

FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS POLÍTICAS

Carrera de **DERECHO Y CIENCIAS POLÍTICAS**

“RAZONES JURIDICAS PARA REGULAR EL  
SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE  
TRANSITO PARA VEHÍCULOS ELÉCTRICOS EN  
EL PERÚ, 2024”

Tesis para optar al título profesional de:

**ABOGADO**

**Autores:**

Estephany Paola Torres Chalan

Aldo Javier Huaccha Cabanillas

**Asesor:**

Mg. Rocío del Pilar Ramírez Sánchez

<https://orcid.org/0000-0002-5468-5389>

Cajamarca - Perú

2024

**JURADOS**

Jurado I	Eduardo Antonio Reyes Castillo
Presidente	<b>Nombre y Apellidos</b>

Jurado II	Deyvi Jahir Vera Álvarez
	<b>Nombre y Apellidos</b>

Jurado III	Rocío del Pilar Ramírez Sánchez
	<b>Nombre y Apellidos</b>

## INFORME DE SIMILITUD



Página 2 of 134 - Descripción general de integridad

Identificador de la entrega [turnitid=1:3273985166](#)

### 10% Similitud general

El total combinado de todas las coincidencias, incluidas las fuentes superpuestas, para ca...




#### Filtrado desde el informe

- Bibliografía
- Texto citado
- Texto mencionado
- Coincidencias menores (menos de 10 palabras)

#### Exclusiones

- N.º de fuentes excluidas
- N.º de coincidencias excluidas

#### Fuentes principales

- 10%  Fuentes de Internet
- 2%  Publicaciones
- 3%  Trabajos entregados (trabajos del estudiante)

#### Marcas de integridad




##### N.º de alertas de integridad para revisión

No se han detectado manipulaciones de texto sospechosas.

Los algoritmos de nuestro sistema analizan un documento en profundidad para buscar inconsistencias que permitirían distinguirlo de una entrega normal. Si advertimos algo extraño, lo marcamos como una alerta para que pueda revisarlo.

Una marca de alerta no es necesariamente un indicador de problemas. Sin embargo, recomendamos que preste atención y la revise.

#### Fuentes principales

- 10%  Fuentes de Internet
- 2%  Publicaciones
- 3%  Trabajos entregados (trabajos del estudiante)

## DEDICATORIA

Esta tesis está dedicada a mis padres, quienes me han apoyado desde el inicio de mi carrera y me han brindado la fortaleza para superar los momentos en que sentía que no podía seguir adelante. También dedico esta tesis a mis amigos, quienes siempre han estado ahí para ofrecerme un toque de realidad y animarme constantemente a no dejar de esforzarme.

Aldo Javier Huaccha Cabanillas

Esta tesis va dedicada a mi hijo Stephano por haber sido mi ángel todo este tiempo, desde el cielo siempre me cuida y me guía; a mis padres Irma y Neptalí por haberme brindado su amor y preocupación desmesurada, finalmente también se la dedico a mis hermanos Jean y Andy, quienes a lo largo de este camino han sido mi soporte emocional para nunca desistir.

Estephany Paola.

## AGRADECIMIENTO

Mi agradecimiento sobre todo a mis padres, ya que sin ellos no hubiese podido llegar a donde estoy, sin su ayuda no pudiese ser la persona que soy hoy en día, y sobre todo, que gracias a ellos tuve la tranquilidad y serenidad para seguir adelante cuando a veces sentía que ya no se podía más.

Aldo Javier Huaccha Cabanillas

Mi agradecimiento eterno a mis padres, quienes han estado en los momentos más difíciles de mi vida, por haber creído siempre en mí y en todo lo que puedo lograr; así también a mi abuelita Leonor y a Cecilia por haber sido una parte fundamental para la culminación de esta etapa, a todos ellos los llevo en mi corazón por su apoyo incondicional.

Estephany Paola.

## Tabla de contenido

<b>DEDICATORIA</b> .....	<b>4</b>
<b>AGRADECIMIENTO</b> .....	<b>5</b>
<b>Tabla de contenido</b> .....	<b>6</b>
<b>Índice de tablas</b> .....	<b>9</b>
.....	<b>11</b>
<b>RESUMEN</b> .....	<b>11</b>
<b>CAPÍTULO I: INTRODUCCIÓN</b> .....	<b>15</b>
<b>1.1. Formulación del problema</b> .....	<b>20</b>
1.1.1. Pregunta General:.....	20
1.1.2. Preguntas Específicas: .....	20
<b>1.2. Objetivos</b> .....	<b>21</b>
1.2.1. Objetivo general.....	21
1.2.2. Objetivos específicos .....	21
<b>1.3. Hipótesis</b> .....	<b>21</b>
1.3.1. Hipótesis del Objetivo General:.....	21
1.3.2. Hipótesis de los Objetivos Específicos:.....	22
<b>1.4. Justificación</b> .....	<b>23</b>
1.4.1. Justificación social:.....	23
1.4.2. Justificación teórica: .....	23
1.4.3. Justificación práctica:.....	24
1.4.4. Justificación metodológica: .....	24
<b>1.5. Limitaciones</b> .....	<b>24</b>
<b>1.6. Antecedentes</b> .....	<b>25</b>
<b>1.7. Marco teórico</b> .....	<b>27</b>
1.7.1. Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito .....	27

1.7.2. Vehículos eléctricos .....	31
1.7.3. Derecho a la igualdad.....	34
1.7.4. Seguridad jurídica .....	37
1.7.5. Responsabilidad Civil .....	39
1.7.6. Teorías relativas al seguro obligatorio de accidentes de transito.....	42
1.7.7. Normatividad relativa al SOAT .....	43
1.7.8. Derecho Comparado .....	44
<b><i>CAPÍTULO II: METODOLOGÍA .....</i></b>	<b>62</b>
<b>2.1. Enfoque, nivel y alcance.....</b>	<b>62</b>
2.1.1. Enfoque .....	62
2.1.2. Nivel.....	63
<b>2.2. Tipo y diseño .....</b>	<b>63</b>
<b>2.3. Población y muestra .....</b>	<b>64</b>
2.3.1. Población.....	64
2.3.2. Muestra .....	64
<b>2.4. Métodos .....</b>	<b>69</b>
2.4.1. Hermenéutico .....	69
2.4.2. Dogmático.....	70
<b>2.5. Técnicas e instrumentos de recolección y análisis de datos.....</b>	<b>70</b>
2.5.1. Análisis documental.....	71
2.5.2. Fichaje.....	71
2.5.3. Procedimientos de recolección de datos .....	72
2.5.4. Procedimientos de análisis de datos.....	73
<b>2.6. Aspectos éticos de la investigación .....</b>	<b>74</b>
<b><i>CAPÍTULO III: RESULTADOS .....</i></b>	<b>75</b>
<b><i>CAPÍTULO IV: DISCUSIÓN Y CONCLUSIONES .....</i></b>	<b>91</b>
<b>5.1. Discusión de resultados.....</b>	<b>91</b>
<b>5.2. Limitaciones de la investigación.....</b>	<b>93</b>

<b>5.3. Implicancias de la investigación.....</b>	<b>95</b>
<b>5.4. Conclusiones.....</b>	<b>97</b>
<b><i>Referencias .....</i></b>	<b>99</b>

## Índice de tablas

Tabla 1: Comparación entre la legislación chilena y la legislación peruana en cuanto a la Regulación del SOAT en vehículos eléctricos.....	45
Tabla 2: <i>Comparación entre la legislación española y la legislación peruana en cuanto a la Regulación del SOAT en vehículos eléctricos.....</i>	48
Tabla 3: <i>Comparación entre la legislación argentina y la legislación peruana en cuanto a la Regulación del SOAT en vehículos eléctricos.....</i>	52
Tabla 4: <i>Comparación entre la legislación colombiana y la legislación peruana en cuanto a la Regulación del SOAT en vehículos eléctricos.....</i>	57
Tabla 5: <i>Fuentes documentales utilizadas en la investigación sobre la regulación del SOAT para vehículos eléctricos.....</i>	63

## INDICE DE FIGURAS

Figura 1: Relación causa – consecuencia entre el vacío normativo del SOAT con la Igualdad de condiciones.....	73
Figura 2: Relación de evidencia jurídica del Impacto doctrinal con las Consecuencias prácticas .....	74
Figura 3: Relación causa – consecuencia entre el vacío normativo del SOAT con el principio de Seguridad Jurídica.....	76
Figura 4: Relación de evidencia jurídica del Impacto doctrinal con un Caso Internacional .....	78
Figura 5: Relación causa – consecuencia entre el vacío normativo del SOAT con el principio de Responsabilidad Civil .....	80
Figura 6: Relación de evidencia jurídica del Impacto doctrinal con un Caso Internacional .....	81
Figura 7: Relación causa – consecuencia entre el vacío normativo del SOAT con Propuesta de Modificación Legislativa.....	84
Figura 8: Relación de evidencia jurídica del Impacto doctrinal con un Caso Internacional .....	86

## RESUMEN

La creciente presencia de vehículos eléctricos en el Perú plantea nuevos desafíos en el ámbito de la seguridad vial y la protección de los ciudadanos en caso de accidentes de tránsito. Ante esta realidad, surge la necesidad de examinar detenidamente las razones jurídicas que justifican la regulación del seguro obligatorio de accidentes de tránsito para vehículos eléctricos en el país. Por ello, la presente tesis responde a la pregunta ¿Cuáles son las razones jurídicas para regular el seguro obligatorio de accidentes de tránsito para vehículos eléctricos en el Perú?

Esto fue posible haciendo uso del) al método hermenéutico y dogmático, se pudo realizar esta investigación, por su naturaleza puede considerarse documental. Se ha cumplido con: a) Establecer como la regulación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito para vehículos eléctricos en el Perú, garantiza la igualdad de condiciones en el acceso a la justicia y compensación por daños derivados de accidentes de tránsito con vehículos eléctricos, b) Demostrar como la regulación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito para vehículos eléctricos en el Perú, promueve el principio de seguridad jurídica, c) Determinar la manera como la regulación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito para vehículos eléctricos en el Perú, impulsa la aplicación de la responsabilidad civil en el ámbito de los accidentes de tránsito con vehículos eléctricos, y, d) Diseñar una propuesta normativa modificatoria de la ley Nro. 27181 - Ley general de transporte y tránsito terrestre, a fin de incluir la obligatoriedad de la adquisición por parte de los vehículos eléctricos de un seguro por accidentes de tránsito.

Finalmente, se concluye que la regulación del seguro obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT) para vehículos eléctricos en el Perú es esencial para garantizar la igualdad de condiciones en el acceso a la justicia y la compensación por daños derivados de accidentes de tránsito.

**PALABRAS CLAVES:** Seguro obligatorio, vehículos eléctricos, responsabilidad civil.

**LINEA DE INVESTIGACIÓN:** Derecho Civil, Responsabilidad Civil

### *ABSTRACT*

The growing presence of electric vehicles in Peru poses new challenges in the area of road safety and the protection of citizens in case of traffic accidents. Given this reality, the need arises to examine in detail the legal reasons that justify the regulation of compulsory traffic accident insurance for electric vehicles in the country. Therefore, this thesis answers the question: What are the legal reasons for regulating compulsory traffic accident insurance for electric vehicles in Peru?

Thanks to the hermeneutic and dogmatic method, it was possible to carry out this research, which by its nature can be considered documentary. It has complied with: (a) Establish how the regulation of the Compulsory Traffic Accident Insurance for electric vehicles in Peru, guarantees equal conditions in the access to justice and compensation for damages derived from traffic accidents with electric vehicles, (b) Demonstrate how the regulation of the Compulsory Traffic Accident Insurance for electric vehicles in Peru, c) Determine how the regulation of the Compulsory Traffic Accident Insurance for electric vehicles in Peru, promotes the application of civil liability in the field of traffic accidents with electric vehicles, and, d) Design a normative proposal to amend Law No. 27181 - General Transportation Law. 27181 - General Law of Land Transportation and Transit, in order to include the mandatory acquisition of insurance for traffic accidents by electric vehicles.

Finally, it is concluded that the regulation of compulsory traffic accident insurance (SOAT) for electric vehicles in Peru is essential to guarantee equal conditions in access to justice and compensation for damages derived from traffic accidents.

**Keywords:** Compulsory insurance, electric vehicles, civil liability.

**RESEARCH LINE:** Civil Law, Civil Liability.

## CAPÍTULO I: INTRODUCCIÓN

La regulación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) ha evolucionado a lo largo del tiempo en respuesta a los crecientes desafíos sobre la seguridad vial y la protección de las víctimas de accidentes de tránsito. Aunque los aspectos específicos varían según el país y su contexto legal y social, la implementación del SOAT se inició en muchos lugares como parte de un esfuerzo por abordar la falta de compensación adecuada para las víctimas de accidentes.

En general, la regulación del SOAT ha sido un proceso gradual y continuo. Países como Colombia, Ecuador, Bolivia y Argentina fueron pioneros en la implementación de la regulación del SOAT en la década de 1980, estableciendo un precedente para otros países de la región y del mundo. A lo largo de las décadas, se han realizado ajustes y mejoras en las legislaciones del SOAT para adaptarse a las necesidades cambiantes y mejorar la protección de los ciudadanos en caso de accidentes de tránsito (Arrivillaga Quintero, 2022).

