



COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

Dictamen recaído en el proyecto de Ley 1754/2017-CR por cual que se declara de interés y necesidad pública la modificación de los artículos 30° de la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre y el artículo 85° de la Ley 29571, Código de Protección y Defensa del Consumidor

COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

PERIODO ANUAL DE SESIONES 2020-2021

Señor Presidente:

Ha sido remitido para dictamen de la Comisión de Transportes y Comunicaciones el Proyecto de Ley 1754/2017-CR, presentado por el grupo parlamentario Fuerza Popular, a iniciativa del congresista OCTAVIO SALAZAR MIRANDA por el que se propone declarar de interés y necesidad pública la modificación de los artículos 30° de la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre y el artículo 85 de la ley 29571,

Código de Protección y Defensa del Consumidor.
ARAPA ROQUE Jesus Orlando
FAU 20181749126 soft
Motivo: En señal de conformidad
Fecha: 17/07/2020 09:53:32-0700



Firmado digitalmente por:
BENAVIDES GAVIDIA Walter
FAU 20181749126 soft
Motivo: En señal de conformidad
Fecha: 08/07/2020 18:04:45-0500

I. SITUACIÓN PROCESAL

a) Antecedentes

El Proyecto de Ley 1754/2017-CR ingresó al Área de Trámite Documentario el 10 de agosto de 2017.

Fue decretado a la Comisión de Transportes y Comunicaciones el 14 de agosto de 2017, como comisión principal y a la Comisión de Defensa del Consumidor y Organismos Reguladores de los Servicios Públicos, como segunda comisión.

El 16 de agosto de 2017, pasó a la Comisión de Transportes y Comunicaciones para su estudio.

El dictamen de la Comisión de Transportes y Comunicaciones fue **aprobado por unanimidad**, en la sesión ordinaria virtual del 30 de junio de 2020 con los votos favorables de los siguientes congresistas: Simeón Hurtado, Alencastre Miranda, Acate Coronel, Arapa Roque, Ayasta de Díaz, Bartolo Romero, Benavides Gavidia, Gutarra Ramos y Rivera Guerra. No hubo votos en contra, ni abstenciones.

Dictamen recaído en el proyecto de Ley 1754/2017-CR por cual que se declara de interés y necesidad pública la modificación de los artículos 30° de la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre y el artículo 85° de la Ley 29571, Código de Protección y Defensa del Consumidor

b) Opiniones e información solicitadas

Se ha solicitado opinión a las siguientes entidades:

1. Ministerio de Transportes y Comunicaciones, con Oficio 132-2017MTC.
2. Defensoría del Pueblo, con Oficio 133-2017-DEFEN.PUEBLO.
3. Ministerio de Economía con Oficio 131-2017-MEF.
4. Dirección de Transporte Transito y Seguridad Vial Oficio 134-2017.

II. CONTENIDO DE LA PROPUESTA

El objeto del proyecto de ley es modificar los artículos 30° de la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre y el artículo 85 de la Ley 29571, Código de Protección y Defensa del Consumidor, con el fin de establecer criterios para realizar el cobro del SOAT, así como fortalecer y defender el derecho de los consumidores.

El derecho a la vida, a la salud y a la integridad personal comprende la facultad, inherente a todo ser humano, de conservar un estado de normalidad orgánica funcional, tanto física como psíquica, así como de restituirlo ante una situación de perturbación de este.

El análisis técnico de la iniciativa legislativa tiene como marco el derecho fundamental a la vida y a la integridad física; así como, a la protección de la salud, establecidos en el numeral 1 del artículo 2 y el artículo 7 de la Constitución Política, respectivamente; y, en la Sentencia del Tribunal Constitucional que concluye que la salud es un derecho fundamental en tanto tiene una inseparable relación con el derecho a la vida y define la vinculación entre ambos derechos como irresoluble

El SOAT es un seguro obligatorio establecido por Ley con un fin netamente social.

Su objetivo es asegurar la atención, de manera inmediata e incondicional, de las víctimas de accidentes de tránsito que sufren lesiones corporales y muerte.

El Certificado contra Accidentes de Tránsito (**CAT**) funciona como un **seguro** contra accidentes de tránsito para los vehículos dedicados al transporte de pasajeros.

Dictamen recaído en el proyecto de Ley 1754/2017-CR por cual que se declara de interés y necesidad pública la modificación de los artículos 30° de la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre y el artículo 85° de la Ley 29571, Código de Protección

AFOCAT significa Asociaciones de Fondos Regionales o Provinciales contra Accidentes de Tránsito. El **AFOCAT** vende un Certificado contra Accidentes de Tránsito o CAT y es exclusivamente para vehículos de transporte público que presenten servicios al interior de una provincia o región

El artículo 65 de la Constitución establece que es un deber general del Estado desarrollar acciones de prevención y promoción de la salud como los aspectos reparativos, recuperativos y rehabilitadores de la atención de la salud, más aún en aquellos supuestos en los que su menoscabo o afectación puedan atentar directamente contra el derecho a la vida.

Por lo que con esta Ley se establecen nuevos criterios para determinar el costo de los seguros de accidentes de tránsito como SOAT, CAT y AFOCAT.

Lo que Indica: Artículo 30° de la Ley 27181 Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.

Todo vehículo automotor que circule en el territorio de la República debe contar con una póliza de seguros vigente del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito - SOAT o certificados contra accidentes de tránsito - CAT, que contengan términos equivalentes, condiciones semejantes o mayores coberturas ofertadas que el SOAT vigente en cuyo caso las asociaciones de fondos regionales o provinciales contra accidentes de tránsito AFOCAT entregarán el certificado; y además el distintivo que acredita la vigencia del mismo, y serán destinados exclusivamente a vehículos de transporte provincial de personas, urbano e interurbano, incluyendo el transporte especial de personas en mototaxis que presten servicios al interior de la región o provincia, que sólo tendrán validez dentro de la respectiva circunscripción de funcionamiento.

Estos fondos y las asociaciones de fondos regionales o provinciales contra accidentes de tránsito serán regulados, supervisados, fiscalizados y controlados por la Superintendencia de Banca, Seguros y Administradoras Privadas de Fondos de 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

Dictamen recaído en el proyecto de Ley 1754/2017-CR por el cual se declara de interés y necesidad pública la modificación de los artículos 30° de la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre y el artículo 85° de la Ley 29571, Código de Protección y Defensa del Consumidor.

Resolución SBS N° 1124-2006, siempre que no contravenga la naturaleza jurídica de las AFOCAT (...).

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

Las empresas de seguros y las AFOCAT acopiarán y suministrarán la información periódicamente a la central de riesgo para la publicación respectiva. Entre otros aspectos, deberá tenerse en cuenta el certificado de siniestralidad y el reporte de las multas de tránsito y transporte en que estuviera involucrado el vehículo automotor, que las autoridades competentes entregarán con la periodicidad que establezca el reglamento, para aplicar una reducción escalonada del costo de la póliza por no-siniestralidad o un plus adicional por mayor siniestralidad. El reglamento establece las sanciones por incumplimiento de Información.

30.8 Las compañías de seguros y las AFOCAT publicarán trimestralmente en su página WEB, bajo responsabilidad, la siguiente información: a) El índice de siniestralidad de cada tipo de vehículo que posea SOAT o CAT emitido, detallando la relación y fecha de los siniestros ocurridos, el nombre de los siniestrados y el monto de los gastos en que hayan incurrido.

b) El monto de las primas cobradas en cada región del país. c) La Nota Técnica aplicada para el establecimiento de las primas. d) Tarifas y precios unitarios de los servicios de los centros de salud públicos y privados con los cuales hayan suscrito convenios. e) La información detallada relativa al resultado económico obtenido de la venta del referido seguro en cada jurisdicción.

**Debe decir: Artículo 30° de la Ley 27181 Ley General de
Transporte y Tránsito Terrestre.**

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

Dictamen recaído en el proyecto de Ley 1754/2017-CR por cual que se declara de interés y necesidad pública la modificación de los artículos 30° de la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre y el artículo 85° de la Ley 29571, Código de Protección y Defensa del Consumidor

- 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. (Ídem)

Las entidades prestadoras del SOAT o AFOCAT promoverán las buenas prácticas de sus usuarios, generando condiciones económicas diferenciadas de contrato, considerando para tal caso, las características del producto y el grado de siniestralidad del usuario, siendo extensivo ello, para la renovación del mismo. Se considera para tal efecto el artículo 85 del Código de Protección y Defensa del Consumidor. 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 (...)

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

Las empresas de seguros y las AFOCAT deberán suministrar información cada 90 días a la central de riesgo para la publicación respectiva. Entre otros aspectos, deberá tenerse en cuenta el certificado de siniestralidad y el reporte de las multas de tránsito y transporte en que estuviera involucrado el vehículo con la periodicidad señalada para aplicar la reducción escalonada del costo de la póliza por no- siniestralidad o un plus adicional por mayor siniestralidad. El reglamento establece las sanciones por incumplimiento de información."

Dictamen recaído en el proyecto de Ley 1754/2017-CR por cual que se declara de interés y necesidad pública la modificación de los artículos 30° de la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre y el artículo 85° de la Ley 29571, Código de Protección y Defensa del Consumidor

"30.8 Las compañías de seguros y las AFOCAT publicarán trimestralmente en su página WEB, bajo responsabilidad, la siguiente información: a) El índice de siniestralidad de cada tipo de vehículo que posea SOAT o CAT emitido, detallando la relación y fecha de los siniestros ocurridos, el nombre de los siniestrados y el monto de los gastos en que hayan incurrido. b) Los índices proporciona/es del monto de cobro de la póliza de seguro, conforme el punto 30.1 del presente artículo. c) El monto de las primas cobradas en cada región del país. d) La Nota Técnica aplicada para el establecimiento de las primas e) Tarifas y precios unitarios de los servicios de los centros de salud públicos y privados con los cuales hayan suscrito convenios. f) La información detallada relativa al resultado económico obtenido de la venta del referido seguro en cada jurisdicción

Todo ello se convierte en un Proyecto de Ley VIABLE ya que se encuentra acorde con la teoría de seguros y con las regulaciones en los reglamentos respectivos y al Informe Defensorial 159 "Balance del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito: Propuestas para una adecuada atención de las víctimas".

Con la aprobación de esta norma se generará una nueva estructura tarifaria de primas diferenciadas de los seguros vehiculares contra accidentes de tránsito según los niveles de riesgo que se presenten en cada tipo de vehículo y el uso al cual se destine.

