar de **manera clara y en medio adecuado de información** que ilustre a la persona lesionada o los parientes de la persona fallecida a consecuencia de un **accidente de tránsito por vehículo no identificado** o que se haya dado a la fuga, que tienen derecho a ser cubiertos o resarcidos por el Fondo de Compensación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito.

25. Sin embargo, no se regula de forma específica la manera en que se brindará la información a los beneficiarios del pago de indemnización por SOAT, quedado a criterio de los establecimientos de salud, lo que sí se ha establecido para las empresas aseguradoras que tienen la obligación de comunicar mediante documento escrito (lo cual se efectúa cuando se trata de un **vehículo identificado**).
26. Siendo ello así, resulta adecuado que el Proyecto de Ley plantee que tanto en lo vehículos identificados o no, tenga que comunicarse por escrito a los beneficiarios, esto es, así como las aseguradoras comunican por escrito a los beneficiarios cuando se refiera a vehículos identificados, también los establecimientos de salud deben comunicar por escrito.
27. En correspondencia con ello, resulta pertinente que el plazo de prescripción para reclamar los beneficios que otorga el Fondo de Compensación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito se inicie luego de efectuada esta comunicación.
28. Por último, se considera adecuado que, además, de la comunicación escrita al beneficiario, también se establece una publicidad informativa, en aras de disminuir el nivel de desconocimiento que tienen las personas respecto a su derecho de pago de indemnización por daño por accidente de tránsito.

II.2 Requisitos formales del Proyecto de Ley

II.2.1 Normativa aplicable

29. El artículo 75 del Texto Único Ordenado del Reglamento del Congreso de la República⁷ (en adelante, el **Reglamento del Congreso**) establece que los proyectos de ley deben contener una exposición de motivos, el análisis sobre los efectos de la vigencia de la norma, el análisis costo beneficio y la fórmula legal respectiva.
30. Por su parte, la Ley N° 26889, Ley Marco para la Producción y Sistematización Legislativa⁸ regula los lineamientos para la elaboración, la denominación y la publicación de leyes.
31. Finalmente, el Manual de Técnica Legislativa aprobado por el Congreso de la República mediante Acuerdo N° 095-2010-2011/MESA-CR del 7 de diciembre de 2010⁹ (en adelante, el **Manual de Técnica Legislativa**) establece en su acápite 8, la estructura (presentación, título, texto normativo y exposición de motivos) y requisitos de redacción que deben observar los proyectos normativos.

⁷ Publicado el 30 de mayo de 1998 en el diario oficial El Peruano.

⁸ Publicada el 10 de diciembre de 1997 en el diario oficial El Peruano.

⁹ Congreso de la República del Perú, Dirección General Parlamentaria. *Manual de Técnica Legislativa*. Lima: Biblioteca del Congreso de la República, 2011. p. 13.





PERÚ

Ministerio
de Justicia
y Derechos HumanosDespacho
Ministerial

Gabinete de Asesores

"Año del Buen Servicio al Ciudadano"

32. De la revisión del Proyecto de Ley, se advierte que cumple parcialmente con lo dispuesto en el Reglamento del Congreso, la Ley N° 26889 y el Manual de Técnica Legislativa. A continuación se mencionan los aspectos de carácter técnico-legislativo que tendrían que ser revaluados.

II.2.2 Análisis costo beneficio del Proyecto de Ley

33. El análisis costo beneficio de una propuesta normativa es una herramienta para estimar del valor de los efectos beneficiosos y perjudiciales en todo el conjunto de grupos y/o sectores de individuos que serán afectados por la implementación de la propuesta. Para operar tal análisis se debe cumplir una serie de pasos: primero, definir el contenido del proyecto; segundo, identificar todos los grupos o sectores que obtienen una ventaja o desventaja con la entrada en vigencia de la propuesta normativa; tercero, clasificar los efectos ventajosos (beneficios) y desventajosos (costos) identificados en: efectos monetarios, efectos no monetarios susceptibles de valorización monetaria y efectos no susceptibles de valorización monetaria; cuarto, considerar tanto los efectos directa como indirectamente derivados de la propuesta normativa; quinto, valorar los efectos y agruparlos en las categorías de beneficios (efectos ventajosos de todo tipo) y costos (efectos desventajosos de todo tipo); y, sexto, valorar y ponderar que los beneficios de la propuesta normativa generados en la sociedad sean mayores a los que ésta asumirá con la implementación del proyecto¹⁰.
34. En ese sentido, el análisis costo beneficio tiene por objeto determinar si una propuesta normativa logrará satisfacer los objetivos públicos de una manera eficiente, buscando asignar la menor cantidad de recursos y obtener la mayor cantidad de beneficios. Una vez determinada la necesidad de la intervención estatal, las medidas a adoptar deberán ser las más convenientes en términos de costos y beneficios, y es aquí, donde ingresa el análisis comparativo entre diversas situaciones, con la finalidad de determinar la más eficiente para la sociedad.¹¹
35. Sin perjuicio de lo anterior, el literal d) del Manual de Técnica Legislativa establece lo siguiente respecto al análisis costo beneficio:

"d) Análisis costo beneficio (costo oportunidad): es el análisis del impacto social y económico de la propuesta del dictamen. Informa y demuestra que el impacto de la propuesta normativa en el aumento del bienestar social es mayor que el costo de su vigencia."

36. Al respecto, el Proyecto de Ley sostiene lo siguiente sobre el análisis costo beneficio aplicado a los efectos derivados de su implementación:

«ANÁLISIS COSTO BENEFICIO

La iniciativa legislativa que se propone no genera gastos adicionales al Estado. Por el contrario, permite optimizar la regulación existente, en relación al inicio del cómputo del plazo de prescripción que debe observarse tratándose de beneficiarios del SOAT cuyo domicilio de desconoce

¹⁰ ORTIZ DE ZEVALLOS, Gabriel y GUERRA GARCIA, Gustavo. *Análisis costo beneficio de las normas*. Lima: Instituto Apoyo, 1998, pp. 25-37.

¹¹ MEJÍA TRUJILLO, Gianfranco. *Análisis costo beneficio de las normas. Su aplicación mediante la metodología cualitativa en la elaboración de políticas públicas por parte del Estado*. Berlin: Editorial Académica Española (LAP LAMBERT Academic Publishing GmbH & Co. KG), 2011, pp. 103 y 104.



PERÚ

Ministerio
de Justicia
y Derechos Humanos

Despacho
Ministerial

Gabinete de Asesores

"Año del Buen Servicio al Ciudadano"

Asimismo, la propuesta legislativa optimiza el derecho a la información de las personas lesionadas o parientes de personas fallecidas, a consecuencia de un accidente de tránsito de vehículo no identificado o que se haya dado a la fuga. Si bien ello contribuirá a una mayor demanda respecto al pago de coberturas con cargo al Fondo de Compensación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito; también lo es que, con la medida se beneficiarían las familiares de las víctimas que, de otro modo, quedarían al margen de toda indemnización, en razón de la fuga o la no identificación del vehículo que ocasionó el accidente de tránsito»

37. Al respecto, se evidencia que el análisis omitió identificar los efectos ventajosos y desventajosos derivados de su implementación. Se considera que la omisión se debe principalmente a las siguientes deficiencias metodológicas: Primero, se identificó, como relevante para el análisis, un solo tipo de costos: los gastos presupuestales del Estado; segundo, se excluyeron del análisis los costos derivados de la implementación de la medida que implica posibles gastos en publicidad informativa, dependiendo del tipo de publicidad, y por ende su impacto en el presupuesto; y, tercero, no se identificaron los efectos desventajosos derivados de la implementación del proyecto susceptibles de algún tipo de valorización.
38. En ese sentido, el análisis no identificó todos los efectos ventajosos y desventajosos, derivados de la implementación del Proyecto de Ley, para su posterior valorización en beneficios y costos —sean cualitativos y/o cuantitativos— generados por la implementación de publicidad informativa.

II.2.3. Análisis del impacto de la vigencia del Proyecto de Ley en la legislación nacional

39. Sobre este punto, se debe considerar de manera referencial lo establecido en el artículo 4 del Reglamento de la Ley N° 26889, el cual establece lo siguiente:

«Artículo 4.- Análisis de impacto de la vigencia de la norma en la legislación nacional.