En el caso de Perú, el seguro obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT) fue implementado por primera vez en 1991 como parte de la Ley N° 25344. Esta ley fue promulgada con el objetivo de abordar la falta de compensación adecuada para las víctimas de accidentes de tránsito en el país, garantizando la cobertura de los gastos médicos y de atención necesarios.

La implementación del SOAT en el Perú ha sido un hito importante en los esfuerzos por mejorar la seguridad vial y proteger los derechos de los ciudadanos en caso de accidentes. Desde su implementación, el SOAT ha sido una obligación para todos los propietarios de

vehículos de motor en el país, estableciendo un estándar importante en términos de protección y responsabilidad en el ámbito del tránsito vehicular (Rojas, 2016).

Actualmente, la regulación del SOAT en el Perú recae en la Superintendencia de Banca, Seguros y AFP (SBS), entidad encargada de establecer las condiciones y coberturas mínimas que deben cumplir las pólizas de seguro. La SBS se encarga de supervisar y regular el mercado de seguros en el país, asegurando que las compañías aseguradoras cumplan con los estándares establecidos y brinden una cobertura adecuada a los asegurados (Miranda, 2010).

El SOAT en el territorio peruano se enfoca principalmente en brindar cobertura médica y compensación por daños personales, con el objetivo de proteger la salud y el bienestar de las víctimas de accidentes de tránsito. Este seguro incluye la atención médica necesaria, los gastos hospitalarios, los honorarios médicos y otros costos asociados con el tratamiento de lesiones causadas por accidentes de tránsito.

Sin embargo, a pesar de los esfuerzos por garantizar una cobertura amplia y efectiva, el SOAT en el Perú enfrenta varios desafíos y limitaciones. Uno de los principales desafíos es garantizar que todas las víctimas de accidentes de tránsito tengan acceso a una atención médica oportuna y de calidad, independientemente de su situación económica o ubicación geográfica (López Martínez, 2004).

Con el rápido avance tecnológico y la creciente preocupación por el medio ambiente, los vehículos eléctricos han surgido como una alternativa prometedora a los vehículos de motor convencionales. Estos vehículos, impulsados por motores eléctricos alimentados por baterías recargables, ofrecen una movilidad más limpia y sostenible al producir menos

emisiones de gases de efecto invernadero y contaminantes atmosféricos. Su popularidad está en aumento en todo el mundo, impulsada por la búsqueda de soluciones para combatir el cambio climático y reducir la dependencia de los combustibles fósiles.

Sin embargo, a pesar de los beneficios ambientales y económicos que ofrecen los vehículos eléctricos, persiste una brecha normativa significativa en su regulación en el Perú. Uno de los principales vacíos legales se encuentra en la obligatoriedad del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT). Mientras que los vehículos de motor convencionales están sujetos a la obligación de contar con un SOAT para garantizar la protección y compensación adecuada de las víctimas en caso de accidentes de tránsito, los vehículos eléctricos no están incluidos en esta regulación.

Esta falta de regulación específica plantea una serie de problemas importantes en términos de equidad y protección para las víctimas de accidentes que involucran vehículos eléctricos. En primer lugar, la ausencia de un SOAT para vehículos eléctricos puede resultar en una cobertura inadecuada para las víctimas de accidentes, ya que no cuentan con una protección legal establecida para garantizar la atención médica y la compensación económica necesaria en caso de lesiones o daños materiales (Bambarén y Chú, 2013).

Además, la falta de regulación del SOAT para vehículos eléctricos también conlleva una falta de responsabilidad financiera por parte de los propietarios de estos vehículos. Al no estar obligados a contar con un seguro que cubra los riesgos asociados con los accidentes de tránsito, los propietarios de vehículos eléctricos podrían evadir su responsabilidad financiera en caso de causar daños a terceros. Esto podría resultar en una carga adicional para las víctimas de accidentes y para el sistema de salud público, que podría tener que hacerse cargo de los costos médicos en ausencia de una cobertura adecuada.

A continuación, se presentarán algunos casos reales producidos por vehículos eléctricos que no cuentan con un seguro obligatorio o SOAT. Estos casos internacionales ilustran los riesgos asociados con la falta de regulación en términos de seguros para vehículos eléctricos, destacando la importancia de contar con medidas de protección adecuadas en caso de accidentes:

En 2016, un accidente fatal ocurrió en Florida, Estados Unidos, donde un automóvil Tesla Model S, operando en modo de piloto automático, chocó con un camión de transporte de carga pesada. El conductor del Tesla falleció en el accidente. Este caso generó un debate sobre la responsabilidad del fabricante del vehículo y la necesidad de una regulación más estricta en términos de seguridad y seguros para los vehículos autónomos y eléctricos.

En 2019, en la ciudad de Hangzhou, China, un automóvil eléctrico BYD se incendió después de chocar contra un árbol. Aunque el conductor logró escapar, el incidente provocó daños materiales significativos y planteó preocupaciones sobre la seguridad de los vehículos eléctricos en caso de accidentes.

En 2020, en Londres, Reino Unido, un automóvil eléctrico Tesla Model X se incendió después de un accidente. Aunque el conductor resultó ileso, el vehículo sufrió daños severos y el incendio tuvo que ser controlado por los servicios de emergencia.

En 2019, en Oslo, Noruega, un automóvil eléctrico Tesla Model S chocó con una barrera de concreto a alta velocidad. Aunque el conductor sobrevivió al accidente, el automóvil quedó gravemente dañado. Este incidente puso de relieve la necesidad de regulaciones más estrictas en términos de seguridad y seguros para los vehículos eléctricos,

especialmente en lo que respecta a la protección de los ocupantes y la cobertura de daños materiales.

Por otro lado, diferentes juristas han expresado preocupación por la falta de regulación del SOAT para vehículos eléctricos. Sus opiniones destacan los riesgos legales y de seguridad asociados con esta carencia normativa, resaltando la necesidad de abordar este tema para garantizar la protección adecuada en la movilidad eléctrica:

En su estudio sobre la regulación de la movilidad eléctrica, Hurtado Barboza (2022) indica que la carencia de un seguro obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT) para vehículos eléctricos plantea un riesgo tanto para los conductores como para los peatones. Resalta que la falta de una cobertura de seguros obligatoria podría ocasionar problemas a las víctimas de accidentes con vehículos eléctricos al intentar obtener una indemnización adecuada por los perjuicios sufridos.

Sandoval García et al. (2019) destacan que la falta de un seguro obligatorio para vehículos eléctricos debilita los intentos de fomentar una movilidad segura y respetuosa con el medio ambiente. Al no estar obligados a tener un seguro similar al de los vehículos de combustión interna, los dueños de vehículos eléctricos podrían no ser completamente conscientes de los riesgos y obligaciones vinculados a la conducción, lo que podría resultar en un aumento de accidentes y en la gravedad de sus consecuencias.

Leutenegger et al. (2022) enfatizan que la carencia de un SOAT para autos eléctricos presenta desafíos en cuanto a la equidad y la justicia social. Exponen que, al no contar con una protección asegurada obligatoria, las personas perjudicadas por accidentes con vehículos

eléctricos podrían verse en desventaja económica y social, sobre todo si experimentan lesiones graves que demandan un tratamiento médico prolongado y costoso.

A partir de todo lo expuesto, queda patente la existencia de un problema real y urgente relacionado con la falta de regulación del seguro obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT) para vehículos eléctricos en el contexto legal peruano. La ausencia de esta regulación genera riesgos significativos tanto para los conductores como para los peatones, dificulta la obtención de compensaciones justas para las víctimas de accidentes y plantea desafíos en términos de equidad y justicia social. Por lo tanto, se hace imperativo y necesario legalizar el SOAT para vehículos eléctricos dentro del marco legal peruano, a fin de garantizar una movilidad más segura, equitativa y responsable en el país.

## **1.1. Formulación del problema**

### **1.1.1. Pregunta General:**

¿Cuáles son las razones jurídicas que fundamentan la necesidad de regular el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) para vehículos eléctricos en el Perú, en 2024?

### **1.1.2. Preguntas Específicas:**

- I. ¿Cómo garantiza la regulación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) para vehículos eléctricos la igualdad de condiciones en el acceso a la justicia, en 2024?
- II. ¿Cuál es el impacto de la regulación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) en la promoción del principio de seguridad jurídica, en 2024?
- III. ¿Qué rol desempeña el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) en la aplicación de la responsabilidad civil, en 2024?

IV. ¿Qué modificaciones legislativas son necesarias para asegurar la inclusión de los vehículos eléctricos en la Ley Nro. 27181?

## **1.2. Objetivos**

### **1.2.1. Objetivo general**

Determinar las razones jurídicas que fundamentan la necesidad de regular el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) para vehículos eléctricos en el Perú, en 2024.

### **1.2.2. Objetivos específicos**

- I. Analizar cómo la regulación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) para vehículos eléctricos garantiza la igualdad de condiciones en el acceso a la justicia, en 2024.
- II. Evaluar el impacto de la regulación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) en la promoción del principio de seguridad jurídica, en 2024.
- III. Determinar el rol del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) en la aplicación de la responsabilidad civil, en 2024.
- IV. Proponer modificaciones legislativas a la Ley Nro. 27181 para incluir la obligatoriedad del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) para vehículos eléctricos, en 2024.

## **1.3. Hipótesis**

### **1.3.1. Hipótesis del Objetivo General:**

Hipótesis nula (H0): La regulación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) para vehículos eléctricos en el Perú no contribuye a garantizar la igualdad de

condiciones, la seguridad jurídica ni la aplicación efectiva de la responsabilidad civil, en 2024.

Hipótesis alternativa (H1): La regulación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) para vehículos eléctricos en el Perú contribuye a garantizar la igualdad de condiciones, la seguridad jurídica y la aplicación efectiva de la responsabilidad civil, en 2024.

### **1.3.2. Hipótesis de los Objetivos Específicos:**

#### **I. Hipótesis del primer Objetivo específico:**

Hipótesis nula (H0): La regulación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) para vehículos eléctricos no mejora el acceso equitativo a la justicia, en 2024.

Hipótesis alternativa (H1): La regulación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) para vehículos eléctricos mejora el acceso equitativo a la justicia para las víctimas de accidentes, en 2024.

#### **II. Hipótesis del segundo Objetivo específico:**

Hipótesis nula (H0): La regulación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) para vehículos eléctricos no tiene impacto en la seguridad jurídica, en 2024.

Hipótesis alternativa (H1): La regulación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) para vehículos eléctricos promueve la seguridad jurídica, en 2024.

#### **III. Hipótesis del tercer Objetivo específico:**

Hipótesis nula (H0): La regulación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) para vehículos eléctricos no garantiza la aplicación efectiva de la responsabilidad civil, en 2024.

Hipótesis alternativa (H1): La regulación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) para vehículos eléctricos garantiza la aplicación efectiva de la responsabilidad civil, en 2024.

#### **IV. Hipótesis del cuarto Objetivo específico:**

Hipótesis nula (H0): Las modificaciones a la Ley Nro. 27181 no mejoran la inclusión de los vehículos eléctricos en el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) , en 2024.

Hipótesis alternativa (H1): Las modificaciones a la Ley Nro. 27181 mejoran la inclusión de los vehículos eléctricos en el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) , en 2024.

### **1.4. Justificación**

#### **1.4.1. Justificación social:**

Esta investigación busca ayudar a proteger a las víctimas de accidentes de tránsito que involucren vehículos eléctricos, asegurando que tengan acceso a una compensación justa y atención médica adecuada. Con el aumento del uso de estos vehículos, que son una alternativa más limpia y amigable con el medio ambiente, es importante que no existan diferencias en la cobertura de seguros frente a los vehículos tradicionales. Regular el SOAT para vehículos eléctricos contribuirá a una movilidad más justa y segura para todos.

#### **1.4.2. Justificación teórica:**

Esta investigación aporta al campo del derecho al analizar principios como la responsabilidad civil, la seguridad jurídica y el derecho a la igualdad. También ofrece una

base para proponer cambios legislativos que incluyan a los vehículos eléctricos en el SOAT, alineando las leyes con los avances tecnológicos y las necesidades actuales del transporte. Al explorar el marco jurídico vigente y compararlo con otras legislaciones, se busca generar un aporte significativo al derecho civil y su adaptación a nuevas realidades.

#### **1.4.3. Justificación práctica:**

Proponer cambios en la ley para incluir a los vehículos eléctricos en el SOAT permitirá cerrar vacíos legales y garantizar que estos vehículos también cuenten con una cobertura adecuada en caso de accidentes. Esto beneficiará tanto a los conductores como a las víctimas de siniestros, promoviendo una mayor seguridad vial. Además, ayudará a las aseguradoras y autoridades a manejar de manera más eficiente las situaciones relacionadas con estos vehículos, fomentando una movilidad más responsable.

#### **1.4.4. Justificación metodológica:**

El enfoque documental y el análisis comparado permiten revisar y entender cómo se ha regulado el seguro obligatorio en otros países y qué lecciones se pueden aplicar en el contexto peruano. Este método ayuda a identificar fortalezas y debilidades del marco legal vigente, ofreciendo una base sólida para proponer cambios concretos. La investigación combina el análisis de normas nacionales e internacionales con una mirada crítica para plantear soluciones claras y factibles.