Asimismo, permite la creación e implementación de una Central de Riesgos de siniestralidad derivada de Accidentes de Tránsito a cargo de la Superintendencia de Banca y seguros (SBS).

A su vez permitirá la evaluación periódica anual que deberán realizar las empresas aseguradoras y las AFOCAT para la reducción o el incremento de la prima del SOAT y del CAT.

Los usuarios tendrán derechos amparándose en el artículo 85 del Código de protección y defensa del consumidor a solicitar ante las empresas aseguradoras la evaluación para la recategorización en función del riesgo mínimo de siniestralidad existente, al término del periodo anual de vigencia del seguro adquirido.

Dictamen recaído en el proyecto de Ley 1754/2017-CR por cual que se declara de interés y necesidad pública la modificación de los artículos 30° de la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre y el artículo 85° de la Ley 29571, Código de Protección y Defensa del Consumidor

Otro de los beneficios de este proyecto de ley será que el costo de la prima tendrá criterios más homogéneos según el grupo de usuarios con perfiles similares, el tipo de vehículos y el uso al cual se destina en razón al grado de riesgo y siniestralidad de los vehículos automotores que podría generar incentivos para incrementar la actual cobertura de seguro vehicular.

Por último, se podrá contar información actualizada respecto a los índices de siniestralidad de los accidentes de tránsito a nivel global e individual que permitirá el establecimiento de políticas públicas ligadas a la tarificación, a la seguridad interna y al abordaje médico de los accidentes de tránsito.

Ley 29571, Código de Protección y Defensa

Artículo 85 del Consumidor.

Artículo 85.- Contratación de servicios financieros y modificaciones contractuales

Sin perjuicio de la observancia de los derechos reconocidos al consumidor en el presente Código, las entidades del sistema financiero pueden decidir la contratación con los usuarios del servicio en función a las condiciones particulares de riesgo, el comportamiento crediticio, las características de los productos que se diseñen para los mercados y la falta de transparencia debidamente reglamentada por la Superintendencia de Banca, Seguros y Administradoras Privadas de Fondos de Pensiones. Cuando las modificaciones o la resolución del contrato tengan por sustento la aplicación de normas prudenciales emitidas por la Superintendencia de Banca, Seguros y Administradoras Privadas de Fondos de Pensiones, las empresas no se encuentran obligadas a cursar a sus clientes la comunicación previa que se exige en el artículo 5 de la Ley núm. 28587, Ley Complementaria a la Ley de Protección al Consumidor en Materia de Servicios Financieros. Las normas prudenciales emitidas por la citada autoridad son aquellas tales como las referidas a la administración del riesgo de sobreendeudamiento de deudores minoristas o por consideraciones del perfil del cliente vinculadas al sistema de prevención del lavado de activos o del financiamiento del terrorismo.

Dictamen recaído en el proyecto de Ley 1754/2017-CR por cual que se declara de interés y necesidad pública la modificación de los artículos 30° de la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre y el artículo 85° de la Ley 29571, Código de Protección y Defensa del Consumidor

Debe decir: Ley 29571, Código de Protección y Defensa

Artículo 85 del Consumidor.

Artículo 85.- Contratación de servicios financieros y modificaciones contractuales

Sin perjuicio de la observancia de los derechos reconocidos al consumidor en el presente Código, las entidades del sistema financiero pueden decidir la contratación con los usuarios del servicio en función a las condiciones particulares de riesgo, el comportamiento crediticio, las características de los productos que se diseñen para los mercados y la falta de transparencia debidamente reglamentada por la Superintendencia de Banca, Seguros y Administradoras Privadas de Fondos de Pensiones.

Si durante 3 años seguidos se da una condición particular de riesgo mínimo o siniestralidad inexistente, el usuario podrá solicitar a las entidades del sistema financiero la reducción del costo del servicio prestado, ello, en forma proporcional al monto base de la obligación contractual, debiendo ser evaluada por las mismas. Para efectivizar la reducción señalada, las empresas prestadoras de seguros suministren información cada 90 días a la central de riesgo para la publicación respectiva, de ser el caso.

Cuando las modificaciones o la resolución del contrato tengan por sustento la aplicación de normas prudenciales emitidas por la Superintendencia de Banca, Seguros y Administradoras Privadas de Fondos de Pensiones, las empresas no se encuentran obligadas a cursar a sus clientes la comunicación previa que se exige en el artículo 5 de la Ley núm. 28587, Ley Complementaria a la Ley de Protección al Consumidor en Materia de Servicios Financieros. Las normas prudenciales emitidas por la citada autoridad son aquellas tales como las referidas a la administración del riesgo de sobreendeudamiento de deudores minoristas o por consideraciones del perfil del cliente vinculadas al sistema de prevención del lavado de activos o del financiamiento del terrorismo.

Dictamen recaído en el proyecto de Ley 1754/2017-CR por cual que se declara de interés y necesidad pública la modificación de los artículos 30° de la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre y el artículo 85° de la Ley 29571, Código de Protección y Defensa del Consumidor

El Código de Protección y Defensa del Consumidor, aprobado mediante Ley 29751, estableció como política pública que "El Estado garantiza el derecho a la información de los consumidores promoviendo que el sector público respectivo y el sector privado faciliten mayores y mejores espacios e instrumentos de información a los consumidores a fin de hacer más transparente el mercado; y vela por que la información sea veraz y apropiada para que los consumidores tomen decisiones de consumo de acuerdo con sus expectativas".

Así, los consumidores tienen derecho a recibir una información oportuna, suficiente, veraz y fácilmente accesible, relevante para tomar una decisión o realizar una elección de consumo que se ajuste a sus intereses, así como para efectuar un uso o consumo

adecuado de los productos, conforme lo establece el propio Código de Protección y Defensa del Consumidor en su artículo 1

Asimismo, además de haberse reconocido el derecho de información de manera expresa, se deberá tener en cuenta que, conforme a lo señalado en el numeral 3.1 del punto 3 de la Política Nacional de Protección y Defensa del Consumidor, aprobado por Decreto Supremo 006-2017-PCM, el consumidor peruano "(. .) tiene cierto de grado de diligencia en el proceso de adquirir productos o contratar servicios, ya que, en la mayoría de casos, declararon realizar acciones como la de leer las etiquetas y los contratos antes de adquirir o contratar productos o servicios . .

Así, la obligatoriedad de todo vehículo automotor de contar con un seguro contra accidentes (SOAT o CAT) es un mecanismo que finalmente cumple una función social, pues aun cuando su venta forma parte de una actividad comercial de las aseguradoras, se encuentra destinado a cubrir los costos de atención médica y de indemnizaciones por incapacidad, invalidez o fallecimiento de las víctimas.

Debe de indicarse que este seguro es ofrecido por dos entidades que se diferencian en su naturaleza jurídica y su ámbito de cobertura geográfica: las compañías aseguradoras, que ofrecen el SOAT con cobertura a nivel nacional; y las Asociaciones de Fondo Regionales o Provinciales contra Accidentes de Tránsito (AFOCAT), conformadas por prestadores del servicio de transporte urbano en el nivel provincial que se asocian para

Dictamen recaído en el proyecto de Ley 1754/2017-CR por el cual se declara de interés y necesidad pública la modificación de los artículos 30° de la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre y el artículo 85° de la Ley 29571, Código de Protección y Defensa del Consumidor

ofrecer el Certificado contra Accidentes de Tránsito (CAT) con cobertura en el ámbito en el que operan.

Sin embargo, los problemas actuales generados por alto número de accidentes y víctimas en el tránsito terrestre, el incremento constante de vehículos automotores, el incremento de vehículos automotores que no cuentan con SOAT o CAT, la diferenciación existente entre el índice de siniestralidad por tipo de vehículo y la falta de información sobre la siniestralidad para aplicar costos diferenciados de este seguro, determinan que el contexto sea favorable para la viabilidad de la iniciativa legislativa.

No contar con este tipo de cobertura puede ocasionar que las personas afectadas utilicen parte importante de sus ahorros o se endeuden para cubrir los gastos médicos,

ocasionándoles deterioro de su presupuesto familiar y una reducción en sus niveles de bienestar.

III. MARCO NORMATIVO

Constitución Política del Perú.

Ley 26702, Ley General del Sistema Financiero y del Sistema de Seguros y Orgánica de la Superintendencia de Banca y Seguros, y normas modificatorias.

Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre y normas modificatorias.

Ley 29946, Ley del Contrato de Seguro.

Decreto Legislativo 1051, establece Obligatoriedad del SOAT.

Decreto Supremo 024-2002-MTC, T.U.O del Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidente de Tránsito.

Decreto Supremo 040-2006-MTC, Reglamento de Supervisión de las AFOCAT y de Funcionamiento de la Central de Riesgos de Siniestralidad derivada de Accidentes de Tránsito y modificatorias.

Decreto Supremo 016-2009-MTC, Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito, modificado por los Decretos Supremos 025-2009-MTC y 029-2009-MTC.

Dictamen recaído en el proyecto de Ley 1754/2017-CR por cual que se declara de interés y necesidad pública la modificación de los artículos 30° de la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre y el artículo 85° de la Ley 29571, Código de Protección y Defensa del Consumidor

Decreto Supremo 012-2017-MTC, Aprueban modificaciones al Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito, al Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito - Código de Tránsito, al Reglamento Nacional de Administración de Transporte, al Reglamento Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares y al Reglamento Nacional de Transporte Terrestre de Materiales y Residuos Peligrosos.

III. ANÁLISIS DE LA PROPUESTA

4.1. Análisis técnico

El análisis técnico de la presente iniciativa legislativa tiene como marco el derecho fundamental a la vida y a la integridad física; así como, a la protección de la salud, establecidos en el numeral 1 del artículo 2 y el artículo 7 de la Constitución Política, respectivamente; y, en la Sentencia del Tribunal Constitucional que concluye que la salud es un derecho fundamental en tanto tiene una inseparable relación con el derecho a la vida y define la vinculación entre ambos derechos como irresoluble.

Asimismo, la iniciativa legislativa debe analizarse teniendo en cuenta el derecho a la información. Al respecto, el Tribunal Constitucional ha establecido que corresponde al Estado asegurarse que los proveedores "(. . .) generen una plena accesibilidad de información a los consumidores y usuarios, acerca de los productos y servicios que les ofertan"; así como, "(. . .) la autoridad y realidad absoluta de la información que el proveedor trasmite a los consumidores y usuarios en relación con las calidades, propiedades o características de los productos y servicios que las ofertan"; garantizando de esta manera el derecho a la información sobre los bienes y servicios que están a su disposición en el mercado, para lo cual se requiere la consignación de datos veraces, suficientes, apropiados y fácilmente accesibles

La prestación de servicios públicos implica, entre otros aspectos, el disfrute del servicio en condiciones adecuadas de calidad, de manera tal que con la intervención del Estado se garantice que, en dicha prestación, no se afecten los derechos de los consumidores.