El análisis de impacto de la vigencia de la norma en la legislación nacional debe precisar si se trata de innovar supliendo vacíos en el ordenamiento o si se trata de una propuesta que modifica o deroga normas vigentes. En caso de tener un efecto derogatorio, éste se debe precisar expresamente. El análisis debe incluir una referencia a los antecedentes, diagnóstico de la situación actual y objetivos de la propuesta. Si se modifica o deroga una norma vigente debe analizarse su idoneidad o efectividad precisando falencias, vacíos o defectos que sea necesario superar mediante una acción normativa.»

40. Al respecto, el Proyecto de Ley sostiene lo siguiente respecto a los efectos sobre la legislación vigente:

«EFECTO DE LA VIGENCIA DE LA NORMA SOBRE LA LEGISLACIÓN NACIONAL
La propuesta legislativa se sustenta en lo normado en el Art. 2.24 de la Constitución Política del Estado que garantiza el derecho a la información de los ciudadanos. La propuesta legislativa modifica la Ley N° 28515, a fin de optimizar la regulación en torno al derecho de los beneficiarios del SOAT»

41. Sobre ello, se advierte que se analiza el impacto en la legislación vigente, existe una referencia a los antecedentes y a la situación actual pero requiere analizar la configuración de la medida de publicidad informativa. Asimismo, no resulta correcto establecer como artículo 2 "deróguense las normas que se opongan a la presente





PERÚ

Ministerio
de Justicia
y Derechos Humanos

Despacho
Ministerial

Gabinete de Asesores

"Año del Buen Servicio al Ciudadano"

Ley", ya que se debe especificar expresamente la norma a derogarse, y de igual forma, no resulta necesario el artículo 3, por redundante, ya que toda norma entra en vigencia al día siguiente de su publicación, como lo indica el artículo 109 de la Constitución Política del Perú. Por ello, se considera que la fórmula normativa cumple parcialmente lo regulado por el Reglamento de la Ley N° 26889 y el Manual de Técnica Legislativa.

III. CONCLUSIONES

Este Sector considera que el Proyecto de Ley resultaría viable jurídicamente, con algunos aspectos a ser reevaluados y, de ser el caso, reformulados, por las razones expuestas en el presente Informe indicadas en las siguientes conclusiones:

- (i) De acuerdo al análisis efectuado al Proyecto de Ley N° 787-2016-CR que plantea modificar la Ley N° 28515, Ley que promueve la transparencia de la información del seguro obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT), se advierte que la modificación del artículo 1 consistente en indicar que la prescripción empieza a correr vencido el plazo de publicación, resulta adecuado, a efectos de establecer una regulación expresa y específica del momento en que se inicia el plazo prescriptorio, y generar las condiciones adecuadas para que pueda ejercitarse el derecho a exigir el pago de indemnización del SOAT, por parte que aquellos beneficiarios con domicilio desconocido, que también justificaría especificar el plazo prescriptorio respecto a los beneficiarios con domicilio conocido, recomendándose por ello regularlo también.
- (ii) Se considera adecuada la modificación a la Segunda Disposición Complementaria y Final consistente en que así como los aseguradores comunican por escrito a los beneficiarios el derecho a la indemnización cuando se refiere a vehículos identificados, también los establecimientos de salud deben comunicar por escrito a los beneficiarios, lo cual ocurre cuando no se identifica al vehículo y en correspondencia con ello, resulta pertinente que el plazo de prescripción para reclamar los beneficios que otorga el Fondo de Compensación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito se inicie luego de efectuada esta comunicación; y complementario con ello, se establezca una publicidad informativa.
- (iii) Por último, se considera que el referido Proyecto de Ley cumple parcialmente con lo establecido en el Manual de Técnica Legislativa aprobado por el Congreso de la República mediante Acuerdo N° 095-2010-2011/MESA-CR y la Ley N° 26889, Ley Marco para la Producción y Sistematización Legislativa y su Reglamento, aprobado por Decreto Supremo N° 008-2006-JUS.
- (iv) Sin perjuicio de lo anterior, se recomienda recabar la opinión del Ministerio de Salud y el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, debido a la temática abordada en el Proyecto de Ley.



Lima, febrero de 2017


Oreste Gherson Roca Mendoza
Asesor Legal del Gabinete de Asesores

COMISION DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

Proveido N° Servicio 1000

Peru

Salvador

[Signature]

Firma

Fecha: 23 p.e. 17