### **1.5. Limitaciones**

Durante el transcurso de la investigación, se encontraron algunas limitaciones que afectaron el desarrollo del estudio. Una de las principales dificultades fue la disponibilidad y accesibilidad de datos específicos relacionados con la regulación del seguro obligatorio de

accidentes de tránsito (SOAT) para vehículos eléctricos en el contexto peruano. Aunque se llevó a cabo una exhaustiva revisión de la legislación nacional y la jurisprudencia pertinente, se observó una falta de claridad y especificidad en algunos aspectos relacionados con esta temática específica.

Además, se identificó un desafío en la recopilación de información sobre casos judiciales o administrativos que abordaran directamente la aplicación del SOAT en el contexto de los vehículos eléctricos en Perú. Aunque se encontraron algunos casos relacionados de manera indirecta con la regulación de seguros y accidentes de tránsito, la ausencia de precedentes específicos sobre esta materia constituyó una limitación en la investigación.

## **1.6. Antecedentes**

Existen investigaciones a nivel internacional que abordan la realidad de países vecinos con relación a este tema, como se evidencia en la tesis titulada “Incentivos legales en la implementación de la electromovilidad, a fin de contribuir al medio ambiente sostenible del Perú 2021” elaborado por Ampuero Hechegaray (2021). El objetivo general de esta investigación fue investigar los incentivos legales que contribuirán en la implementación de la electromovilidad, además de identificar las posibles barreras legales existentes para la implementación de la electromovilidad, para realizar esta investigación, se utilizó un enfoque cualitativo que se basó en el análisis de documentos. Llegando a las conclusiones que, considerando la actual implementación del electromóvil en el Perú, la regulación debe priorizar beneficios fiscales que aseguren su competitividad frente a los vehículos de combustión. Esto fomentaría su mayor adopción en el parque automotor del país y

contribuiría a los objetivos de Carbono Neutralidad al 2050, protegiendo el derecho fundamental a un medio ambiente equilibrado.

En esta línea de pensamiento, de la implementación de vehículos electrónicos para mejorar el medio ambiente, guarda similitud con la presente investigación ya que busca implementar vehículos eléctricos para la mejora del medio ambiente. En esta situación, el análisis de investigación mencionado previamente se convierte en una base sólida para la elaboración de la presente tesis, dado que su principal enfoque gira en torno a los vehículos eléctricos y su contribución a la promoción de un medio ambiente equilibrado.

Asimismo, se encuentra el trabajo de Miranda Lucas (2020). Titulado “Informe sobre Expediente N°72-2007/CPC”, realizado como requisito para obtener el título de abogado. Su principal objetivo sostiene que, en el Perú, no hay garantías comparables a la protección ofrecida por el SOAT. Aunque se establece que el propietario, conductor y, si corresponde, los proveedores de servicios son solidariamente responsables de compensar a las víctimas en caso de accidentes con vehículos sin seguro, esto no asegura que lo hagan, debido a la incertidumbre del sistema legal peruano y la dificultad para hacer cumplir las sentencias favorables a los demandantes.

La investigación en mención es considerada como importante, en el sentido de que se ha desarrollado una investigación de caso real sobre un accidente de tránsito que no contaba con SOAT y cuando este carro se dio dos vueltas de campana ninguna clínica ni otros centros médicos quisieron atender a los heridos porque el bus que los trasladaba no contaba con una aseguradora. La importancia de este caso como antecedente teórico-práctico radica en su carácter de situación real, lo cual posibilitará establecer hasta qué punto se ha avanzado en su tratamiento y cuáles aspectos aún necesitan ser abordados. Este enfoque

práctico proporciona una perspectiva concreta y aplicable que puede servir de guía para futuras investigaciones y acciones en el ámbito del estudio. Además, al tratarse de una situación concreta, se pueden extraer lecciones y conclusiones específicas que contribuyan al desarrollo y comprensión del tema en cuestión.

## **1.7. Marco teórico**

### **1.7.1. Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito**

El surgimiento del seguro obligatorio de accidentes de tránsito se vincula estrechamente con el crecimiento del parque automotor y el aumento correspondiente de los accidentes de tránsito en la segunda mitad del siglo XX. A medida que la industrialización y la urbanización se expandían, el número de vehículos en las carreteras aumentaba significativamente, lo que provocaba una mayor incidencia de accidentes y, a su vez, un aumento en la demanda de atención médica y compensación para las víctimas.

En respuesta a esta creciente preocupación por la seguridad vial y la protección de los ciudadanos, varios países comenzaron a introducir políticas de seguro obligatorio en las décadas de 1950 y 1960 (de Dios de Dios, 2012). Estas políticas se basaban en la premisa fundamental de que todos los propietarios de vehículos motorizados debían contar con un seguro que garantizara la cobertura de los gastos médicos y la compensación por daños a las víctimas de accidentes de tránsito, independientemente de quién fuera culpable del accidente.

A lo largo de los años, el SOAT se ha convertido en una herramienta fundamental para abordar los desafíos asociados con los accidentes de tránsito, proporcionando un marco legal y financiero para proteger los derechos de las

víctimas y garantizar su acceso a la atención médica y la compensación. Esta evolución ha estado marcada por la adopción de regulaciones más sólidas, la ampliación de las coberturas ofrecidas por el seguro y la mejora de los mecanismos de aplicación y reclamación.

En la actualidad, el SOAT es una parte integral de las políticas de seguridad vial en muchos países, y su implementación ha demostrado ser efectiva para reducir las consecuencias negativas de los accidentes de tránsito, al tiempo que proporciona un apoyo crucial a las personas afectadas por estos eventos (Castaño Yepes, 2023). Sin embargo, su historia continúa evolucionando a medida que cambian las necesidades y los desafíos en el ámbito de la seguridad vial y la protección de los derechos de las personas.

Es en ese sentido, que el principal propósito del SOAT es asegurar que las víctimas de accidentes de tránsito reciban atención médica inmediata y adecuada. Esto significa que, en caso de un accidente, las personas lesionadas pueden acceder rápidamente a los servicios de salud necesarios para tratar sus lesiones, independientemente de su capacidad para costear la atención médica (Montes Salazar, 2017). Esto es fundamental para salvar vidas y minimizar las secuelas físicas o emocionales que puedan surgir como resultado de un accidente.

Además de garantizar la atención médica, el SOAT busca proporcionar compensación por daños personales a las víctimas de accidentes de tránsito. Esta compensación puede cubrir una variedad de aspectos, como los gastos médicos, la pérdida de ingresos debido a la incapacidad para trabajar, el dolor y el sufrimiento, y otros daños sufridos como resultado del accidente (Miranda, 2010). Esta

compensación es crucial para ayudar a las víctimas a recuperarse física, emocional y financieramente de las consecuencias del accidente.

Otro propósito importante del SOAT es promover la justicia social en el ámbito de los accidentes de tránsito. Al garantizar que todas las víctimas reciban atención médica y compensación, independientemente de su situación económica o de quién sea responsable del accidente, el SOAT contribuye a reducir las disparidades y asegura que todos los ciudadanos tengan igualdad de acceso a la justicia y los recursos necesarios para recuperarse de un accidente.

En cuanto a los alcances del SOAT en el Perú, cubre principalmente los gastos médicos, hospitalarios y de rehabilitación para las personas afectadas por accidentes de tránsito. Esto incluye el tratamiento médico necesario para atender las lesiones sufridas en el accidente, así como los costos asociados con la hospitalización, cirugías, medicamentos y terapias de rehabilitación que puedan requerirse para la recuperación de las víctimas.

Además de la cobertura médica, el SOAT también proporciona indemnizaciones por fallecimiento o incapacidad permanente como resultado de un accidente de tránsito. Estas indemnizaciones están destinadas a compensar a los familiares de las víctimas en caso de fallecimiento, así como a las personas que han sufrido lesiones graves que resultan en una discapacidad permanente y afectan su capacidad para trabajar y llevar una vida normal (Arrivillaga Quintero, 2022).

Es importante destacar que el SOAT también puede incluir cobertura para daños a la propiedad, aunque esto puede variar según la póliza específica. Esta cobertura puede aplicarse a los daños materiales sufridos por los vehículos

involucrados en el accidente, así como a otros tipos de propiedad afectados, como edificios, cercas u objetos personales.

Ahora mencionando la regulación del seguro obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT) en el Perú, esta es una pieza fundamental en el marco legal que busca garantizar una protección adecuada a las víctimas de accidentes de tránsito. En ese contexto, la Superintendencia de Banca, Seguros y AFP (SBS) es la entidad encargada de regular el SOAT (Valenzuela Gómez, 2004). Esta institución establece las normativas y disposiciones específicas que rigen el funcionamiento del seguro obligatorio, en coordinación con otros organismos gubernamentales, como el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) y el Ministerio de Salud (MINSA).

Las regulaciones del SOAT abarcan una variedad de aspectos, desde los requisitos mínimos de cobertura hasta las tarifas y los procedimientos de reclamación. Por ejemplo, se establecen los montos mínimos de cobertura para gastos médicos, hospitalarios y de rehabilitación, así como las indemnizaciones por fallecimiento o incapacidad permanente. Además, se definen los procedimientos que deben seguirse para la emisión de pólizas, el pago de primas y la atención de reclamos por parte de las compañías de seguros.

Asimismo, las regulaciones del SOAT también pueden abordar aspectos relacionados con la prevención de fraudes y la supervisión de las compañías de seguros para garantizar su solidez financiera y capacidad para cumplir con las obligaciones derivadas del seguro obligatorio (Pinheiros, 1997). Esto incluye la implementación de mecanismos de control y fiscalización para verificar el

cumplimiento de las normativas por parte de las aseguradoras y prevenir prácticas abusivas que puedan afectar a los asegurados.

### **1.7.2. Vehículos eléctricos**

El tema central de los vehículos eléctricos tiene su historia que se remonta al siglo XIX, cuando se realizaron los primeros experimentos con vehículos propulsados por baterías eléctricas. Uno de los primeros intentos registrados fue realizado por el inventor escocés Robert Anderson en 1832, quien construyó un vehículo impulsado por células de batería no recargables. A lo largo del siglo XIX, varios inventores continuaron experimentando con la propulsión eléctrica, pero la tecnología aún no era lo suficientemente avanzada como para competir con los motores de combustión interna (Ros Marín, 2017).

Fue a finales del siglo XX y principios del siglo XXI cuando los vehículos eléctricos experimentaron un resurgimiento significativo, impulsado en parte por los avances tecnológicos en baterías de ion-litio y la creciente preocupación por el cambio climático y la contaminación ambiental (Mercado y Córdoba, 2014). Las baterías de ion-litio ofrecieron una mayor densidad de energía y una mejor eficiencia en comparación con las tecnologías anteriores, lo que permitió aumentar la autonomía de los vehículos eléctricos y reducir los tiempos de recarga.

El aumento en los precios del petróleo y la conciencia pública sobre los impactos ambientales del transporte basado en combustibles fósiles también contribuyeron al renovado interés en los vehículos eléctricos. Los gobiernos y fabricantes de automóviles comenzaron a invertir en el desarrollo de tecnologías

eléctricas y a implementar políticas de incentivos, como subsidios a la compra y exenciones fiscales, para promover la adopción de vehículos eléctricos.

En la actualidad, los vehículos eléctricos se consideran una parte importante de la transición hacia la movilidad sostenible y la descarbonización del sector del transporte. Se han realizado avances significativos en términos de autonomía de la batería, infraestructura de recarga y diversificación de modelos disponibles en el mercado (Leutenegger et al., 2022). A medida que continúa la innovación en el campo de la tecnología de vehículos eléctricos, se espera que su adopción siga creciendo y que desempeñen un papel fundamental en la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero y la promoción de un transporte más limpio y sostenible.

Ahora, centrándose en las características de los vehículos eléctricos, estos se distinguen por su sistema de propulsión, el cual se basa en motores eléctricos alimentados por baterías recargables. Estas baterías son el corazón del vehículo eléctrico y existen diferentes tipos, entre los más comunes se encuentran las de ion-litio, níquel-metal hidruro (NiMH) y plomo-ácido (Reyes Aguila et al., 2022). Cada tipo de batería tiene sus propias características y rendimiento, lo que afecta directamente aspectos como la autonomía del vehículo, el tiempo de recarga y el costo tanto inicial como de mantenimiento.

Las baterías de ion-litio son ampliamente utilizadas en la mayoría de los vehículos eléctricos modernos debido a su alta densidad de energía y su capacidad para ofrecer una buena autonomía con tiempos de recarga relativamente cortos. Por otro lado, las baterías de NiMH, aunque menos comunes en la actualidad, también

ofrecen una buena capacidad de almacenamiento de energía, aunque suelen ser más pesadas y menos eficientes que las de ion-litio (Llera Sastresa, 2011). Por último, las baterías de plomo-ácido, aunque menos costosas, son menos eficientes y tienen una vida útil más corta en comparación con las de ion-litio y NiMH.

Además del sistema de propulsión eléctrica, los vehículos eléctricos suelen incorporar características adicionales que los diferencian de los vehículos de combustión interna, como la regeneración de energía durante la frenada, la capacidad de recarga mediante enchufes convencionales o estaciones de carga rápida y la integración de sistemas de gestión inteligente de la energía para optimizar el rendimiento y la eficiencia del vehículo.