Dictamen recaído en el proyecto de Ley 1754/2017-CR por cual que se declara de interés y necesidad pública la modificación de los artículos 30° de la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre y el artículo 85° de la Ley 29571, Código de Protección y Defensa del Consumidor

En relación con el servicio de transporte terrestre, la alta probabilidad de la vulneración del derecho a la vida, a la salud y a la integridad personal, determinan que los ciudadanos no solo tengan que acceder a servicios de transporte que presentan problemas de calidad o están expuestos a riesgos de accidentes por defectos en la infraestructura de transporte o de señalización, sino que el Estado debe garantizar que los usuarios se encuentren debidamente protegidos por un seguro.

Esta intervención del Estado, constituye una obligación en el marco del Acuerdo de la Asamblea General de las Naciones Unidas que en el año 2010, proclamó el período 2011-2020 como el "Decenio de Acción para la Seguridad Vial", con el objetivo de que los Estados miembros establezcan metas destinadas a reducir las cifras de víctimas mortales de accidentes de tránsito, a partir de la implementación de acciones en materia de seguridad vial, seguridad de los vehículos, comportamiento de los usuarios en las vías de tránsito y atención después de los accidentes.

En efecto, el derecho a la vida, a la salud y a la integridad personal comprende la " ... facultad, inherente a todo ser humano, de conservar un estado de normalidad orgánica funcional, tanto física como psíquica, así como de restituirlo ante una situación de perturbación de este. Así, conforme a lo establecido en el artículo 65 de la Constitución, es un deber general del Estado desarrollar acciones de prevención y promoción de la salud como los aspectos reparativos, recuperativos y rehabilitadores de la atención de la salud, más aún en aquellos supuestos en los que su menoscabo o afectación puedan atentar directamente contra el derecho a la vida.

Así, la obligatoriedad de todo vehículo automotor de contar con un seguro contra accidentes (SOAT o CAT) es un mecanismo que finalmente cumple una función social, pues aun cuando su venta forma parte de una actividad comercial de las aseguradoras, se encuentra destinado a cubrir los costos de atención médica y de indemnizaciones por incapacidad, invalidez o fallecimiento de las víctimas.

Cabe señalar que este seguro es ofrecido por dos entidades que se diferencian en su naturaleza jurídica y su ámbito de cobertura geográfica: las compañías aseguradoras, que ofrecen el SOAT con cobertura a nivel nacional; y las Asociaciones de Fondo Regionales o Provinciales contra Accidentes de Tránsito (AFOCAT), conformadas por

Dictamen recaído en el proyecto de Ley 1754/2017-CR por cual que se declara de interés y necesidad pública la modificación de los artículos 30° de la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre y el artículo 85° de la Ley 29571, Código de Protección y Defensa del Consumidor

prestadores del servicio de transporte urbano en el nivel provincial que se asocian para ofrecer el Certificado contra Accidentes de Tránsito (CAT) con cobertura en el ámbito en el que operan.

Sin embargo, los problemas actuales generados por alto número de accidentes y víctimas en el tránsito terrestre, el incremento constante de vehículos automotores, el incremento de vehículos automotores que no cuentan con SOAT o CAT, la diferenciación existente entre el índice de siniestralidad por tipo de vehículo y la falta de información sobre la siniestralidad para aplicar costos diferenciados de este seguro, determinan que el contexto sea favorable para la viabilidad de la iniciativa legislativa.

No contar con este tipo de cobertura puede ocasionar que las personas afectadas utilicen parte importante de sus ahorros o se endeuden para cubrir los gastos médicos, ocasionándoles deterioro de su presupuesto familiar y una reducción en sus niveles de bienestar.

Evidentemente, como usuario de los servicios de transporte, la población tiene el derecho y la obligación de exigir a los propietarios de los vehículos automotores, a que cuenten con su seguro obligatorio de accidentes vigente, y denunciar aquellos casos que no cuenten con dicha cobertura.

Al Estado peruano en una economía social de mercado, le corresponde velar por la adecuada cobertura de seguridad, que le faculta incluso la tarea de intervenir activamente donde se produzca un menoscabo de intereses sociales legítimos, siendo que esta facultad de intervenir abarca tres aspectos: restricción de la libertad del mercado, compensación de fallas del mercado y corrección de resultados.

Sin embargo, a la fecha de elaboración del dictamen, la Superintendencia de Banca, Seguros y Administradoras Privadas de Fondos de Pensiones encargada de la regulación del SOAT y CAT, no han implementado ninguna política pública que mejore la situación actual a pesar que la realidad descrita exige acciones concretas para proteger la vida, la integridad física y en el caso extremo, la adecuada cobertura de los servicios de defunción de los cientos de víctimas de accidente de tránsito.

Índice de Siniestralidad

Dictamen recaído en el proyecto de Ley 1754/2017-CR por cual que se declara de interés y necesidad pública la modificación de los artículos 30° de la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre y el artículo 85° de la Ley 29571, Código de Protección y Defensa del Consumidor

Este hecho muestra problemas en la operatividad de la Central de Riesgos de Siniestralidad derivada de los accidentes de tránsito, a cargo de la Superintendencia y que fuera creado por mandato de la Ley 27181, que dificulta tomar información oportuna sobre uno de los temas más sensibles que generan un fuerte impacto en las familias, que se ven afectadas por el fallecimiento, invalidez o incapacidad de uno de sus miembros.

En efecto, el procesamiento de la información mensual que remitan las entidades aseguradoras sobre la siniestralidad de accidentes de tránsito debiera merecer la primera prioridad a efectos de que esta refleje adecuadamente el costo de dichos accidentes.

A nivel mundial, 1.2 millones de personas mueren cada año debido a los accidentes de tránsito y los costos por atención médica de los afectados alcanzan niveles muy altos, llegando a representar el 2% del PBI en algunos países.

Tal es la situación que el accidente de tránsito ha sido calificado como un problema de salud pública por la Organización Mundial de la Salud (OMS).

La OMS examinó por primera vez la naturaleza y dinámica del vínculo entre los accidentes de tránsito y la salud pública en el año 1962 y la Asamblea Mundial de la Salud aprobó, en 1974, la Resolución WHA27.59, que declaró que los accidentes causados por el tránsito constituyen un problema grave de salud pública e hizo un llamamiento a los Estados miembros para que lo resuelvan.

Actualmente, la OMS considera que los accidentes de tránsito constituyen una epidemia de traumatismos que repercute en forma considerable en la economía de muchos países, especialmente en los que tienen ingresos bajos y medios.

Por otro lado, la Organización Panamericana de la Salud (OPS) considera que la seguridad vial es un tema prioritario en su agenda, por tratarse de una de las primeras causas de mortalidad en América Latina.

Dictamen recaído en el proyecto de Ley 1754/2017-CR por el cual se declara de interés y necesidad pública la modificación de los artículos 30° de la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre y el artículo 85° de la Ley 29571, Código de Protección y Defensa del Consumidor

Las tasas más altas de mortalidad se observaron en el Brasil y en el área andina, comprendida por Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela, con promedios de 20 muertes por cada 100 000 habitantes. En estos casos, los hombres mostraron tasas de mortalidad más altas que las mujeres, con un riesgo 4,2 veces mayor.

4.2 Constitucionalidad y legalidad de la proposición legislativa.

En este contexto, la propuesta legislativa plantea la modificación del artículo 30 de la Ley 27182, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre en sus numerales 30.1, 30.5 y 30.8; así como la modificación del artículo 85 de la Ley 29571, Código de Protección y Defensa del Consumidor con el propósito que el costo del SOAT y del CAT guarden relación con los criterios de proporcionalidad del usuario, ello, no solo al ser una póliza individual, sino también al considerar que los riesgos son diversos en razón al usuario, por lo que debe existir montos escalonados y diferenciados.

Así, la propuesta plantea determinar escalas en el costo de la prima de seguro justificándose en el test de razonabilidad a través de sus tres subprincipios:

- a) subprincipio de idoneidad o de adecuación;
- b) subprincipio de necesidad; y
- c) subprincipio de proporcionalidad,

En este marco, la propuesta legislativa plantea que las empresas remitan información periódica y que los índices de siniestralidad; así como, los índices proporcionales del monto del cobro de la póliza del seguro se publiquen trimestralmente.

Por lo tanto se considera que un sistema de tarificación de primas de seguros diferenciado por grupo de usuarios de perfiles homogéneos o similares y tipo de vehículo generará un incentivo positivo que permitirá incrementar la actual tasa de cobertura de seguro de 54% (de cada 100 vehículos motorizados solo 54 vehículos tienen seguro SOAT o CAT), para lo cual se debe precisar la redacción y los alcances de las disposiciones contenidas en la propuesta primigenia a través de un texto sustitutorio.

Dictamen recaído en el proyecto de Ley 1754/2017-CR por el cual se declara de interés y necesidad pública la modificación de los artículos 30° de la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre y el artículo 85° de la Ley 29571, Código de Protección y Defensa del Consumidor

De acuerdo con lo señalado en el artículo 79 de la Constitución Política del Perú, en concordancia con lo establecido en el artículo 76 del Reglamento del Congreso de la República, las iniciativas legislativas no pueden contener propuesta de creación ni aumento del gasto público, por lo que la iniciativa materia de estudio cumple con lo señalado en las normas legales antes citadas y no contraviene la Constitución Política del Perú ni ninguna norma legal peruana.

a) Análisis de las opiniones recibidas

Se han recibido las opiniones siguientes:

1. Del **Superintendencia de Banca, Seguros y Administradoras Privadas de Fondos de Pensiones**, con Oficio 34208-2017-SBS de fecha 27 de setiembre de 2017, por la que concluye encontrarse en desacuerdo.
2. De la **Defensoría del Pueblo**, con Oficio 415-2017-DP/AMASPPI de fecha 09 de noviembre de 2017, por la que concluye opinando que el proyecto es VIABLE.
3. Del Ministerio de Transportes y Comunicaciones con Oficio 593-2017-MTC/01, por la que concluye que el proyecto es VIABLE.

b) Análisis costo - beneficio

El presente dictamen no vulnera la Constitución Política del Perú, ni contraviene norma legal vigente.

El costo de la prima del Seguro Obligatorio contra Accidentes de Tránsito (SOAT) y del Certificado de Accidentes de Tránsito (CAT) tendrá criterios homogéneos según grupo de usuarios con perfiles similares, el tipo de vehículos y el uso al cual se destina en razón al grado de riesgo y siniestralidad de los vehículos automotores, que podría generar incentivos para incrementar la actual cobertura del seguro vehicular.

Dictamen recaído en el proyecto de Ley 1754/2017-CR por cual que se declara de interés y necesidad pública la modificación de los artículos 30° de la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre y el artículo 85° de la Ley 29571, Código de Protección y Defensa del Consumidor

La norma no genera ningún costo adicional al erario nacional, la Central de Riesgos de siniestralidad derivada de accidentes de tránsito a cargo de la Superintendencia de Banca, Seguros y Afp fue creada por la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre y será financiada con el presupuesto de la Superintendencia sin demandar recursos adicionales del Tesoro Público.

V. CONCLUSIÓN

Por lo expuesto, la Comisión de Transportes y Comunicaciones, de conformidad con lo establecido en el literal b) del artículo 70 del Reglamento del Congreso de la República, recomienda la **APROBACIÓN** del **Proyecto de Ley 1754 /2017-CR**, con el siguiente:

TEXTO SUSTITUTORIO:

LEY QUE MODIFICA LOS ARTÍCULOS 30° DE LA LEY 27181, LEY GENERAL DE TRANSPORTE Y TRÁNSITO TERRESTRE Y EL ARTÍCULO 85 DE LA LEY 29571, CÓDIGO DE PROTECCIÓN Y DEFENSA DEL CONSUMIDOR.

Artículo 1.- Modificación del artículo 30° de la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.

Modifícanse los numerales 30.1, 30.5 y 30.8 del artículo 30 de la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, modificado por las leyes 28839, y del Decreto Legislativo 1051 en los siguientes términos:

Dictamen recaído en el proyecto de Ley 1754/2017-CR por cual que se declara de interés y necesidad pública la modificación de los artículos 30° de la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre y el artículo 85° de la Ley 29571, Código de Protección y Defensa del Consumidor

“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 vigentes 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 moto taxis que presten servicios al interior de la región o provincia, que solo tendrán validez dentro de la respectiva circunscripción de funcionamiento.

Estos fondos y las asociaciones de fondos regionales o provinciales contra accidentes de tránsito serán regulados, supervisados, fiscalizados y controlados por la Superintendencia de Banca, Seguros y Administradoras Privadas de Fondos de Pensiones, de conformidad con las atribuciones establecidas en el artículo 345 y siguientes de la Ley 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 Nro 1124-2006, siempre que no contravenga la naturaleza jurídica de las AFOCAT.

Las empresas de seguros y las AFOCAT promueven las buenas prácticas de sus usuarios generando condiciones económicas diferenciadas de contrato considerando, para tal caso, las características del producto y el grado de siniestralidad.

Dictamen recaído en el proyecto de Ley 1754/2017-CR por cual que se declara de interés y necesidad pública la modificación de los artículos 30° de la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre y el artículo 85° de la Ley 29571, Código de Protección y Defensa del Consumidor

La Superintendencia de Banca, Seguros y Administradoras Privadas de Fondos de Pensiones establece, según los niveles de riesgo que presentan, grupo de usuarios de perfiles homogéneos o similares por tipo de vehículo y el uso al cual se destina, sea uso privado, transporte público o transporte de carga.

Los gobiernos locales y/o regionales, a solicitud de las AFOCAT, y con conocimiento previo de la Superintendencia de Banca, Seguros y Administradoras Privadas de Fondos de Pensiones, podrán autorizar a las AFOCAT a suscribir convenios para ampliar el ámbito de aplicación del certificado contra accidentes de tránsito en territorios continuos.

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

Para este efecto, la central de riesgos de siniestralidad derivada de los Accidentes de Tránsito opera de manera especializada e independiente de otras centrales de riesgo de la Superintendencia y gestiona información sobre datos del vehículo, póliza y certificado de accidentes de tránsito, cobranza de póliza y certificado de accidentes de tránsito y siniestros.

La central se implementa en forma gradual inicia con el procesamiento del SOAT y concluye con el procesamiento del CAT. La Superintendencia fija las fechas de implementación para el SOAT y el CAT, la que concluye al año de la vigencia de la presente ley.

La central de riesgos de siniestralidad derivada de los accidentes de tránsito tiene las siguientes atribuciones:

Dictamen recaído en el proyecto de Ley 1754/2017-CR por el cual se declara de interés y necesidad pública la modificación de los artículos 30° de la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre y el artículo 85° de la Ley 29571, Código de Protección y Defensa del Consumidor

- a) **Acopiar, procesar y difundir la información de siniestralidad derivada de los accidentes de tránsito a efectos de que se refleje adecuadamente el costo de dichos accidentes.**
- b) **Centralizar la información relativa a los vehículos asegurados con el SOAT o cubiertos con el CAT, la cual será difundida y proporcionada al público, de acuerdo con las disposiciones que dicte la Superintendencia.**
- c) **Llevar un registro actualizado sobre los indicadores del SOAT y del CAT; así como, los índices o récord de siniestralidad de los vehículos.**
- d) **Emitir los Certificados de Siniestralidad de los vehículos que cuentan con SOAT o CAT.**
- e) **Otros que disponga la Superintendencia.**

Las empresas de seguros y las AFOCAT **deben suministrar información con periodicidad mensual sobre las contingencias de los vehículos asegurados.**

Entre otros aspectos, deberá tenerse en cuenta el certificado de siniestralidad **que es emitido por la Superintendencia** y el reporte de las multas de tránsito y transporte en que estuviera involucrado el vehículo con la periodicidad señalada para aplicar la reducción escalonada del costo de la póliza por no-siniestralidad o un plus adicional por mayor siniestralidad. El reglamento establece las sanciones **aplicables para las empresas de seguros**, por incumplimiento de información.

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

- f. **Los índices proporcionales actuales e históricos entre el monto de cobro de la prima de seguro y el monto pagado por efecto de siniestros ocurridos por grupo de usuarios con perfiles homogéneos o similares y por tipo de vehículo.**

Artículo 2.- Incorporación del numeral 30.9 en el artículo 30 de la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.

Dictamen recaído en el proyecto de Ley 1754/2017-CR por cual que se declara de interés y necesidad pública la modificación de los artículos 30° de la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre y el artículo 85° de la Ley 29571, Código de Protección y Defensa del Consumidor

Incorpórase el numeral 30.9 en el artículo 30 de la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre con el siguiente texto:

“Artículo 30. Del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito

30.9. Los contratantes del SOAT y del CAT al término del periodo anual de vigencia del seguro adquirido, pueden solicitar a las empresas aseguradoras y a las Afocat una evaluación, a efectos de lograr una recategorización en función del riesgo mínimo o siniestralidad inexistente con el propósito de trasladarse a un grupo de

usuarios con perfiles homogéneos o similares, mejor categorizados y lograr una reducción de la prima de seguro”.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

PRIMERA.- Monto de indemnizaciones para el SOAT y el CAT.

La Superintendencia de Banca, Seguros, y Administradoras Privadas de Fondos de Pensiones en función a la siniestralidad, los gastos reales por muerte, sepelio, invalidez permanente, incapacidad temporal y gastos de curación, revisa, calcula y publica los montos de las indemnizaciones para el cliente del SOAT y del CAT en un plazo de 180 días contados a partir de la vigencia de la presente ley y lo actualiza anualmente, los que quedan a consideración de las compañías aseguradoras y de las AFOCAT.

SEGUNDA.- Reglamentación.

Dictamen recaído en el proyecto de Ley 1754/2017-CR por cual que se declara de interés y necesidad pública la modificación de los artículos 30° de la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre y el artículo 85° de la Ley 29571, Código de Protección y Defensa del Consumidor

El Poder Ejecutivo adecúa el Decreto Supremo 024-2002-MTC, TUO del Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito y el Decreto Supremo 040-2006-MTC Reglamento de Supervisión de las Afocat y de funcionamiento de la Central de Riesgo de Siniestralidad derivada de Accidentes de Tránsito y modificatorias, a lo dispuesto por esta ley en un plazo de noventa días contados a partir de su vigencia.

Dese cuenta

Sala de Comisiones

Lima, 30 de junio 2020.

MIEMBROS TITULARES



Firmado digitalmente por:
SIMEON HURTADO Luis
Carlos FAU 20161740126 soft
Motivo: En señal de
conformidad
Fecha: 17/07/2020 22:08:12-0500



1. SIMEÓN HURTADO, LUIS CARLOS

Presidente
(Acción Popular)



2. HIDALGO ZAMALLOA, ALEXANDER

Vicepresidente
(Alianza para el Progreso)



3. ALENCASTRE MIRANDA, HIRMA NORMA

Secretaria
(Somos Perú)



Firmado digitalmente por:
ALENCASTRE MIRANDA Hirma
Norma FAU 20161740126 soft
Motivo: En señal de
conformidad
Fecha: 06/07/2020 15:50:11-0500



4. ACATE CORONEL, EDUARDO GEOVANNI

(Alianza para el Progreso)



Firmado digitalmente por:
ALENCASTRE MIRANDA Hirma
Norma FAU 20161740126 soft
Motivo: En señal de
conformidad
Fecha: 06/07/2020 15:49:49-0500



Firmado digitalmente por:
ACATE CORONEL EDUARDO
GEOVANNI FIR 18151793 hard
Motivo: En señal de
conformidad
Fecha: 08/07/2020 16:07:56-0500

Dictamen recaído en el proyecto de Ley 1754/2017-CR por cual que se declara de interés y necesidad pública la modificación de los artículos 30° de la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre y el artículo 85° de la Ley 29571, Código de Protección y Defensa del Consumidor



5. ARAPA ROQUE, JESÚS ORLANDO
(Acción Popular)



Firmado digitalmente por:
AYASTA DE DIAZ Rita Bena
FAU 20161740126 soft
Motivo: En señal de
conformidad
Fecha: 08/07/2020 13:57:00-0500