En cuanto a la regulación de los vehículos eléctricos en el contexto peruano, esta aborda una variedad de aspectos, desde la homologación de modelos hasta la infraestructura de recarga y las normativas de circulación. En el marco legal del país, se establecen requisitos específicos para la importación y comercialización de vehículos eléctricos, asegurando que cumplan con los estándares de seguridad y medioambientales exigidos (García Segura y Cayo Peña, 2020). Además, se promueven incentivos fiscales y programas de apoyo para fomentar su adquisición y uso.

La homologación de modelos de vehículos eléctricos se rige por regulaciones técnicas que garantizan su compatibilidad con las normativas locales de seguridad y emisiones. Esto incluye la certificación de componentes clave, como las baterías y los sistemas de propulsión, para garantizar su eficiencia y seguridad en las carreteras peruanas.

En cuanto a los requisitos de seguridad, se establecen estándares específicos para los vehículos eléctricos en términos de protección de pasajeros, sistemas de frenado y elementos de seguridad activa y pasiva. Estas regulaciones buscan garantizar que los vehículos eléctricos comercializados en el país ofrezcan niveles adecuados de seguridad tanto para los ocupantes como para otros usuarios de la vía.

El impacto ambiental y social de los vehículos eléctricos es notable y abarca varias dimensiones significativas. En primer lugar, estos vehículos tienen el potencial de desempeñar un papel crucial en la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero y otros contaminantes atmosféricos (Romero-Carrión et al., 2023). Al funcionar con electricidad en lugar de combustibles fósiles, los vehículos eléctricos no emiten dióxido de carbono ni otros gases nocivos durante su operación, lo que ayuda a mitigar el cambio climático y a mejorar la calidad del aire en entornos urbanos.

Además de su impacto ambiental positivo, la adopción de vehículos eléctricos puede tener importantes implicaciones sociales y económicas. En primer lugar, al reducir la dependencia de los combustibles fósiles importados, los vehículos eléctricos pueden fortalecer la seguridad energética del país y promover la autosuficiencia en términos de energía. Esto reduce la vulnerabilidad ante fluctuaciones en los precios internacionales del petróleo y otros combustibles, así como frente a interrupciones en el suministro.

### **1.7.3. Derecho a la igualdad**

El derecho a la igualdad de condiciones en el acceso a la justicia tiene sus raíces en la historia antigua, donde las sociedades desarrollaron sistemas

rudimentarios de justicia a menudo marcados por la discriminación y la desigualdad. No obstante, incluso en esos tiempos, surgieron figuras destacadas que abogaron por la igualdad ante la ley. En la antigua Grecia, por ejemplo, la ley de igualdad de Dracon buscaba establecer una normativa legal justa y equitativa para todos los ciudadanos, aunque con ciertas limitaciones.

Durante la Edad Media y el Renacimiento, la lucha por la igualdad en el acceso a la justicia ganó relevancia con la emergencia de los primeros conceptos de derechos humanos y el desarrollo de sistemas legales más sofisticados (Rodríguez-Ennes, 2007). Sin embargo, persistían barreras significativas, especialmente para personas de bajos recursos o pertenecientes a grupos marginados.

En tiempos modernos, la lucha por la igualdad en el acceso a la justicia se ha intensificado con la promulgación de constituciones y la adopción de tratados internacionales que consagran este derecho como fundamental. Hitos importantes incluyen la Declaración Universal de Derechos Humanos de 1948, que proclama el derecho de toda persona a un juicio justo e imparcial, y la Convención sobre la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación Racial de 1965, que prohíbe la discriminación en el acceso a la justicia basada en la raza o el origen étnico.

El concepto de igualdad en el acceso a la justicia se refiere a la idea de que todas las personas, independientemente de su origen, condición social, económica o cualquier otra característica, deben tener la misma oportunidad de acceder al sistema judicial y obtener un trato justo y equitativo ante la ley (León Vásquez, 2021). Este derecho busca garantizar que todos los individuos puedan ejercer sus derechos

legales y resolver sus conflictos de manera efectiva, sin discriminación ni barreras injustas. Esto implica varios aspectos importantes:

- a. Igualdad procesal:** Este principio fundamental en el sistema judicial garantiza que todas las partes involucradas en un proceso legal sean tratadas de manera equitativa y reciban un trato justo por parte de las autoridades judiciales. La igualdad procesal asegura que tanto los demandantes como los demandados tengan las mismas oportunidades y derechos durante el curso del procedimiento legal. En el contexto de un proceso judicial, esto significa que todas las partes tienen el derecho de presentar sus argumentos, pruebas y defensas de manera adecuada y completa, sin ser discriminadas por su origen, estatus social, género u otras características personales (Parra Quijano, 2007). Además, requiere que el juez actúe de manera imparcial y objetiva, basando sus decisiones únicamente en la ley y la evidencia presentada (Hunter Ampuero, 2011).
  
- b. Derecho de igualdad ante la ley:** Este es un pilar fundamental del estado de derecho, estableciendo que la ley debe aplicarse de manera uniforme y sin discriminación a todas las personas, sin importar su estatus social, económico, género, raza u otras características personales. Bajo este principio, todos los individuos están sujetos a las mismas leyes y normas legales, garantizando que no haya privilegios ni tratos preferenciales para ciertos grupos o individuos (Fernández González, 2001). Los tribunales y las autoridades judiciales deben interpretar y aplicar las leyes de manera imparcial, asegurando que todos los individuos tengan acceso a la justicia y puedan hacer valer sus derechos de manera equitativa.

**c. Acceso equitativo a los tribunales:** Este es un componente esencial del sistema judicial que asegura que todas las personas tengan una oportunidad real de acceder al sistema legal para resolver sus disputas y hacer valer sus derechos (Birgin et al, 2006). Este principio implica que cualquier individuo, independientemente de su posición económica, social o cultural, pueda acceder al sistema judicial en igualdad de condiciones. Esto incluye el acceso a servicios legales gratuitos o asequibles para aquellos que no pueden costearlos por sí mismos, garantizando que nadie quede excluido del sistema judicial debido a limitaciones financieras (Cappelletti, 1996). Además, implica recibir un juicio justo y oportuno, donde todas las partes tengan la oportunidad de presentar sus argumentos, evidencia y defensas de manera completa y significativa.

#### **1.7.4. Seguridad jurídica**

La seguridad jurídica representa la piedra angular sobre la cual se erige la estructura legal de una sociedad. Su objetivo primordial es instaurar un ambiente de certidumbre y predictibilidad en el ordenamiento jurídico, tanto para los ciudadanos como para las instituciones estatales. Esta certeza otorga estabilidad a las interacciones sociales y comerciales, al tiempo que infunde confianza en la imparcialidad y la consistencia de las decisiones gubernamentales y judiciales (Vargas Morales, 2023). El principio de seguridad jurídica actúa como una salvaguarda indispensable, asegurando que los derechos y obligaciones de los individuos estén protegidos de manera equitativa y transparente, y que las normas y procedimientos legales sean aplicados de manera uniforme y predecible. Este

principio se sustenta en varios elementos que contribuyen a su aplicación y comprensión:

- a. **Principio de legalidad:** Es esencial para garantizar que las normas jurídicas sean comprensibles y accesibles para todos los ciudadanos. Esto implica que las leyes deben redactarse de manera clara y precisa, de modo que cualquier persona pueda entender sus derechos y obligaciones sin ambigüedades ni interpretaciones confusas (Quesada Gayoso, 2019). La seguridad jurídica también requiere que las normas se apliquen de manera coherente y uniforme, evitando la arbitrariedad y garantizando una aplicación justa y predecible de la ley.
- b. **Irretroactividad y no arbitrariedad:** Las leyes deben aplicarse hacia el futuro, sin afectar situaciones pasadas ni derechos que ya han sido adquiridos. Es decir, las normas legales no pueden tener efectos retroactivos que modifiquen situaciones jurídicas ya consolidadas. Este principio exige que las autoridades judiciales y administrativas actúen de manera imparcial y objetiva, evitando cualquier tipo de arbitrariedad en sus decisiones (López Menudo, 2002). La aplicación de la ley debe ser justa, predecible y coherente, sin interpretaciones subjetivas o actuaciones discrecionales por parte de las autoridades.
- c. **Confianza legítima:** Los ciudadanos deben tener confianza en las acciones y resoluciones de las autoridades estatales. Esto significa que las personas tienen el derecho de esperar que las reglas y directrices establecidas por el Estado permanezcan estables y coherentes en el tiempo. Las políticas y normativas que afectan los derechos y obligaciones de los ciudadanos no deben cambiar de forma repentina o arbitraria, sino que deben mantener una continuidad razonable y

predecible (Valbuena Hernández, 2008). Esto fortalece la confianza de la ciudadanía en las instituciones gubernamentales, asegurando que actúen de manera transparente, fiable y respetuosa de los derechos individuales.

- d. Protección de un proceso judicial justo y equitativo:** Esto implica asegurar que se respeten los derechos fundamentales de cada individuo involucrado en el proceso legal. Entre estas garantías se encuentra el derecho a ser escuchado de manera imparcial, permitiendo a todas las partes presentar sus argumentos y pruebas de manera adecuada. Además, se garantiza el derecho a una defensa completa y efectiva, asegurando que cada persona tenga acceso a asesoramiento legal competente y pueda defender sus intereses de manera adecuada (Serrano, 2005). Las decisiones judiciales deben estar debidamente fundamentadas en la ley y en la evidencia presentada durante el proceso, evitando así decisiones arbitrarias o basadas en criterios injustos.

#### **1.7.5. Responsabilidad Civil**

El principio de responsabilidad civil se centra en la obligación legal que recae sobre una persona o entidad de compensar los perjuicios ocasionados a otra persona o a sus bienes como consecuencia de una conducta descuidada, imprudente o intencionada (Visintini, 2015). Esencialmente, implica que aquel que causa daño a otro a través de su acción u omisión debe asumir la responsabilidad de reparar el daño causado, ya sea mediante la restitución económica o la realización de acciones correctivas.

Históricamente, el principio de responsabilidad civil se remonta a los fundamentos del derecho romano, donde se reconocía la idea de que aquel que causaba daño a otro debía compensarlo de alguna manera. Con el tiempo, este principio ha evolucionado y se ha

adaptado a las diferentes realidades sociales y jurídicas (Moreno, 2023). En la actualidad, se identifican diversos sistemas de responsabilidad civil que han influido en la práctica legal.

Uno de los sistemas más comunes es el sistema de culpa, que se basa en la idea de que una persona es responsable de reparar los daños causados si se puede demostrar que actuó de manera negligente o imprudente. Este sistema se centra en la conducta del individuo y requiere que se pruebe la culpa o negligencia para que exista responsabilidad civil.

Por otro lado, existe el sistema objetivo, que establece la responsabilidad independientemente de la culpa o negligencia del responsable. En este caso, basta con demostrar que se causó el daño y que existe una relación de causalidad entre la acción u omisión y el perjuicio sufrido por la víctima. Existen diferentes elementos fundamentales de la responsabilidad civil, tales como:

- **La acción u omisión negligente:** Este componente esencial abarca una amplia gama de comportamientos imprudentes o descuidados que pueden ocasionar daños a terceros. La negligencia puede manifestarse tanto en acciones indebidas como en la omisión de deberes que generan un riesgo previsible y resultan en perjuicio para otras personas o propiedades (Fernández Muñoz, 2003). Por ejemplo, conducir a exceso de velocidad, no respetar las normas de tránsito o no realizar un mantenimiento adecuado en una propiedad son ejemplos de conductas que pueden constituir negligencia en diferentes contextos. Determinar la negligencia requiere un análisis detallado de las circunstancias específicas de cada caso, considerando factores como el estándar de cuidado esperado, la previsibilidad del daño y la relación causal entre la conducta del responsable y el perjuicio sufrido (Fortunato Garrido, 2007).

- **El daño:** En el ámbito de la responsabilidad civil, el daño abarca una amplia gama de perjuicios que pueden afectar a una persona o entidad como resultado de la conducta negligente de otra (Bello Janeiro, 2009). Este perjuicio puede manifestarse de diversas formas, incluyendo daños físicos, como lesiones corporales o deterioro de la salud; daños morales, que afectan el bienestar psicológico o emocional de la víctima; y daños patrimoniales, que implican pérdidas económicas directas o indirectas, como gastos médicos, daños a la propiedad o lucro cesante. El daño debe ser real, efectivo y cuantificable para que pueda ser objeto de compensación.
- **El nexo de causalidad:** Es fundamental para establecer la relación directa entre la conducta negligente de la parte responsable y el daño sufrido por la víctima (Infante Ruiz, 2002). Esto implica demostrar de manera clara y convincente que el perjuicio experimentado por la víctima fue el resultado directo y previsible de la acción imprudente o negligente del responsable. Se busca establecer que, de no haber ocurrido la conducta negligente, el daño no habría tenido lugar. Para probar el nexo de causalidad, es necesario analizar en detalle los eventos que condujeron al daño y determinar si existe una conexión lógica y directa entre la conducta del responsable y las consecuencias perjudiciales sufridas por la víctima.
- **La imputabilidad:** Implica la capacidad de atribuir la responsabilidad a la persona o entidad que ha causado el daño. Esto significa demostrar que la conducta negligente del responsable puede ser directamente atribuida a su voluntad o negligencia (Basozabal Arrue, 2015). Se evalúa la capacidad del responsable para comprender las consecuencias de sus acciones o la omisión de deberes, considerando factores

como su capacidad mental, su grado de conciencia sobre el riesgo creado y su deber de precaución.