6. AYASTA DE DÍAZ, RITA ELENA
(Fuerza Popular)



7. BARTOLO ROMERO, MARÍA ISABEL
(Unión por el Perú)



8. BENAVIDES GAVIDIA, WALTER
(Alianza para el Progreso)



9. FERNÁNDEZ CHACÓN, CARLOS ENRIQUE
(Frente Amplio)



10. GUIPOC RÍOS, ROBINSON DOCITEO
(Podemos Perú)



Firmado digitalmente por:
GUTARRA RAMOS Robledo Noe
FAU 20161740126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 08/07/2020 11:43:38-0500



11. GUTARRA RAMOS, ROBLEDO NOÉ
(Frepap)



Firmado digitalmente por:
BARTOLO ROMERO MARIA
ISABEL FIR 71008240 hard
Motivo: En señal de
conformidad
Fecha: 07/07/2020 18:00:29-0500

Dictamen recaído en el proyecto de Ley 1754/2017-CR por cual que se declara de interés y necesidad pública la modificación de los artículos 30° de la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre y el artículo 85° de la Ley 29571, Código de Protección y Defensa del Consumidor



12. LIZANA SANTOS, MÁRTIRES
(Fuerza Popular)



Firmado digitalmente por:
RIVERA GUERRA WALTER
JESUS FIR 09370514 hard
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 07/07/2020 19:29:35-0500



13. RIVERA GUERRA, WALTER JESÚS
(Acción Popular)



14. RUBIO GARIZA, RICHARD
(Frepap)

MIEMBROS ACCESITARIOS



1. BAJONERO OLIVAS, WILMER SOLÍS
(Acción Popular)



2. BARRIONUEVO ROMERO, BETTO
(Somos Perú)



3. COLUMBUS MURATA, DIETHELL
(Fuerza Popular)

Dictamen recaído en el proyecto de Ley 1754/2017-CR por cual que se declara de interés y necesidad pública la modificación de los artículos 30° de la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre y el artículo 85° de la Ley 29571, Código de Protección y Defensa del Consumidor



4. FABIÁN DÍAZ, YESSY NÉLIDA
(Acción Popular)



5. GONZÁLEZ CRUZ, MOISÉS
(Alianza para el Progreso)



6. GONZÁLES TUANAMA, CÉSAR
(Somos Perú)



7. HUAMÁN CHAMPI, JUAN DE DIOS
(Frepap)



8. INGA SALES, LEONARDO
(Acción Popular)



9. LAZO VILLÓN, LESLYE CAROL
(Acción Popular)



10. MELÉNDEZ CELIS, FERNANDO
(Alianza para el Progreso)

Dictamen recaído en el proyecto de Ley 1754/2017-CR por cual que se declara de interés y necesidad pública la modificación de los artículos 30° de la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre y el artículo 85° de la Ley 29571, Código de Protección y Defensa del Consumidor



11. NOVOA CRUZADO, ANTHONY RENSON
(Acción Popular)



12. OMONTE DURAND, MARÍA DEL CARMEN
(Alianza para el Progreso)



13. PÉREZ ESPÍRITU, LUSMILA
(Alianza para el Progreso)



14. PÉREZ FLORES, JORGE LUIS
(Somos Perú)



15. PICHILINGUE GÓMEZ, MARCOS ANTONIO
(Fuerza Popular)



16. PINEDA SANTOS, ISAÍAS
(Frepap)



17. QUISPE APAZA, YVAN
(Frente Amplio)

Dictamen recaído en el proyecto de Ley 1754/2017-CR por cual que se declara de interés y necesidad pública la modificación de los artículos 30° de la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre y el artículo 85° de la Ley 29571, Código de Protección y Defensa del Consumidor



18. RUIZ PINEDO, ROLANDO RUBÉN

(Acción Popular)



19. TRUJILLO ZEGARRA, GILMER

(Fuerza Popular)



20. VIVANCO REYES, MIGUEL ÁNGEL

(Fuerza Popular)



21. YUPANQUI MIÑANO, MARIANO ANDRÉS

(Somos Perú)

COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES Período Ordinario de Sesiones 2020 – 2021

ACTA DE LA DECIMA SESIÓN VIRTUAL EFECTUADA A TRAVÉS DE LA PLATAFORMA DE MICROSOFT TEAMS

Lima, 30 de junio de 2020

En Lima, en la plataforma virtual Microsoft Teams del Congreso de la República, siendo las catorce horas y diez minutos del día martes treinta de junio del año dos mil veinte, se dio inicio a la Décima Sesión Ordinaria Virtual, bajo la presidencia del congresista **Simeón Hurtado, Luis Carlos**; contando con el quórum reglamentario de los **congresistas titulares**: Alencastre Miranda, Hirma Norma; Acate Coronel, Eduardo; Arapa Roque, Jesús; Ayasta de Díaz, Rita Elena; Benavides Gavidia, Walter; Gutarra Ramos, Robledo Noé; Rivera Guerra, Walter Jesús; Pichilingue Gómez, Marcos Antonio; Huamán Champi, Juan de Dios; Lizana Santos Mártires; Pineda Santos Isaías; Pérez Espíritu, Lusmila y Pérez Flores, Jorge Luis.

Con Licencia los Congresistas: Fernández Chacón, Carlos; Rubio Gariza, Ricahard; e, Hidalgo Zamalloa, Alexander.

Con la presencia del Congresista; Vega Antonio, José.

APROBACIÓN DE ACTA

Se puso a consideración de los señores miembros de la comisión, la aprobación del Acta de la Novena Sesión Ordinaria Virtual de la Comisión de Transportes y Comunicaciones para el periodo legislativo 2020 – 2021, celebradas el día 23 de junio de 2020.

Habiéndose **aprobado por UNANIMIDAD**.

DESPACHO

PROYECTOS DE LEY INGRESADOS A LA COMISIÓN

El señor Presidente, informó el ingreso a la Comisión de los siguientes números de Proyecto de Ley: **1) 5562/2020-CR**, "Ley que declara de preferente interés nacional y necesidad pública la construcción del puente sobre el río Ispihuacasu en el distrito de Palcazú, provincia de Oxapampa, departamento de Pasco", **2) 5582/2020-CR**, "Ley que prohíbe la suspensión del servicio de telecomunicaciones en el marco del Estado de Emergencia Nacional"; y, **3) 5600/2020-CR**, "Ley

que reconoce el derecho de acceso a internet para garantizar una educación y alfabetización accesible para todas las peruanas y peruanos".

El señor Presidente manifestó, que estos Proyectos de Ley pasarán a la Secretaría de la Comisión, para solicitar las opiniones e informes correspondientes.

PEDIDOS

El señor Presidente solicitó si algún miembro de la Comisión tienen pedidos lo pueden solicitar. No habiendo ningún pedido pasó a la Sección Informes.

INFORMES DE LOS SEÑORES CONGRESISTAS

- De la congresista **Hirma Alencastre Miranda**, luego de saludar al Presidente así como a los miembros de la Comisión, informó que el Grupo de Trabajo que preside culminó con la revisión y análisis de las observaciones que el Ejecutivo realizó sobre la Autógrafa de Ley que el Ejecutivo realizó sobre la Autógrafa de Ley que precisa los Alcances de la Ley 28972, que establece la formalización del Transporte Terrestre de pasajeros en automóviles colectivos, el cual fue aprobado por unanimidad, por lo que se recomienda la Insistencia de dicha Autógrafa de Ley, indicando que se ha recibido importantes aportes y sugerencias realizada por los señores Congresistas integrantes, para que sea elevado a la presente Comisión para que sea considerado como insumo en la elaboración del dictamen correspondiente a cargo de la Secretaría Técnica.

El señor Presidente, agradeció por el trabajo mencionado por la Congresista Norma Alencastre.

- Del congresista **Marcos Antonio Pichilingue Gómez**, Quien informó que envió un oficio al Despacho con relación a la invitación de la Presidenta de ATU, así como algunos gremios de transportes, por la problemática misma que tienen estas empresas entre Lima y Callao. Manifestó que no se ha invitado a los Gremios de los Transportistas del Callao, indicando que es Congresista de la Región Callao. Reiterando que también se les puede invitar a los Gremios, que no están teniendo participación. Indicando que ese es su Informe y su pedido, explicando que Lima y Callao es una sola ciudad.

El señor presidente, manifestó que se tomará en cuenta su pedido, manifestando que para este tema hoy día está invitada la señora María Esperanza Jara Riso, representante de la ATU

ORDEN DEL DÍA

PREDICTAMENES

El señor Presidente manifestó, como Primer punto, el tema presentado por la Congresista Hirma Alencastre Miranda, como Coordinadora del Grupo de Trabajo, referente al Pre-Dictamen de la observación del Poder Ejecutivo a la Autógrafa del Proyecto de Ley sobre los automóviles colectivos. Dando el pase hacer el uso de la palabra.

La Congresista Hirma Alencastre Miranda Expuso: **CONCLUSIÓN**, El Grupo de Trabajo de Transporte Terrestre y Seguridad Vial, recomienda dejar de lado las observaciones realizadas por el Poder Ejecutivo conforme a las funciones que se exponen; y proceder con la **Insistencia** de la Autografa de la Ley que establece la formalización de transporte terrestre de pasajeros en automóviles y colectivos; a la vez exhortar al Poder Ejecutivo que se planifique a futuro una política general de transportes que englobe la situación actual de la infraestructura vial de la red vial nacional, sus mejoras para que puedan circular vehículos de mayor capacidad y se garantice la fluidez vehicular en beneficio de los pobladores más alejados y más rezagadas del País.

El señor Presidente, solicito a los miembros de la comisión, puedan exponer sus puntos de vista para el debate correspondiente.

El congresista Jesús Rivera Guerra, solo para comunicar que el día de la Reunión del Grupo de Trabajo, solicitó la dispensa, por tener su agenda para ese día reprogramado con anterioridad, por lo que recién está evaluando los documentos para dar su opinión.

El señor Presidente, manifestó que este tema de la observación de la Autógrafa, indicando que es irrelevante, sobre la peligrosidad de los datos estadísticos, por lo cual se han sustentado con respecto autos colectivos M1, no estarían acorde para tener la formalidad, por cuanto en los últimos años, estos han ocasionado accidentes reiterativos y de acuerdo a la escala de estos últimos seis años, se habrían incrementado los accidentes. Indicando que este sustento del Ejecutivo, se debe rechazar, por cuanto no tiene los fundamentos de forma y de fondo, porque no han establecido cuales son los mecanismos o a que M1 se refiere, son autos particulares o de servicio público, simplemente lo mencionan de manera genérica. Asimismo, no sustentan cuales son las necesidades que se requiere de este servicio. Manifestó que la razón que se les ha excluido a Lima y Callao, es porque la ATU. Sustentó con argumentos, todas las falencias de la Autógrafa del Proyecto de Ley del Ejecutivo. **Concluyendo** si al usuario no se le da este servicio se les estará restringiendo y de alguna manera los hermanos del M1, van a seguir trabajando, van a seguir con la informalidad, mencionando: ¿ hasta cuándo van a seguir con la informalidad?, si en Lima Metropolitana, no pueden solucionar un tema de la formalidad que se ha iniciado ya hace dos años en Lima con el ATU, y todavía no hay un avance objetivo, referente al tema de la

reestructuración del servicio público, y ¿cuántos años va pasar en todas las Regiones para poder reestructurar?. . Finalizó manifestando que este trabajo que han presentado más el Informe presentado por el congresista Jorge Luis Flores Pérez, bien atinado en al cual han desarrollado ; por lo que nosotros tenemos el deber de escuchar al pueblo y el derecho de aprobar este Predictamen, con relación al tema e ir por la INSISTENCIA.

El señor Presidente, sometió a debate y opinión el Pre- dictamen, para que en el Pleno se apruebe por Insistencia.

El congresista Jorge Luis Pérez Flores, manifestó que el fondo es la formalización del transporte , por lo que no se puede ir por la ramas, ni hacer negocios de fondo, hay una situación bien clara, el País está así en esta Pandemia, justamente porque no es formal y la gran informalidad ha traído consigo todo este problema en que vivimos; por lo tanto todo que se haga en bien de la formalización está bienvenida, lo que se ha detallado con los técnicos son las inconsistencias de los componentes que se ponen contra el Ejecutivo y esto es porque no hay voluntad política de formalizar al transporte, esa es el fondo del asunto. Recalcando que debemos dejar el centralismo el individualismo y como provinciano, que no todo es la capital en el Pleno se debe de votar por la INSISTENCIA y dejar de lado los negociados que estarían detrás de todo ello.

El congresista Walter Benavides Gavidia, luego de saludar al Presidente y por su intermedio a los demás miembros de la Comisión manifestó: Que, siendo representante de Cajamarca y haber recorrido, todas las Provincias y haberse reunido con los transportistas del M1 M2 igual cuando ha viajado a Jaén, San Ignacio, Cajabamba y con los transportista de Cajamarca, indicó que conoce esos caminos rurales, y que se está aprobando los autos colectivos, no los taxis colectivos; indicando la ruta de los autos colectivos, que son de un distrito a otro, o de un distrito de una provincia o visversa, mencionando que esa es la ruta de los autos colectivos, porque las vías de comunicación el Perú profundo, son inadecuadas, no tienen los anchos, los pendientes, la topografía etc . Los M1 no tienen ni seguro, si ocasionan un accidente ellos están desamparados. Manifestando todo su respaldo desde Cajamarca a todos los transportistas del M1, para ser aprobado por Insistencia.

El congresista Juan de Dios Huaman Champi, luego de saludar al Presidente y por su intermedio a los miembros de la comisión, manifestó: Su reconocimiento a las palabras de su antecesor, y que efectivamente no se debe aprovechar de los M1 y M2, porque ellos se quieren regularizar, porque manifestaron que si no les dejan igual van a seguir trabajando. Por ello es bueno dar esa alegría a los hermanos transportistas para evitar los accidentes, etc. Por lo que solicitó ya no se dilate, sino dar la solución, porque no es solo por Región, sino a Nivel Nacional, mencionando también que muchos de ellos conocen como son las vías carrozables, donde los M1 y M2 pueden transitar y dar seguridad, siempre y cuando se les dé el visto bueno, porque el Estado está perdiendo al no dar esa tarjeta de circulación.

El congresista Mártires Lizana Santos, luego de saludar al Presidente y por su intermedio a los demás miembros de la comisión, manifestó: Que se debe apoyar el tema de la Insistencia, indicando que es la única forma de cómo llegar a una formalización, y así no se apruebe ellos van a seguir y la gente va subir por necesidad y no hay otra forma como controlar, por el contrario el Gobierno debe pensar cómo va reglamentar, especialmente para los de provincias y que esto nos trae enormes beneficios. Y se debe aprobar la Insistencia.

La congresista Luzmila Pérez Espíritu, manifestó: Que es indignante como Representantes de nuestras Regiones y como concedores de la realidad de los transportistas de los autos, y nosotros que hemos crecido transportándonos con ese vehículo a nuestros lugares indicando que la geografía de la Región Huánuco no es la adecuada para M3. Lamentó que el Ejecutivo haya observado este Proyecto. Manifestó que considera que los 130 deben de aprobar por Insistencia.

La congresista Hirma Alencastre Miranda, manifestó: Que este es el primer paso para que los hermanos transportistas puedan formalizarse, porque es una realidad en nuestras Regiones, solicitando votar por la Insistencia por los miles de transportistas de nuestro País. Agradeciendo a los 130 Congresistas del Perú.

El señor Presidente, luego de haber escuchado a los exponentes, y aclarado el tema sobre el Informe del Grupo de Trabajo, indicando que es un insumo para el Dictamen, se sometió a votación, aclarando que lo que se va votar es el Dictamen de Insistencia.

El señor Presidente solicitó al Secretario Técnico a pasar lista para la votación por el dictamen de Insistencia sobre el Proyecto de Ley 1170 y otros a las observaciones realizadas por el Poder Ejecutivo.

Votaron a favor los congresistas: Alencastre Miranda, Acate Coronel, Arapa Roque, Bartolo Romero, Benavides Gavidia, Gutarra Ramos, Gupioc Ríos, Lizana Santos, Rivera Guerra, Huamán Champi, Simeón Hurtado, Ayasta de Díaz.

Fue aprobado por **UNANIMIDAD**.

El señor presidente señaló, como Segundo tema de la agenda, el debate del predictamen recaído en el Proyecto de Ley **143/2016-CR**, por el cual se propone el "Proyecto de Ley que elimina la Renta básica en Telefónica fija local".

El señor presidente solicitó que el Secretario Técnico de lectura a la exposición del predictamen.

En Secretario Técnico dio lectura a todos los argumentos del Predictamen, del Proyecto de Ley mencionado:

"La Renta Básica (RB) consiste en el derecho que tiene cada ciudadano/a a percibir una cantidad periódica para cubrir sus necesidades materiales, sin ninguna contrapartida a cambio. La llamada renta básica o tarifa básica no estaba considerada en los contratos de concesión y fue introducida por una interpretación no consultada con otras instancias por la gerencia legal y jefatura de OSIPTEL, como consta en las actas de las sesiones del 15 de octubre y del 19 de noviembre del 2001 de la Subcomisión Investigadora de Telefonía de la Comisión de Defensa del Consumidor".

"Asimismo, comparando los precios de la renta básica y de la tarifa local del Perú con los de Argentina y Chile, dos países que también han atravesado un proceso de apertura a la competencia, la tarifa local y la renta básica en el Perú son las más altas".

Posteriormente, **el señor Presidente**, solicito a los señores Congresistas abrir el debate del presente dictamen, señalado con el número 143/2016-CR.

La congresista Rita Ayasta de Díaz, esta iniciativa busca eliminar, renta básica, renta mensual, cargo fijo, pago fijo mensual o cualquier otra denominación, que desnaturalice en concepto tarifario de cargo conexión en telefónica. Del análisis del dictamen podemos informar, que no se ha remito a la Comisión las opiniones sobre esta materia, por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, del Ministerio de Economía y Finanzas, del INDECOPI, porque siendo estas instituciones, las competentes, las que tienen injerencia técnica los responsables, se debería de insistir en reiterar las opiniones. Plantea una CUESTION PREVIA, se remita a la Comisión de Constitución, porque la propuesta legislativa está referida a un Contrato de Concesión, suscrito entre el Estado Peruano y telefónica del Perú. Sustentó su Cuestión Previa el Art. 62° de la Constitución Política, tratando de modificar legislativamente un Contrato de Concesión suscrito entre el Estado Peruano y Telefónica del Perú y colisiona con el Art. 43 de la Carta Magna, que consagra el principio de separación de Poderes toda vez que la propuesta interfiere en las competencias del Organismo Regulador como es OPSITEL e invade también la del Poder ejecutivo. Finalmente el Tribunal Constitucional se ha pronunciado sobre esta materia, señalando que el Contrato suscrito entre el Estado Peruano y Telefónica del Perú no puede ser modificado legislativamente, esto se señaló en el Exp. N° 005- 2003- . Indicó: Yo no me opongo a que no se beneficie la población, pero también es importante que se nos diga si esta iniciativa, cuenta con un respaldo Constitucional. Reiteró que no se opone al predictamen, solo quiere que no se crean falsas expectativas a nuestro Pueblo.

El señor Presidente, manifestó, con respecto a este proyecto de Ley, que en su momento ha solicitado opiniones al MTC, MEF, INDECOPI, OPSITEL, reiterando que se ha tomado las providencias, de poder oficiar a efecto de tener un informe detallado concerniente a este Predictamen. Dejando la palabra a los señores Congresistas:

El congresista Robledo Noé Gutarra Ramos, luego de agradecer al Presidente y saludar a todos sus colegas Congresistas, manifestó: Que es muy atinado por parte de esta Comisión que se aboque a un tema medular, como la eliminación de la renta básica, que es como se ha señalado, un cobro ilegal fuera de contrato, lo que preocupa del Pre-dictamen, es fundamentalmente, que no alude en su desarrollo a citas directas del Contrato, ni a la documentación donde OPSITEL avaló, esto es ilegal entre otros documentos que debería haberlos referenciado de primera mano, no incluye siquiera cifras aproximadas de éste cobro ilegal efectuado a los clientes, estos datos son importantes sobre el último puesto, que si bien ahora nosotros disponemos la eliminación de la Renta Básica, esto quiere decir que lo cobrado por Telefónica tiene que ser devuelto, y esto lo deberíamos conocer en cifras, este procedimiento de devolución es común de las empresas en general cuando hacen cobros indebidos, debería de estudiar la posibilidad de **"incluir en este Pre-dictamen un Artículo que ordene que OPSITEL supervise que Telefónica extorne el dinero generado por cobros indebidos a los clientes a través de un costo menor del servicio que les brinda"**; por lo menos a los que cuentan aún como clientes de telefónica. Esperando que se incorpore un texto señalado.

El señor Presidente, manifestó que No habiendo más usos de la palabra, y atendiendo el Pedido de la Cuestión Previa de la señora congresista Rita Ayasta de Díaz, le manifestó, pueda precisar el tema de la Cuestión Previa.