- **La ausencia de justificación o eximentes:** Implica que la conducta del responsable no puede estar justificada ni eximida de responsabilidad por circunstancias específicas (Céspedes Muñoz et al., 2022). Para que exista responsabilidad civil, se requiere que la conducta del responsable no esté respaldada por razones que la hagan aceptable o que exoneren de culpa. Por ejemplo, actuar en defensa propia o en cumplimiento de un deber legal puede justificar la conducta y eximir de responsabilidad.

#### 1.7.6. Teorías relativas al seguro obligatorio de accidentes de tránsito

Se rescatan algunas teorías que sustentan esta investigación:

- **La teoría del riesgo creado:** Establece que el individuo o entidad que genera o aumenta un riesgo para terceros se encuentra legalmente obligado a reparar los daños ocasionados por dicho riesgo, aun en ausencia de conducta negligente por parte del responsable (Marmolejo Cervantes, 2020). Esta doctrina sostiene que quien introduce o amplía un peligro en la comunidad debe asumir la responsabilidad civil por los perjuicios derivados de este riesgo.
- **La teoría de culpa:** Refiere que una persona es responsable de reparar los daños causados a otra si se demuestra que actuó de manera negligente o imprudente, incumpliendo con el deber de cuidado esperado en circunstancias similares (Velázquez, 2007). Esta teoría establece responsabilidad en aquellos casos donde se ha infringido el deber de cuidado esperado.

- **La teoría de la causalidad adecuada:** Determina qué eventos son considerados como la causa de un daño en un proceso legal. Según esta teoría, para que un evento sea considerado como causa del daño, debe ser adecuado y directamente relacionado con las consecuencias que se pretenden atribuir (Melchiori, 2020). Se busca establecer una conexión directa y razonable entre la acción u omisión del presunto responsable y el resultado dañoso.

### 1.7.7. Normatividad relativa al SOAT

En primer lugar, la Constitución Política del Perú reconoce la protección y seguridad de los ciudadanos como un principio fundamental del Estado. El artículo 2 establece que toda persona tiene derecho a la vida, a su integridad física y moral, así como a la seguridad e indemnidad personal. Esta disposición constitucional respalda la implementación del SOAT como una medida para garantizar la protección y compensación de las víctimas de accidentes de tránsito.

La Ley General de Tránsito y Seguridad Vial (Ley N° 29317) establece en su artículo 17 la obligatoriedad del SOAT para todos los propietarios de vehículos automotores que circulen en el territorio nacional. Esta normativa precisa las coberturas mínimas que debe ofrecer el seguro, así como las condiciones para su contratación y renovación.

Además, el Reglamento Nacional de Tránsito (Decreto Supremo N° 016-2009-MTC) regula aspectos específicos relacionados con el SOAT, como los requisitos para la emisión de la póliza, los procedimientos para la atención de siniestros y la supervisión de las empresas aseguradoras que brindan este servicio.

El artículo 1134 del Código Civil Peruano establece la obligación de indemnizar el daño causado a otro por dolo o culpa. Esta disposición respalda la responsabilidad civil de los conductores involucrados en accidentes de tránsito, quienes deben compensar los daños ocasionados a terceros, incluso cuando cuentan con la cobertura del SOAT.

En el ámbito internacional, el Perú también se compromete a garantizar la protección de las víctimas de accidentes de tránsito mediante la suscripción de tratados y convenios internacionales. Por ejemplo, el Perú es parte de la Convención sobre el Contrato de Seguro (CISR), que establece principios generales aplicables a los seguros de responsabilidad civil, incluido el SOAT.

### **1.7.8. Derecho Comparado**

#### **Legislación Chilena**

En el marco de la legislación chilena, es importante destacar que Chile ha asumido un papel de liderazgo en la adopción de vehículos eléctricos, especialmente en el sector del transporte público. Esta transición no solo refleja un avance significativo en términos de sostenibilidad y modernización del sistema de transporte, sino que también subraya la necesidad de un desarrollo normativo que garantice su adecuada implementación y operación en las vías públicas.

Es en este contexto donde resulta crucial enfatizar que los vehículos eléctricos, a pesar de sus características innovadoras, no están exentos de cumplir con las obligaciones legales que se imponen a los vehículos motorizados tradicionales. Entre estas obligaciones, una de las más importantes es la relacionada con el Seguro Obligatorio de Accidentes Personales (SOAP). Este seguro es indispensable para la circulación legal de cualquier vehículo en Chile y, por tanto, abarca también a los vehículos eléctricos. La inclusión de

estos vehículos dentro del marco regulatorio vigente asegura que se mantengan los mismos estándares de seguridad y protección tanto para los usuarios como para terceros que puedan verse involucrados en accidentes de tránsito.

De esta manera, la regulación chilena extiende explícitamente las disposiciones relativas al SOAP a los vehículos eléctricos, lo que garantiza un tratamiento equitativo y coherente dentro del sistema legal. Esto no solo refuerza el compromiso del país con la seguridad vial, sino que también consolida la integración de los vehículos eléctricos en el panorama normativo chileno, asegurando que estos contribuyan de manera responsable y segura al desarrollo del transporte sostenible en el país.

Dentro de las normativas que regulan todo lo correspondiente al SOAP de vehículos eléctricos, se encuentran:

- **Ley de Tránsito (Ley N° 18.290)**

Artículo 60: Establece la obligatoriedad del Seguro Obligatorio de Accidentes Personales (SOAP) para todos los vehículos motorizados, incluidos los eléctricos. Este seguro es requerido para la obtención del permiso de circulación anual.

Artículo 76: Obliga a todos los conductores de vehículos motorizados a portar un seguro que cubra la responsabilidad civil en caso de causar daños a terceros. Aunque no es obligatorio por ley tener un seguro de daños a terceros, es altamente recomendable.

- **Decreto Supremo N° 151 de 2019 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones**

Este decreto regula específicamente la homologación de vehículos eléctricos en Chile. Establece los requisitos técnicos y administrativos que deben cumplir los vehículos eléctricos para ser comercializados y circular por las vías públicas. Esto incluye aspectos como:

**Seguridad y rendimiento:** Normas técnicas que los vehículos eléctricos deben cumplir para ser homologados y autorizados para circular.

**Certificación de componentes:** Todos los componentes, incluyendo las baterías y los sistemas de carga, deben cumplir con las normativas internacionales aplicables y estar certificados.

- **Normas Complementarias y Reglamentación Técnica**

Además de las leyes generales, existen reglamentos y decretos que establecen normas técnicas específicas para vehículos eléctricos, como:

**Decreto Supremo N° 162 de 2021:** Regula la infraestructura de recarga eléctrica en espacios públicos y privados, asegurando que las estaciones de carga cumplan con los estándares de seguridad necesarios.

**Decreto Supremo N° 111 de 2020:** Establece la certificación y registro de vehículos eléctricos, incluyendo las especificaciones técnicas que deben cumplir para ser considerados aptos para la circulación.

Todo ello contribuye a brindar una estructura más organizada y coherente para el uso de vehículos eléctricos en el marco normativo vigente. Aunque no se establece de manera explícita una regulación específica sobre el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito

(SOAP) para estos vehículos, se sobreentiende que están incluidos dentro de la normativa general aplicable a todos los vehículos motorizados.

No obstante, la normativa sí incluye una serie de mandatos y disposiciones que obligan al uso del SOAP en vehículos eléctricos. De hecho, se ha llegado a estipular mediante decreto supremo que estos vehículos deben cumplir con ciertos requisitos específicos para poder circular legalmente, los cuales se registran en un sistema oficial. Esta normativa no solo reafirma la obligación del uso del SOAP para los vehículos eléctricos, sino que también profundiza en la definición de lo que constituye un vehículo motorizado, reforzando así la necesidad de que todos ellos, incluidos los eléctricos, cumplan con la obligación de contar con dicho seguro.

**Tabla 1**

*Comparación entre la legislación chilena y la legislación peruana en cuanto a la Regulación del SOAT en vehículos eléctricos*

Legislación	Chile	Perú
<b>Normativa</b>	Ley de Tránsito (Ley N°18.290) Decreto Supremo N°151 de 2019 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones Decreto Supremo N°162 de 2021 Decreto Supremo N°111 de 2020	Artículo 30° de la Ley N.º 27181 sobre la regulación del SOAT, que establece que todo vehículo automotor debe contar con SOAT para poder moverse en el territorio nacional.

En Chile, aunque no existe una regulación específica que aborde exclusivamente el SOAT para vehículos eléctricos, la normativa general establece que todo vehículo motorizado debe contar con el Seguro Obligatorio de Accidentes Personales (SOAP) para circular por vías públicas (Dote, 2024). Además, el país ha implementado diversas iniciativas para incentivar

el uso de vehículos eléctricos, incluyendo subsidios, exenciones fiscales y el desarrollo de infraestructura de carga (Plataforma de Electromovilidad, s/f).

Por otro lado, en Perú, El Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) ha establecido que las motocicletas y bicimotos eléctricas deben contar con SOAT, placa de rodaje, tarjeta de propiedad y licencia de conducir de clase B2 para circular legalmente (Gestión, 2022). Esta regulación busca formalizar el uso de vehículos menores de fuente eléctrica y garantizar la seguridad vial.

En resumen, mientras que Perú ha desarrollado regulaciones específicas para la circulación de motocicletas y bicimotos eléctricas, Chile aplica su normativa general de seguros obligatorios a todos los vehículos motorizados, incluidos los eléctricos. Ambos países buscan garantizar la seguridad vial y promover el uso de vehículos eléctricos a través de sus respectivas legislaciones.

### **Legislación Española**

En España, la legislación que regula los seguros y la circulación de vehículos eléctricos se encuentra integrada dentro de la normativa general aplicable a todos los vehículos a motor. Al igual que en el caso de la legislación chilena, no existe una normativa específica dirigida exclusivamente a los vehículos eléctricos. Sin embargo, un análisis de las disposiciones vigentes permite concluir que dichos vehículos están obligados a contar con un Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT). Por lo tanto, a continuación, se detallan las normas específicas y relevantes que afectan directamente a los vehículos eléctricos:

- **Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor (Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre)**

**Seguro de Responsabilidad Civil Obligatorio:** Esta ley establece la obligatoriedad de contratar un seguro de responsabilidad civil para todos los vehículos a motor, incluidos los vehículos eléctricos. Este seguro cubre los daños materiales y personales que el vehículo pueda causar a terceros en caso de accidente.

**Cobertura Mínima Obligatoria:** La ley define los límites mínimos de cobertura que deben cumplir todas las pólizas de seguro en España, incluyendo la cobertura por daños corporales y materiales a terceros.

- **Real Decreto 1507/2008, de 12 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor.**

**Regulación del Seguro Obligatorio:** Este reglamento desarrolla y regula aspectos específicos del seguro obligatorio de responsabilidad civil para la circulación de vehículos a motor, estableciendo procedimientos y requisitos que deben cumplir tanto las aseguradoras como los asegurados.

- **Reglamento General de Vehículos (Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre)**

**Homologación de Vehículos:** Este reglamento establece los requisitos para la homologación de vehículos, incluidos los eléctricos, en España. La homologación es un requisito previo para la matriculación y circulación de vehículos en el territorio español.

**Matriculación y Documentación:** Define el proceso de matriculación y la documentación que deben portar los vehículos eléctricos para circular legalmente por las vías públicas.

- **Ley de Tráfico y Seguridad Vial (Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre)**

**Normas de Circulación:** Esta ley establece las normas de circulación que deben cumplir todos los vehículos, incluidos los eléctricos. Define las sanciones por incumplimiento de las normas de tráfico, incluyendo la falta de seguro obligatorio.

**Tabla 2**

*Comparación entre la legislación española y la legislación peruana en cuanto a la Regulación del SOAT en vehículos eléctricos*

<b>Legislación</b>	<b>España</b>	<b>Perú</b>
<b>Normativa</b>	<p>Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor (Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre)</p> <p>Real Decreto 1507/2008, de 12 de septiembre</p> <p>Reglamento General de Vehículos (Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre)</p> <p>Ley de Tráfico y Seguridad Vial (Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre).</p>	<p>Artículo 30° de la Ley N.º 27181 sobre la regulación del SOAT, que establece que todo vehículo automotor debe contar con SOAT para poder moverse en el territorio nacional.</p>

En España, la regulación sobre vehículos eléctricos se desarrolla en el marco de la normativa general aplicable a la circulación de vehículos a motor. Destaca la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor (Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre), que establece la obligatoriedad del seguro de responsabilidad civil para todos los vehículos a motor, incluyendo los eléctricos. Adicionalmente, el Reglamento General de Vehículos (Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre) y el Real Decreto 1507/2008, de 12 de septiembre, regulan aspectos técnicos y administrativos para la homologación y circulación de estos vehículos (Dirección General de Tráfico [DGT], 2023).