El señor Presidente manifestó su posición referido al Art. 60 del Reglamento, razón por la cual se va desestimar la Cuestión Previa. Sometiendo a Votación solo referente Pre-Dictamen.

El Secretario Técnico pasa lista para la votación del Pre-dictamen del 143, del fondo del Asunto Alencantre Miranda, Acate Coronel, Arapa Roque, Bartolo Romero, Benavides Gavidia, Gupioc Ríos, Gutarra Ramos, Rivera Guerra, Simeón Hurtado.

Aprobado por **MAYORÍA**,
En contra, Lizana Santos y Ayasta de Díaz.

El señor presidente, continuó como Tercer punto en el Orden del día, el debate del predictamen, recaído en el Proyecto de Ley **3694/2018-CR**, por el cual se declara de interés nacional y necesidad pública la ejecución e incorporación del tramo Juliaca – Puno – Desaguadero en el Proyecto Corredor ferroviario bioceánico central Perú – Bolivia – Brasil

El señor presidente, solicitó que el Secretario Técnico de lectura a la exposición del predictamen.

El Secretario Técnico haciendo uso de la palabra procedió con la orden indicada dando lectura de la misma:

"La presente iniciativa tiene por objeto declarar de interés nacional y necesidad pública la ejecución e incorporación del tramo Juliaca – Puno – Desaguadero en el Proyecto Corredor ferroviario bioceánico central Perú – Bolivia - Brasil.

El tren Bioceánico es una línea ferroviaria de un total de 3.858,70 kilómetros de longitud que partirá desde Brasil, pasará por Bolivia y culminará en Perú, concretamente en el puerto de Ilo. Al sur del país; así mismo el viaje ahorrará más de 20 días a las exportaciones que salen de Bolivia y especialmente de Brasil, con dirección a países de Asia".

"En el IV Gabinete Binacional realizado en la ciudad de Cobija – Bolivia el 3 de setiembre de 2018, los presidentes de Perú y de Bolivia suscribieron acuerdos en cuatro ejes temáticos:

- 1) Medio ambiente y uso de recursos hídricos;
- 2) Defensa y seguridad;
- 3) Desarrollo económico y políticas sociales, y
- 4) Infraestructura para la integración y el desarrollo.

El señor Presidente, solicitó a los miembros de la Comisión abrir el debate de la propuesta legislativa

En primer lugar, hizo uso de la palabra **el congresista Jesús Orlando Arapa Roque**, luego de saludar al Presidente y por su intermedio a los demás miembros de la Comisión, manifestó: Los Países de Perú, Bolivia y Brasil, bajo la intención del gobierno boliviano, este proyecto Bioceánico va juntar más de Tres Mil Km. de Territorio, exponiendo todo el tramo seguido de éste Proyecto Bioceánico, así como del financiamiento etc. Expresó que éste mega proyecto, ya se emprendió desde el año 2015. Es un sueño anhelado no solo por Latinoamérica, Brasil, Bolivia, Argentina y Perú. Solicitó que este Proyecto debe ser aprobado y agendado para el día Jueves.

Seguidamente el congresista Isaías Pineda Santos.- Igualmente, luego de saludar al Presidente como a todo los miembros, Expreso: Para hacer resalta esta iniciativa, Declaración de Interés Nacional y Necesidad Pública, la Ejecución e Incorporación del Tramo Juliaca Puno, Desaguadero en el Proyecto Corredor Ferroviario Bioceánico Centro Perú, Bolivia Brasil y los beneficios que logran con este proyecto ferroviario serán la solución a mediano y a lo largo plazo, por la falta de la estructura ferroviaria en nuestro País. La cuantificación de los beneficios de una alternativa de inversión, tiene los efectos de ahorro de recursos, ahorro de tiempo, de los usuarios. Por lo que trasmite su respaldo. Solicitando puedan hacer llegar las observaciones del MTC.

Luego el Secretario Técnico tomo asistencia para la votación

Votaron a favor los siguientes Congresistas: Alencastre Miranda, Acate Coronel, Arapa Roque, Ayasta de Díaz, Bartolo Romero, Benavides Gavidia, Gutarra Ramos, Lizana Santos, Rivera Guerra, Huamán Champi y Simeón Hurtado.

La propuesta fue **APROBADA POR UNANIMIDAD.**

- **El señor presidente, continuó como Cuarto punto en el Orden del día,** el debate del predictamen, recaído en el Proyecto de Ley 4845/2019-CR, por el que se declara de interés nacional y de

necesidad pública la ampliación y mejoramiento con asfaltado de la carretera Pasamayito, que une los distritos de San Juan de Lurigancho y Comas, en el departamento de Lima.

El señor Presidente indica al Secretario Técnico que de lectura sobre los argumentos del Predictamen, dando la lectura correspondiente:

“El Pasamayito” no ha sido construido con criterios técnicos, sino de forma empírica por vecinos y transportistas, que hoy circulan por ella, y son cerca de dos mil vehículos, muchos de ellos informales cuyo tránsito y servicio atenta contra la seguridad de sus usuarios y peatones, por el estado en que se encuentra esa vía.

Con la nueva vía se unirá el norte y este de Lima, descongestionando el ahora caótico tránsito que circula por la capital de la República”.

Se trata de un proyecto económicamente viable, que permitirá ahorrar gran cantidad de tiempo en el transporte, hoy en día movilizarse desde Collique hasta San Juan de Lurigancho y viceversa, por la ruta tradicional que pasa por el centro de la ciudad toma alrededor de 3 horas; desde hace cinco años por Pasamayito sus estrechas trochas y altos precipicios circulan tres empresas de taxis, que agrupan a 150 minivans, que prestan el servicio colectivo de manera informal a un costo de 5 o 6 soles por persona.

El presente proyecto permitirá unir los distritos de San Juan de Lurigancho y Comas en aproximadamente 30 minutos de forma segura, la misma que beneficiará a más de un millón de ciudadanos que viven en los distritos de Carabayllo, Independencia, Comas y San Juan de Lurigancho.

El señor Presidente solicitó a los señores Congresistas abrir el debate del predictamen, recaído en el Proyecto de Ley N° 4845/2019-CR. y no habiendo ningún congresista que hiciera uso de la palabra, solicitó al Secretario Técnico a pasar lista para efectos de la votación:

Posteriormente el Secretario Técnico, pasó la asistencia para verificar la votación

Votaron a favor los siguientes congresistas: Alencastre Miranda, Arapa Roque, Ayasta de Díaz, Bartolo Romero, Benavides Gavidia, Gutarra Ramos, Rivera Guerra, Simeón Hurtado; y, Acate Coronel.

La propuesta ha sido APROBADA POR UNANIMIDAD

El señor presidente, continuó como Quinto punto en el Orden del día, el debate del predictamen, recaído en el Proyecto de Ley 1880/2017-CR, PROYECTO DE LEY QUE MODIFICA LA LEY 28278, LEY DE RADIO Y TELEVISIÓN PARA PROMOVER EL DERECHO A LA EDUCACIÓN, LA CULTURA, LA PROMOCIÓN DE VALORES, LA FORMACIÓN INTEGRAL DE LOS NIÑOS Y ADOLESCENTES Y LA IDENTIDAD NACIONAL.

El señor Presidente indica al Secretario Técnico que de lectura sobre los argumentos del Predictamen, dando la lectura correspondiente:

“El espectro radioeléctrico o también llamado ondas de radio electromagnéticas, es un recurso natural de carácter limitado que se divide en ondas que transportan mensajes sonoros o visuales para ser usadas por los servicios de difusión y servicios móviles, de policía, bomberos, radioastronomía, meteorología y fijos, según la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT). En tanto se trata de un recurso natural, de conformidad con el artículo 66° de la Constitución Política del Perú, el espectro radioeléctrico **forma parte del patrimonio nacional de todos los peruanos.**

Esto implica que su uso, gestión, control, monitoreo y singularmente su asignación y concesión corresponde al Estado bajo las condiciones que éste determine y de cara a fines de utilidad, eficiencia y bienestar de toda la población, fines sociales y de interés de la Nación que el Estado fije, en concordancia con la Constitución Política y los tratados internacionales de los que el Perú es parte.

Estos intereses nacionales que se traducen en los específicos fines de la radiodifusión, no son meramente declarativos, se trata de fines plenamente aplicables y que deben ser realizados por el Estado ya a través de la legislación o al momento de otorgar en concesión una onda electromagnética. Entendiendo que el interés nacional en materia de la concesión del espectro radioeléctrico para fines de radio y televisión es el cumplimiento, observancia o promoción de una serie de bienes y derechos fundamentales, por tanto, se impone una real y efectiva observancia y un cumplimiento como mandato de optimización, es decir en la mayor medida posible dentro de las posibilidades jurídicas y reales existentes, se encuentra justificada una medida estatal razonable.

En consecuencia, ante la falta de realización, ejecución y observancia de los principios tales como el derecho a la educación, el derecho a la cultura, la promoción de valores, la formación integral de los niños y niñas, adolescentes y la identidad nacional se justifica una intervención del Estado concretando legalmente una obligación.

La intervención mínima y justificada en el derecho a la libertad de empresa en virtud del derecho a la educación, a la cultura, la promoción de valores, la formación integral de los niños, niñas y adolescentes y la identidad nacional”.

El señor Presidente solicita a los miembros de la Comisión el respectivo debate.

Da inicio el congresista Eduardo Acate Coronel, Está de acuerdo con este Proyecto de Ley, pero se debería de ver lo que pasa en las provincias, los medios locales y los medios regionales, por los que han sumado de manera voluntaria y gratuita al Programa de Educación “Aprendo en Casa”, sin cobrar un sol y han puesto sus Atenas, sus transmisores, sus energías y todo aquello que haga

falta, para que los niños en área rural tengan el Programa "Aprendo en Casa". Manifestó que son millones de soles que el Estado gasta en publicidad, y que también debería llegar hacia las provincias y en las regiones, que son emisoras de radio en FM y corresponde a radios de canal 7; estos canales han sido trasladados a los Gobiernos regionales, pero ninguna funciona, por lo tanto no se han utilizado para el Programa de "Aprendo en Casa" y pero que siguen transfiriendo el dinero hacia los Gobiernos Regionales, que están en el papel, están en el Mapa, pero que en la realidad no están funcionando. Solicitó se trabaje la Ley de publicidad Estatal. Manifestó que votará a favor.