Estas disposiciones, en conjunto con la Ley de Tráfico y Seguridad Vial (Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre), permiten garantizar la inclusión de los vehículos eléctricos dentro del marco normativo vigente, promoviendo su seguridad y fomentando su uso como parte de las estrategias de sostenibilidad impulsadas por la Unión Europea (DGT, 2023). Sin embargo, no se cuenta aún con una regulación específica para el seguro obligatorio que aborde las particularidades técnicas de los vehículos eléctricos, lo que podría ser un área de mejora para reducir posibles ambigüedades legales.

En cuanto a Perú, el principal desafío radica en la ausencia de normativas específicas que aborden de manera integral las particularidades de los vehículos eléctricos. La falta de claridad en algunos aspectos legales, como los requisitos para la homologación, la infraestructura de recarga y las condiciones de aseguramiento, ha generado vacíos legales y ambigüedades que podrían afectar el crecimiento de este segmento del transporte. Es necesario desarrollar normativas específicas que aseguren un marco regulatorio claro y coherente para fomentar la transición hacia una movilidad sostenible.

## Legislación Argentina

La Legislación existente en la Argentina aún está en proceso de cambios, ya que falta por avanzar en casi siete proyectos diferentes para poder acordar finalmente una legislación nacional sobre movilidad eléctrica definitiva.

Sin embargo, ya existen varios puntos que están bien definidos, tales como que, en el Foro de Legisladores Latinoamericanos sobre Movilidad Eléctrica, llevado a cabo en mayo de 2019 en el Congreso Nacional con la presencia de legisladores de 9 países, se acordó la elaboración de una estrategia nacional de movilidad eléctrica y cambios en la Ley de Tránsito mediante el decreto 32/2018.

En ella destacan:

- La incorporación de las categorías de vehículos eléctricos según su capacidad en kW.
- Otro de los decretos modificó las licencias de conducir para incluir a los vehículos eléctricos. (26/2019)
- El decreto 230/2019 indicó la reducción del arancel de importación a vehículos eléctricos fabricados en el exterior.
- Además, se modificó el arancel de importación de buses eléctricos de un máximo de 250 unidades por 36 meses.

En Santa Fe se votó la Ley N°13781 que promueve la industria de vehículos eléctricos y la tecnología asociada a energías alternativas. También existen proyectos similares en las provincias de Buenos Aires, Neuquén, entre otras.

En la Capital Federal se aprobó un reglamento que modifica el Código de Tránsito y Transporte. Esta ley establece varios requisitos de seguridad para los usuarios de estos vehículos, como una potencia máxima de 500W y un límite de velocidad de 25 km/hr. También, prohíbe la circulación por la acera y define los 16 años como la edad mínima para utilizarlos.

Se estableció la norma IRAM 60020 que describe los requisitos de seguridad que deben tener las bicicletas eléctricas.

El reglamento AEA90364-7-722, definió las bases de las instalaciones destinadas a la recarga pública de automóviles eléctricos, definiendo una tarifa especial dependiendo de bandas horarias. Este reglamento fue desarrollado por la Asociación Electrónica de Argentina. (Gobierno de Argentina)

De acuerdo con la legislación vigente, se ha procedido a clasificar los vehículos eléctricos en función de su potencia en kilovatios (kW), el tipo de licencia de conducir que deben poseer sus propietarios, así como la velocidad máxima permitida para su circulación, con el objetivo primordial de prevenir accidentes. Este aspecto es particularmente relevante dado que, hasta la fecha, en Perú no se ha promulgado ninguna normativa que regule estos aspectos, ni siquiera en lo que respecta a la licencia de conducir necesaria para estos vehículos eléctricos.

Asimismo, se ha establecido una edad mínima para la conducción de estos vehículos eléctricos, lo cual es fundamental para garantizar una adecuada regulación. En Perú, actualmente no existe ninguna normativa que establezca tal restricción, lo cual es crucial

para poder aplicar sanciones adecuadas en caso de accidentes y asegurar que los responsables asuman las consecuencias de los daños causados.

Es importante destacar que, en Argentina, la regulación de los vehículos eléctricos no se limita únicamente a automóviles y motocicletas, sino que también abarca bicicletas eléctricas y monopatines. Esta normativa busca salvaguardar la seguridad pública y facilitar la importación de dichos vehículos mediante la reducción de aranceles. Además, Argentina apoya activamente la industria de los vehículos eléctricos al promover la instalación de estaciones públicas de recarga a precios accesibles. En contraste, en Perú aún queda un largo camino por recorrer para alcanzar el nivel de regulación de Argentina, considerando que la importación de vehículos eléctricos ha aumentado, pero sin la correspondiente legislación que regule esta área.

### Tabla 3

*Comparación entre la legislación argentina y la legislación peruana en cuanto a la Regulación del SOAT en vehículos eléctricos*

Legislación	Argentina	Perú
<b>Normativa</b>	Ley de Tránsito – Decreto N°32/2018, ley que fue modificada en el foro de legisladores latinoamericanos sobre movilidad eléctrica, en la que destacan la incorporación de las categorías de vehículos eléctricos según su capacidad en kW.  En el Decreto N°26/2019, modifica las licencias de	Artículo 30° de la Ley N.º 27181 sobre la regulación del SOAT, que establece que todo vehículo automotor debe contar con SOAT para poder movilizarse en el territorio nacional.

---

conducir, en el cual ya incluyen a los vehículos eléctricos. En el Decreto N°230/2019 hace referencia a la reducción del arancel de importación de vehículos eléctricos fabricados en el exterior; además modifica también el arancel de importación de buses eléctricos de un máximo de 250 unidades por 36 meses. Ley N°13781 promueve la industria de los vehículos eléctricos. Se tiene la aprobación del Reglamento AEA90364-7-722 que modifica el Código de Tránsito y Transporte en el que establece requisitos de seguridad para los usuarios de estos vehículos, en este mismo reglamento se define las bases de las instalaciones destinadas a la recarga pública de los automóviles eléctricos.

---

En Argentina, la regulación en torno a los vehículos eléctricos ha evolucionado mediante decretos y leyes que buscan fomentar su uso y promover una transición hacia una movilidad sostenible. Por ejemplo, el Decreto N°32/2018 incluye la categorización de estos vehículos según su capacidad en kW, mientras que el Decreto N°26/2019 actualiza las licencias de conducir para incluir vehículos eléctricos. Además, el Decreto N°230/2019 incentiva su

---

importación mediante la reducción de aranceles, destacando medidas concretas para autobuses eléctricos (Gobierno Argentino, 2019). La Ley N°13781 y el Reglamento AEA90364-7-722 refuerzan la promoción de esta industria, incluyendo regulaciones sobre estaciones de recarga pública y requisitos de seguridad (Asociación Electrotécnica Argentina, 2019).

En contraste, Perú no cuenta con un marco normativo tan detallado. El Artículo 30° de la Ley N.º 27181 establece contar con SOAT para circular, pero no aborda particularidades específicas como las necesidades de infraestructura o incentivos fiscales. Esto refleja una oportunidad para Perú de desarrollar regulaciones más integrales que acompañen el avance de la movilidad eléctrica, como sucede en Argentina.

## LEGISLACIÓN DE COLOMBIA

Por otro lado, en este país, a diferencia de nuestra legislación nacional, se tiene la Ley N°1964-2019, misma que engloba normas en beneficio a los vehículos eléctricos, y si analizamos la misma normativa, podremos evidenciar que dentro de los artículos más resaltantes se encuentran:

- **Artículo 3.** Impuesto sobre Vehículos Automotores. Adiciónese el párrafo 5° al artículo 145 de la Ley 488 de 1998 el cual quedará así:  
  
Parágrafo 5. Para los vehículos eléctricos, las tarifas aplicables no podrán superar en ningún caso, el uno por ciento (1%) del valor comercial del vehículo.
- **Artículo 4.** Descuento sobre la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes. Dentro de los seis meses (6) siguientes a la entrada en

vigencia de la presente Ley, el Gobierno Nacional, en cabeza del Ministerio de Transporte y el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, reglamentará los lineamientos técnicos necesarios para la Revisión Técnico-Mecánica y de emisiones contaminantes en el caso de vehículos eléctricos; así mismo establecerán un descuento en el valor de la Revisión Técnico-Mecánica y de emisiones contaminantes consagrada en la Ley 1383 de 2010, a los vehículos eléctricos. La tarifa de descuento se establecerá teniendo en cuenta que estos vehículos tienen un equipamiento tecnológico diferente y no generan emisiones de gases contaminantes.

Las compañías aseguradoras del sector financiero y cooperativo establecerán un descuento del diez (10%) en las primas de los seguros SOAT (Seguro Obligatorio de accidente de Tránsito) de los vehículos eléctricos objeto de esta Ley.

El beneficio de primas será registrado ante la Superintendencia Financiera de Colombia para su comprobación.

- **Artículo 5.** Incentivos al uso de vehículos eléctricos y de cero emisiones otorgados por parte de las entidades territoriales. Las entidades territoriales podrán desarrollar, promover y ofertar la adopción de esquemas de incentivos económicos para impulsar la movilidad eléctrica a nivel territorial tales como, descuentos sobre el registro o impuesto vehicular, tarifas diferenciadas de parqueaderos o exenciones tributarias.
- **Artículo 6.** Restricción a la circulación vehicular. Los vehículos eléctricos y de cero emisiones estarán exentos de las medidas de restricción a la

circulación vehicular en cualquiera de sus modalidades que la autoridad de tránsito local disponga, (pico y placa, día sin carro, restricciones por materia ambiental entre otros), excluyendo aquellas que se establezcan por razones de seguridad.

- **Artículo 7.** Parqueaderos preferenciales. Las entidades públicas y los establecimientos comerciales que ofrezcan al público sitios de parqueo, en los municipios de categoría especial y los de primera y segunda categoría de acuerdo con lo establecido en la Ley 617 de 2000, deberán destinar un porcentaje mínimo del dos por ciento (2%) del total de plazas de parqueo habilitados, para el uso preferencial de vehículos eléctricos.

El Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Transporte, dentro de los doce (12) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente Ley, deberá reglamentar vía decreto, la identificación de los parqueaderos preferenciales a los que se refiere el presente artículo, incluyendo un logotipo y color para los mismos.

En ningún caso, el inciso anterior podrá atentar contra las plazas de parqueo para personas de movilidad reducida que consagra la Ley 1287 de 2009 ni la prioridad a los cicloparqueaderos que contempla la Ley 1811 de 2016.

- **Artículo 8.** Iniciativa pública de uso de vehículos eléctricos. Dentro de los seis (6) años a la entrada en vigencia de la presente ley, el Gobierno Nacional en su conjunto, los municipios de categoría 1 y Especial exceptuando los de Tumaco y Buenaventura y los prestadores del servicio público de transporte deberán cumplir con una cuota mínima del treinta (30) por ciento de vehículos

eléctricos en los vehículos que anualmente sean comprados o contratados para su uso, teniendo en cuenta las necesidades de cada entidad para el caso del Gobierno Nacional y la infraestructura con que cuenten. (Congreso de Colombia, 2019)

En Colombia, la legislación vigente está orientada a beneficiar a los adquirentes de vehículos eléctricos, lo cual se manifiesta en los diversos artículos de la normativa pertinente. Entre las disposiciones relevantes, se establece una reducción de menos del 10% en el costo del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), con el propósito de facilitar el acceso a un precio justo y fomentar el cumplimiento de la obligación de portar dicho seguro. Adicionalmente, los propietarios de vehículos eléctricos están exentos de las restricciones de circulación vehicular impuestas por las autoridades de tránsito locales, salvo aquellas excepciones dictadas por razones de seguridad. Asimismo, se prevé la asignación de espacios de estacionamiento especiales para estos vehículos.

En conclusión, la legislación colombiana ha sido diseñada para incentivar el uso adecuado de los vehículos eléctricos. Aunque presenta ciertas limitaciones, se podría considerar la adopción de un enfoque similar en Perú, dado el contexto de informalidad predominante. La implementación de incentivos como descuentos en el SOAT y la provisión de espacios de estacionamiento exclusivos para vehículos eléctricos podrían promover una mayor aceptación de la normativa. En ambos países, es crucial establecer sanciones por la falta de un SOAT. En el caso de Colombia, sería relativamente sencillo modificar un artículo para incluir esta medida, mientras que en Perú sería necesario desarrollar un proyecto de ley o un decreto que regule específicamente el SOAT para vehículos eléctricos, dado que actualmente no existe una normativa al respecto.

**Tabla 4**

*Comparación entre la legislación colombiana y la legislación peruana en cuanto a la Regulación del SOAT en vehículos eléctricos*

<b>Legislación</b>	<b>Colombia</b>	<b>Perú</b>
<b>Normativa</b>	Ley N°1964-2019, ley nacional que regula en sus diversos artículos sobre el uso de los vehículos eléctricos, sus beneficios y demás; así se tiene el impuesto para vehículos eléctricos, descuento sobre la revisión técnico-mecánica, incentivos al uso de vehículos eléctricos, restricción a la circulación vehicular, parqueaderos preferenciales y aquellos requisitos mínimos para poder conducir un vehículo eléctrico, tales como la licencia de conducir, el SOAT entre otros.	Artículo 30° de la Ley N.º 27181 sobre la regulación del SOAT, que establece que todo vehículo automotor debe contar con SOAT para poder movilizarse en el territorio nacional.

Colombia ha implementado la Ley 1964 de 2019, que promueve el uso de vehículos eléctricos y establece disposiciones claras sobre su regulación. Esta ley contempla incentivos como descuentos en la revisión técnico-mecánica, beneficios tributarios y requisitos específicos para la circulación de estos vehículos, incluyendo la obligatoriedad del SOAT (Congreso de Colombia, 2019). Esta normativa integral reduce la incertidumbre legal y fomenta una adopción más segura de la movilidad eléctrica.

La ausencia de una regulación específica en Perú permite que vehículos eléctricos circulen sin las debidas restricciones y sin cumplir con requisitos de seguridad esenciales. Esto contrasta con el enfoque colombiano, donde la legislación establece claramente las obligaciones y beneficios para los usuarios de vehículos eléctricos, promoviendo una transición más ordenada y segura hacia la movilidad sostenible.

## CAPÍTULO II: METODOLOGÍA

Para llevar a cabo la presente investigación, se empleará una metodología que incluirá el análisis exhaustivo de la legislación peruana vigente, así como la revisión de precedentes judiciales y estudios comparativos internacionales sobre la regulación del SOAT para vehículos eléctricos. Además, se realizará un estudio con expertos en derecho penal y seguros para obtener una comprensión completa de los aspectos legales y prácticos involucrados en la regulación propuesta.

### 2.1. Enfoque, nivel y alcance

#### 2.1.1. Enfoque

La presente investigación tiene un enfoque cualitativo, mediante el cual se analizan los fundamentos jurídicos y sociales que justifican la regulación del seguro obligatorio de accidentes de tránsito para vehículos eléctricos en el Perú. De acuerdo con Flick (2018), la investigación cualitativa permite comprender los fenómenos desde una perspectiva interpretativa, explorando los significados y el contexto en el que se desarrollan. A través del análisis normativo y doctrinal, así como de entrevistas con expertos, se busca identificar los factores que influyen en la necesidad de esta regulación.

En cuanto al enfoque de la investigación, se basa en un enfoque documental que busca describir y presentar las razones y argumentos jurídicos necesarios para regular el SOAT de vehículos eléctricos en el Perú. Según Hernández Sampieri et al. (2010), este enfoque se focaliza en la interpretación del sentido de las acciones humanas y las instituciones, con la intención de comprender lo que está siendo percibido de manera activa.

### **2.1.2. Nivel**

La investigación se desarrolla en un nivel descriptivo-explicativo, ya que tiene como objetivo describir el problema existente, que es la regulación del SOAT para aquellos vehículos eléctricos que en la actualidad serán tendencia y de esa manera puedan equipararse con los otros vehículos carburados o a gasolina, y también proporcionar las razones jurídicas para la modificación existente en la actualidad y más aún en el futuro. Hernández et al. (2014) indican que este nivel de investigación implica la descripción y recolección de datos asociados con la variable y sus aspectos, además de explicar las razones por las cuales la variable se manifiesta de una manera particular.

### **2.2. Tipo y diseño**

El diseño de investigación del presente estudio es de tipo no experimental, ya que no se realizará ninguna manipulación de variables. En su lugar, se observarán y analizarán las situaciones tal como se presentan en su contexto natural, con el objetivo de exponer las razones jurídicas que respaldan la regulación del seguro obligatorio de accidentes de tránsito en vehículos eléctricos. Esta aproximación se sustenta en la visión de Hernández Sampieri et al. (2006), quienes sostienen que la investigación no experimental implica la observación de los fenómenos en su contexto natural con el fin de analizarlos. Es un enfoque que se centra en la observación y el análisis de los eventos tal como ocurren en su entorno real, sin la manipulación deliberada de variables. Además, Kerlinger y Lee (2002) indican que en la investigación no experimental se acepta que no es posible llevar a cabo manipulaciones directas en las variables ni asignar aleatoriamente a los participantes o tratamientos. Esto significa que los investigadores no intervienen activamente para controlar o modificar las

condiciones del estudio, sino que observan y recopilan datos tal como se presentan naturalmente en el entorno real.

## **2.3. Población y muestra**

### **2.3.1. Población**

La población de esta investigación está constituida por documentos jurídicos fundamentales, como leyes nacionales e internacionales, jurisprudencia y doctrinas especializadas en derecho civil y responsabilidad civil. Estos documentos permiten analizar e interpretar el marco normativo actual relacionado con el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) y la regulación de vehículos eléctricos desde una perspectiva cualitativa. Asimismo, se incluyen artículos científicos y documentos académicos que abordan temáticas vinculadas al derecho de seguros, movilidad sostenible y la transición hacia el uso de tecnologías limpias en el transporte. La selección y análisis de esta población permiten una comprensión integral y reflexiva del fenómeno estudiado, fundamentando el estudio desde una aproximación interpretativa propia de la investigación cualitativa.

### **2.3.2. Muestra**

La muestra seleccionada para esta investigación es no probabilística por conveniencia, debido al carácter documental del estudio. Se han recopilado un total de 40 fuentes relevantes, incluyendo legislación peruana vigente, como la Ley N° 27181 y el Reglamento Nacional de Tránsito, así como normativas internacionales sobre la regulación de vehículos eléctricos en países como España, Colombia, Chile y Argentina. Además, se han analizado jurisprudencias nacionales e internacionales que abordan la aplicación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) en diferentes contextos. Se han

considerado artículos académicos publicados entre 2011 y 2024 en revistas indexadas, estudios técnicos sobre movilidad sostenible, tesis universitarias, y doctrinas especializadas en derecho civil, responsabilidad civil y regulación de seguros. Este criterio de selección permite un análisis profundo y fundamentado, proporcionando una visión integral sobre la necesidad de regular el SOAT para vehículos eléctricos en el Perú, considerando experiencias comparadas y enfoques normativos vigentes en otras jurisdicciones.

### Tabla 5

*Fuentes documentales utilizadas en la investigación sobre la regulación del SOAT para vehículos eléctricos*

Fuente	Características	Repositorio	Importancia
Ley N° 27181 (Perú)	Regulación del transporte y SOAT en el Perú	Normativa nacional (SBS, MTC)	Base legal del SOAT en el Perú.
Ley General de Tránsito y Seguridad Vial N° 29317 (Perú)	Normativa sobre tránsito y seguros en Perú	MTC - Legislación de tránsito	Regulación del tránsito y seguros en Perú.
Reglamento Nacional de Tránsito - Decreto Supremo N° 016-2009-MTC (Perú)	Marco regulador del tránsito y seguros obligatorios	Reglamento Nacional de Tránsito - MTC	Marco normativo para vehículos eléctricos.
Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor (España)	Obligatoriedad del seguro de responsabilidad civil para vehículos eléctricos	Ministerio de Transporte de España	Ejemplo europeo de regulación del SOAT.
Ley 1964 de 2019 (Colombia)	Incentivos y regulación para vehículos eléctricos en Colombia	Congreso de Colombia	Normas para vehículos eléctricos en Colombia.
Decreto Supremo N° 151 de 2019 (Chile)	Normativa de homologación y seguros en Chile	Ministerio de Transportes de Chile	Homologación de vehículos eléctricos en Chile.
Jurisprudencia sobre SOAT y responsabilidad civil (Perú)	Precedentes judiciales sobre aplicación del SOAT	Poder Judicial del Perú	Precedentes sobre la aplicación del SOAT.

Miranda, J. J. (2010). Cobertura real de la Ley de Atención de Emergencia y del SOAT. Revista Peruana de Medicina Experimental y Salud Pública.	Cobertura real del SOAT en Perú	Scopus, Scielo, Redalyc	Análisis de cobertura real del SOAT.
Ros Marín, J. y Barrera Doblado, O. (2017). Vehículos eléctricos e híbridos. Ediciones Paraninfo, S.A.	Estudios sobre electromovilidad y seguros	Editorial Paraninfo	Explora seguros y electromovilidad.
Rosas Leutenegger, M. et al. (2022). Adopción de Tecnologías de Gestión de Flotas de Vehículos Eléctricos. Revista Gestión de las Personas y Tecnología.	Análisis de gestión de flotas de vehículos eléctricos	Revista Gestión de las Personas y Tecnología	Evaluación del impacto de flotas eléctricas.
Sandoval García, E. R. et al. (2019). Vehículos eléctricos: ¿Una solución para reducir los gases de efecto invernadero? Revista Acta Universitaria.	Impacto ambiental del uso de vehículos eléctricos	Revista Acta Universitaria	Efectos ambientales del transporte eléctrico.
Reyes Aguila, L. et al. (2022). Análisis del comportamiento transitorio de un vehículo eléctrico. Revista Ingeniería Energética.	Desempeño técnico de vehículos eléctricos	Revista Ingeniería Energética	Análisis técnico del desempeño de vehículos eléctricos.
Bambarén, C. y Chú, M. (2013). Regulación del transporte y accidentes de tránsito por vehículos motorizados en el Perú. Revista Médica Herediana.	Accidentes de tránsito y regulación en Perú	Revista Médica Herediana	Estudio de accidentes de tránsito y regulación.
Asociación Electrotécnica Argentina (AEA). (2019). Reglamento AEA90364-7-722: Instalaciones eléctricas de recarga de vehículos eléctricos.	Normativa técnica de instalación de cargadores eléctricos	Asociación Electrotécnica Argentina	Normas para infraestructura de carga de vehículos eléctricos.
Hurtado Barboza, E. R. (2022). Fundamentos y análisis jurídico sobre la cobertura del SOAT en el Perú. Tesis PUCP.	Análisis jurídico del SOAT en Perú	Repositorio PUCP	Análisis jurídico sobre la cobertura del SOAT.
Ampuero Echeagaray, M. A. (2021). Incentivos legales en la implementación de la electromovilidad en el Perú. Tesis UCV.	Evaluación de políticas de electromovilidad	Repositorio UCV	Evaluación de políticas públicas sobre electromovilidad.

Mercado, A. y Córdova, K. (2014). Desarrollo tecnológico en baterías e impulsión eléctrica. Revista Cuadernos del CENDES.	Impacto de tecnologías en movilidad sostenible	Revista Cuadernos del CENDES	Impacto de innovaciones tecnológicas en movilidad.
Plataforma de Electromovilidad - Normativa para vehículos eléctricos. Ministerio de Energía de Chile.	Regulación internacional de vehículos eléctricos	Ministerio de Energía de Chile	Normas internacionales sobre electromovilidad.
Informe Atlas.ti sobre análisis doctrinal y jurisprudencial del SOAT en Perú.	Análisis cualitativo del SOAT en Perú	Atlas.ti	Estudio cualitativo del SOAT en el Perú.
Estudio de movilidad sostenible en Sudamérica (Revista Kawsaypacha, 2023).	Sostenibilidad y electromovilidad en Sudamérica	Revista Kawsaypacha	Impacto de la electromovilidad en Sudamérica.
Tribunal Constitucional del Perú - Sentencias sobre responsabilidad civil en accidentes de tránsito.	Fallos judiciales relevantes en Perú	Tribunal Constitucional del Perú	Jurisprudencia clave sobre accidentes de tránsito.
Atienza Navarro, M. L. (2019). Accidentes de circulación, muerte e indemnización. Editorial Tirant Lo Blanch.	Indemnización y responsabilidad en accidentes de tránsito	Editorial Tirant Lo Blanch	Evaluación de indemnización y responsabilidad en accidentes.
Montes Salazar, C. A. (2017). Riesgos de fraude en una auditoría de estados financieros. Alpha Editorial.	Fraudes en auditorías del sector transporte	Alpha Editorial	Riesgo de fraude en auditorías del sector asegurador.
Melchiori, F. A. (2020). Teoría de la causalidad en el daño y responsabilidad objetiva. Siglo del Hombre Editores.	Relación entre causalidad y responsabilidad objetiva	Siglo del Hombre Editores	Teoría de causalidad en responsabilidad objetiva.
Yáñez, P. (2021). Transparencia y rigor académico en la investigación documental. Ediciones Derecho Comparado.	Aspectos éticos y metodológicos en investigación	Ediciones Derecho Comparado	Fundamentos éticos y metodológicos en investigación.
Leutenegger, M. R. et al. (2022). Evaluación de baterías ion-litio en el sector transporte.	Eficiencia de baterías ion-litio en transporte	Revista de movilidad sostenible	Eficiencia de baterías ion-litio en el transporte.
López Martínez, H. (2004). APESEG. 100 años en la historia del seguro. Asociación Peruana de Empresas de Seguros.	Historia del seguro en el Perú	Asociación Peruana de Empresas de Seguros	Historia del seguro en el Perú.