Seguidamente, **el congresista Robledo Noé Gutarra Ramos**, quien saludó el esfuerzo de la Comisión y del Presidente por impulsar los proyectos que buscan incidir en la educación.

Posteriormente **el congresista Jesús Orlando Arapa Roque**, suscribe lo dicho del Congresista Acate Coronel, y la publicidad que el Estado paga, se debe dar en todo el País y de manera descentralizada. Esperando que ese punto debe resaltarse. Con respecto a este Predictamen Sugiere que se puntualice el tema del horario programas que son dañinos a la salud mental de los pequeños y de las familias, que se den en horario familia, en la difusión de algunos programas de la televisión comercial vulneran y son dañinos a la salud mental de los niños pequeños y de las familias y se pueda programar para un horario nocturno.

Finalmente **el congresista Isafías Pineda Santos**, manifestó: Un tema que atender respecto a la Radio Rural, que forma parte de la vida de los oyentes, al hacerlos partícipes del espacio que los rodea los ciudadanos son responsables. No precisa de grandes antenas, o sofisticados equipos porque, basta con un celular una consola, con un cable o un micrófono, para poder transmitir. De esta forma la Radio Rural cumple una función integradora, y en esta situación de emergencia respecto a la educación, vemos un respaldo de parte de ellos en la parte Rural. Señaló puntualmente que las opiniones, cuando se vierte sobre una iniciativa de Proyecto a los Sectores como es : Ministerio de Cultura Ministerio de Educación el Ministerio de Transportes y Comunicaciones; se debe incidir en que lleguen sus opiniones y su apoyo para poder avanzar y que ellos también puedan aportar sugerencias, respecto a las iniciativas, en bien de la integración de nuestro País, como es aquí en lo que es la parte de la Comunicación.

El señor Presidente, manifestó: No habiendo, más Congresistas que hayan hecho uso de la palabra, con las modificaciones del congresista Gutarra Ramos, el texto del nombre que es excesivamente largo quien propuso : ***"Le que modifica la Ley de Radio y Televisión para promover el civismo en la identidad nacional"***. y se tome en cuenta los horarios.

El Secretario Técnico pasó lista para someter a votación con cargo a redacción:

Alencastre Miranda, Acate Coronel, Arapa Roque, Ayasta de Días, Bartolo Romero, Benavides Gavidia, Gutarra Ramos, Rivera Guerra, Simeón Hurtado.

En abstención el congresista: Lizana Santos

Aprobado por MAYORIA

El señor presidente, continuó como Sexto punto en el Orden, el debate del predictamen, recaído en el Proyecto de Ley 1754/2017-CR, LEY QUE MODIFICA LOS ARTÍCULOS 30 DE LA LEY 27181 Y 85° DE LA LEY 29571, ESTABLECE CRITERIOS PARA DETERMINAR EL COSTO DEL SOAT

El señor Presidente indica al Secretario Técnico que de lectura sobre los argumentos del Predictamen, dando la lectura correspondiente:

"La prestación de servicios públicos implica, entre otros aspectos, el disfrute del servicio en condiciones adecuadas de calidad, de manera tal que con la intervención del Estado se garantice que, en dicha prestación, no se afecten los derechos de las personas.

En relación con el servicio del transporte terrestre, la alta probabilidad de la vulneración al derecho a la vida, a la salud, y a la integridad personal, determinan que los ciudadanos no solo tengan que acceder a servicios de transporte que presentan problemas de calidad o están expuestos a riesgos de accidentes por defectos en la infraestructura de transporte o de señalización, sino que el Estado debe garantizar que los usuarios se encuentren debidamente protegidos por un seguro.

El análisis técnico de este dictamen tiene como marco el derecho fundamental a la vida y a la integridad física; así como, a la protección de la salud, establecidos en el numeral 1 del artículo 2 y el artículo 7 de la Constitución Política del Perú, respectivamente; y en la Sentencia del Tribunal Constitucional 2945-2003-AA7TC, Fundamento 28, que concluye que la salud es un derecho fundamental en tanto tiene una inseparable relación con el derecho a la vida y define la vinculación entre ambos derechos como irresoluble".

Posteriormente el señor Presidente solicito uso de la palabra y al no presentarse nadie, indicó al Secretario Técnico a pasar la asistencia para la votación:

Alencastre Miranda, Acate Coronel, Arapa Roque, Ayasta de Díaz, Bartolo Romero, Benavides Gavidia, Gutarra Ramos, Lizana Santos, Rivera Guerra; y Simeón Hurtado.

Aprobado por **UNANIMIDAD**

- **Como siguiente punto** esta agendado el tema de la renovación de las autorizaciones del transporte urbano en el marco de la reactivación económica para el sector, a cargo de la señora **María Esperanza Jara Risco**, Presidenta Ejecutiva del Consejo Directivo de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU).

El señor Presidente da la Bienvenida a la señor maría Jara Risco, Presidenta de la ATU,

Señora María Esperanza Jara Risco, Presidenta Ejecutiva del Consejo Directivo de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU) Luego de saludar al señor Presidente y a todo los miembros de la Comisión, manifestó: Que, " es para la ATU, muy importante que tengan conocimiento de primera mano lo que es la Planificación del servicio del transporte. Indicó que es importante tener en cuenta varias consideraciones generales : Una primera es que cuando hablamos del Servicio Publico de transporte, estamos hablando de una actividad económica cuya naturaleza tiene una importancia y una relevancia especial particular sobre todo para los usuarios dada su naturaleza de servicio público, que ha sido declarada por Ley 30900 de la Ley de Creación de ATU, que importa de parte del Estado una responsabilidad de garantizar las condiciones de calidad de generar mecanismos de Reglas de juego a largo plazo que resguarden la inversión que realizan los proponentes y los futuros concesionarios..." Asimismo, manifestó que esta situación de la Pandemia ha afectado a muchas empresas peruanas del servicio de transporte..."

Luego pide permiso al señor Presidente de la Comisión a fin de que intervenga el señor José Solis, para que exponga sobre el " Plan para el Servicio de Transporte Regular de Pasajeros en Autobuses de Lima y Callao"

Quien expone sobre los temas:

- I. **INTRODUCCIÓN**
 1. BASE LEGAL
 2. PRINCIPALES HITOS EN LA CREACIÓN E IMPLEMENTACIÓN DE LA ATU
- II. **SITUACIÓN ACTUAL DEL SERVICIO Y ACCIONES ADOPTADAS POR LA ATU**
 1. DIAGNÓSTICO PRE COVID – 19.
 2. IMPACTO DEL COVID – 19 EN LA OFERTA DEL SERVICIO
 3. ACCIONES TÉCNICO – NORMATIVAS APLICADAS POR LA ATU PARA LA CONTENCIÓN DE LA PROPAGACIÓN DEL COVID – 19 Y PRESTACIÓN DE SERVICIOS ESENCIALES
- III. **ESQUEMA DE TRANSICIÓN DEL TRANSPORTE REGULAR HACIA EL MODELO DE CONCESIONES**
 1. PROPUESTA REGULATORIA DE LA ATU
 2. PLAN DE TRANSICIÓN HACIA EL MODELO DE CONCESIONES
 3. ACCIONES DURANTE EL PERIODO DE TRANSICIÓN
 4. LINEA DE TIEMPO DE IMPLEMENTACIÓN

Al finalizar su exposición, el señor José Solis de la ATU, luego de su exposición manifestó a los señores Congresistas, que queda a disposición para cualquier consulta.

Luego la Presidenta de la ATU, informó que el día de hoy el Presidente de la Republica en conferencia de Prensa, ha anunciado en el Consejo de Ministros se ha aprobado el Plan de

Subsidio para esta situación de emergencia del Covic los señores Transportistas, que es el primer paso, para pasar al segundo que es el Reglamento.

A continuación, **el señor Presidente**, accede el uso de la palabra a cada congresista, en Orden Alfabético a fin de que puedan dirigir sus preguntas a los señores expositores:

Hicieron uso de la palabra los siguientes señores Congresistas: Pichilingue Gómez, Walter Rivera Guerra.

La señora Representante de la ATU, respondió a las preguntas de los señores Congresistas, mencionándole al Congresista Puchilingue, que la respuesta sobre el tiempo de renovación están en las diapositivas, que le fueron expuestas.

El señor Presidente al no haber más Congresistas que intervinieron, le agradece a la señor Maria Jara, por su presencia y su exposición en la Comisión, así como al Funcionario José Solís. Reiterando su agradecimiento por su participación.

Finalizando con la Agenda se invitó a los Representantes de los Gremios de los Transportistas del Perú, para que hagan su exposición:

El señor Julio Cesar Rau Rau, Representante a la Corporación Nacional de Empresas de Transportes del Perú, es un Gremio de Transportes a Nivel Nacional, quien a través de la Presidencia saluda a todos los miembros de la Comisión y a la Dra. María Jara. Felicitó a la Autoridades por haberle invitado a este sector olvidado. Manifestó: que han tenido 30 años de malas prácticas en política de transportes, desde que se dio el D.L. 651, donde el mismo ejecutivo dijo libre ruta, libre tarifa, allí se dañó enormemente el sector transportes y con esas malas prácticas de política en tema transportes es lo que se tiene hoy, un caos, es así que también tienen 20 años sin autorización y durante todo este tiempo solo ha pasado enfrentamiento entre autoridades y transportistas, manifestando que solo han tenido autorizaciones por meses, Las autorizaciones que tenían por el callao era por 10 años, pero la autoridad de la Municipalidad de Lima lo desconocía. **CONCLUSIÓN**, durante 20 años solo se ha tenido enfrentamientos con los transportistas y con ello a nada bueno se ha llegado, porque no se ha construido nada. Manifestó que toda la vida han tenido propuestas ante el Congreso, pero nunca han tenido acogida.

El señor Presidente, agradece por su exposición al señor Julio Cesar Rau Rau, agradece por su exposición.

No habiendo más puntos por tratar en la presente sesión, el señor presidente, solicitó la dispensa de la aprobación del Acta, para tramitar los acuerdos adoptados en la presente sesión. Lo que fue aprobado por **UNANIMIDAD**.



Siendo, las Diecisiete horas con cincuenta y un minutos del día martes, 30 de junio de 2020, se levantó la sesión.

Se deja constancia que la transcripción y la versión del audio/video de la plataforma virtual del Congreso de la República forma parte del Acta.

LUIS CARLOS SIMEÓN HURTADO
Presidente

HIRMA NORMA ALENCASTRE MIRANDA
Secretaria