Valenzuela Gómez, H. (2004). Responsabilidad civil por accidentes de tránsito y seguro obligatorio. ARA Editores.	Regulación de responsabilidad en accidentes de tránsito	ARA Editores	Normativa sobre responsabilidad civil en accidentes de tránsito.
Parra Quijano, J. (2007). Derecho procesal civil: Parte general. Temis.	Aspectos procesales en responsabilidad civil	Editorial Temis	Aspectos procesales de la responsabilidad civil.
Llorens, E. L. (2015). La igualdad ante la ley; El Estado y sus órganos. Athenaica.	Derecho constitucional y garantías legales	Editorial Athenaica	Garantías legales y principios constitucionales.
Reyes Aguila, L., Costa Montiel, A. y Salgado Duarte, Y. (2022). Análisis del comportamiento transitorio de un vehículo eléctrico.	Análisis del desempeño técnico de vehículos eléctricos.	Revista Ingeniería Energética	Contribuye al análisis del rendimiento técnico de vehículos eléctricos.
Romero-Carrión, V. L., Ccasani-Allende, J., Rivadeneyra-Rivas, C. A. y Altamirano-Romero, J. C. G. (2023). Prospectivas del uso de vehículos con batería ion-litio.	Impacto y perspectivas del uso de baterías ion-litio en Sudamérica.	Revista Kawsaypacha	Explora la viabilidad del uso de baterías de ion-litio en la movilidad sostenible.
Miranda Lucas, R. L. F. (2020). Informe sobre Expediente N°72-2007/CPC.	Evaluación jurídica sobre la protección que brinda el SOAT en Perú.	Repositorio PUCP	Evalúa la cobertura y aplicación del SOAT en accidentes de tránsito.
Moreno, D. (2023). Evolución histórica de la responsabilidad civil extracontractual y penal en nuestro Derecho.	Evolución de la responsabilidad civil en el derecho penal y extracontractual.	Revista Facultad de Derecho Uruguay	Analiza los cambios históricos en la responsabilidad civil aplicada al derecho penal.
Pinheiros, J. (1997). Aplicación de la criminalista en fraudes contra pólizas de seguros.	Análisis del fraude en pólizas de seguros.	Revista Medicina Legal de Costa Rica	Examina fraudes en pólizas de seguros, relevantes para el SOAT.
Plataforma de Electromovilidad - Normativa para vehículos eléctricos. Ministerio de Energía de Chile.	Normativa chilena sobre vehículos eléctricos y electromovilidad.	Ministerio de Energía de Chile	Ofrece un marco normativo sobre electromovilidad en Chile como referencia comparada.
Quesada Gayoso, J. M. (2019). El principio de legalidad, en la persecución de crímenes internacionales en Perú.	Estudio sobre la legalidad en crímenes internacionales en Perú.	Repositorio PUCP	Discute principios de legalidad aplicados al derecho internacional.

Marmolejo Cervantes, M. Á. (2020). De la teoría del riesgo creado a la teoría del riesgo regulado.	Análisis de teorías del riesgo en regulación y responsabilidad.	Revista Boletín Mexicano de Derecho Comparado	Fundamenta el concepto de riesgo regulado y su impacto en seguros obligatorios.
Llera Sastresa, E. M. y Zabalza Bribián, I. (2011). Hidrógeno: producción, almacenamiento y usos energéticos.	Estudio sobre producción y almacenamiento de hidrógeno como fuente de energía.	Prensas Universitarias de Zaragoza	Explora el hidrógeno como alternativa energética en transporte sostenible.
Leutenegger, M. R. et al. (2022). Evaluación de baterías ion-litio en el sector transporte.	Evaluación del rendimiento de baterías ion-litio en transporte eléctrico.	Revista de movilidad sostenible	Evalúa la eficiencia y vida útil de baterías en vehículos eléctricos.

**Nota:** *Elaboración propia.*

## 2.4. Métodos

La investigación se desarrolló en múltiples fases con el propósito de examinar los hallazgos, empleando el enfoque hermenéutico jurídico y dogmático. Para mejorar la profundidad del análisis y la estructuración de la información, se implementó el software Atlas.ti, lo que permitió una codificación eficiente de los textos normativos, doctrinales y jurisprudenciales analizados.

### 2.4.1. Hermenéutico

El método hermenéutico jurídico se define como la capacidad de interpretar textos legales para comprender su significado (López, 2013). Este enfoque abarca un conjunto de técnicas cualitativas orientadas a la interpretación y comprensión del derecho, permitiendo desentrañar los principios subyacentes en la legislación y jurisprudencia. En esta investigación, se aplicó para el análisis detallado de normas como la Ley N° 29317 y otras disposiciones vinculadas al Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT). Adicionalmente, con el uso de Atlas.ti, se logró una organización y estructuración más precisa de las fuentes analizadas, permitiendo visualizar relaciones entre conceptos clave

como seguridad jurídica, responsabilidad civil y regulación del SOAT para vehículos eléctricos.

#### **2.4.2. Dogmático**

El método dogmático reviste una importancia fundamental en esta investigación, ya que permite un análisis sistemático del derecho positivo, identificando deficiencias normativas y proponiendo soluciones legislativas. Se examinaron diversas fuentes jurídicas, como el Código Civil Peruano y la Ley General de Tránsito, con el objetivo de evaluar la necesidad de modificaciones legales que garanticen la inclusión de los vehículos eléctricos dentro del SOAT. Este enfoque se vio fortalecido con la aplicación de herramientas de análisis cualitativo en Atlas.ti, facilitando la comparación de marcos normativos y la identificación de patrones en la doctrina especializada.

El aporte teórico de esta investigación radica en su contribución al desarrollo del derecho civil y administrativo en el contexto de la seguridad vial y la movilidad sostenible. A través del análisis detallado de la normativa existente y la propuesta de reformas, se busca cerrar el vacío legal que afecta a los usuarios de vehículos eléctricos, promoviendo una mayor protección y equidad en la regulación del tránsito en el Perú.

#### **2.5. Técnicas e instrumentos de recolección y análisis de datos**

Para garantizar la rigurosidad de la investigación, se utilizaron diversas técnicas de recopilación y análisis de datos, tales como el análisis documental, el fichaje y la sistematización de información mediante Atlas.ti. La implementación de esta herramienta permitió estructurar de manera eficiente la información, facilitando la identificación de

relaciones entre conceptos clave y proporcionando un enfoque metodológico más preciso y visual.

### **2.5.1. Análisis documental**

El análisis documental implica el uso de fichas bibliográficas para revisar material como libros, revistas, informes, tesis y jurisprudencias, entre otros documentos. Esta técnica se emplea con el propósito de recopilar información de alta calidad fundamentada en datos veraces, objetivos y precisos. Además, se considerará la ficha estadística, que permite organizar y analizar datos numéricos relevantes para el estudio, ofreciendo una visión más clara y sistemática de los resultados.

A través de Atlas.ti, se establecieron códigos específicos para clasificar la información, permitiendo organizar los textos según su relevancia en relación con los objetivos de la investigación. Esta codificación facilitó la categorización de los hallazgos documentales, ayudando a identificar patrones dentro de la legislación comparada, la doctrina y los estudios previos sobre la regulación del SOAT en vehículos eléctricos.

### **2.5.2. Fichaje**

En el presente estudio, también se empleará la técnica de fichaje, la cual facilita la recolección, selección y extracción de información pertinente procedente de distintas fuentes bibliográficas. Se utilizarán fichas de resumen, bibliográficas, hemerográficas y textuales para este propósito. Estas fichas posibilitan al investigador acceder de manera sencilla a la información, facilitando su posterior integración en el desarrollo y ejecución del estudio (Céspedes Muñoz et al., 2022). Es esencial que el investigador registre de manera ordenada los datos fundamentales de un libro o artículo en fichas bibliográficas o hemerográficas, según corresponda, tan pronto como tenga acceso a ellos.

Según Hernández Sampieri et al. (2014), los medios empleados en la recopilación y examen de datos se reconocen como herramientas confiables, validadas e imparciales que se emplean para capturar información y evaluar cada aspecto investigado. En esta investigación, se empleó la ficha de análisis de contenido como herramienta. Es relevante destacar que este formulario se basa en la lectura, ya sea de texto o visual, como una forma de obtener información. Es esencial subrayar que, en el contexto científico, esta lectura se lleva a cabo de manera sistemática, objetiva, replicable y rigurosa (Andréu Abela, s. f.).

Atlas.ti facilitó el proceso de fichaje al permitir la segmentación de los textos en fragmentos temáticos, estableciendo relaciones entre los distintos aspectos legales y doctrinales analizados. Esto garantizó una organización óptima de la información, facilitando su integración en la fase de análisis y discusión de resultados. Procedimiento

### **2.5.3. Procedimientos de recolección de datos**

El inicio del estudio implica la selección y recopilación de referencias bibliográficas que respaldarán y darán coherencia a la investigación. Se han consultado una variedad de fuentes, tales como libros, revistas, anuarios, tesis y artículos científicos, provenientes de bases de datos reconocidas como Scopus, Ebsco, Scielo, Redalyc, SJR Scimago, Google Académico, así como de bibliotecas virtuales como la de la UPN y Génesis, además de publicaciones especializadas como Gaceta Jurídica, Ius Et Veritas, Foro Jurídico, InDret, CIJUL en línea, el Renati de SUNEDU, y repositorios de diversas universidades tanto nacionales como internacionales.

Una vez recopiladas todas las fuentes bibliográficas tanto físicas como virtuales, se procedió a analizar y organizar la información relevante de acuerdo con cada objetivo general y específico de la investigación. Para facilitar esta tarea, se creó una tabla en formato

Word donde se registraron los resúmenes de las ideas principales y secundarias relacionadas con el tema en estudio. Este proceso de segregación y resumen permitió una mejor comprensión y sistematización de la información recopilada, facilitando su posterior análisis y utilización en el desarrollo de la investigación.

Después, es necesario identificar la teoría que guarda relación con el tema principal, con el fin de clasificarla y subclasificarla, con el propósito de establecer la conexión entre estas categorías o subcategorías y los objetivos planteados en este estudio.

El uso de Atlas.ti permitió digitalizar y estructurar estas fuentes dentro de una base de datos cualitativa, asignando etiquetas a los fragmentos relevantes y relacionándolos con las categorías principales de la investigación. Gracias a esta herramienta, se logró una visualización más clara de la información, evidenciando patrones y conexiones clave dentro de la normativa y doctrina analizadas.

#### **2.5.4. Procedimientos de análisis de datos**

Dado el carácter jurídico de esta investigación, el enfoque más adecuado para analizar la información recopilada es el método exegético, ya que implica un estudio detallado de los textos legales (Código Civil) para poder dar nuestras razones jurídicas y así pretender notificarlos, en el extremo de que se regule el SOAT de vehículos eléctricos en el Perú.

Atlas.ti fue fundamental en la fase de análisis, permitiendo no solo la segmentación de la información, sino también la representación gráfica de los hallazgos mediante mapas de relación y diagramas de redes. Estas herramientas ayudaron a identificar las conexiones

entre la falta de regulación del SOAT para vehículos eléctricos y sus implicaciones en la seguridad jurídica, la responsabilidad civil y la movilidad sostenible en el Perú.

La combinación del análisis exegético con las funcionalidades de Atlas.ti permitió un estudio más detallado y estructurado, fortaleciendo la argumentación jurídica y facilitando la formulación de recomendaciones normativas basadas en evidencia documental.

## **2.6. Aspectos éticos de la investigación**

La presente investigación cumple con los lineamientos éticos establecidos por la Universidad Privada del Norte (UPN) y con los principios fundamentales de integridad académica, transparencia y respeto a los derechos de autor. Según Cruzado (2019), la honestidad en la recopilación y análisis de la información es clave para la validez de cualquier investigación, y este trabajo mantiene un estricto apego a tales principios. Asimismo, Yáñez (2021) destaca que la transparencia en la citación de fuentes no solo evita el plagio, sino que también fortalece el rigor académico, algo que se ha garantizado mediante el uso del formato APA de séptima edición.

Este estudio es original y no constituye un acto de copia, plagio o autoplagio. Todos los contenidos presentados son producto del análisis y la reflexión crítica del autor. Dado que la investigación se basa exclusivamente en la revisión documental de literatura jurídica y derecho comparado, no ha sido necesario obtener consentimientos informados ni manejar datos personales sensibles. Esta metodología asegura el cumplimiento ético en todas las etapas del desarrollo del estudio.

### CAPÍTULO III: RESULTADOS

La presente sección expone los hallazgos obtenidos a partir del análisis de la normativa vigente, el marco doctrinal y la comparación con modelos internacionales en relación con la regulación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) para vehículos eléctricos en el Perú. Para ello, se empleó una metodología basada en el análisis documental y herramientas de codificación en Atlas.ti, lo que permitió estructurar los resultados de manera coherente con los objetivos específicos de la investigación.

#### Resultados del primer objetivo específico

##### Figura 1

Relación causa – consecuencia entre el vacío normativo del SOAT con la Igualdad de condiciones



*Fuente:* Elaboración propia en el programa ATLAS.ti

La falta de una regulación específica del SOAT para vehículos eléctricos plantea problemas significativos en términos de equidad y protección para las víctimas de accidentes. Sin esta regulación, las personas afectadas carecen de una protección legal clara que les garantice una compensación justa y la cobertura necesaria para atención médica. Bambarén y Chú

(2013) destacan que la ausencia de un SOAT para vehículos eléctricos genera una cobertura inadecuada, dejando a las víctimas en una situación de vulnerabilidad económica y legal.

El derecho a la igualdad ante la ley, según Fernández González (2001), es un pilar fundamental del Estado de derecho. Este principio establece que la ley debe aplicarse de manera uniforme y sin discriminación a todas las personas. La omisión de una regulación del SOAT para vehículos eléctricos contraviene este principio, creando una situación donde las víctimas de accidentes con vehículos eléctricos no tienen las mismas garantías que las víctimas de accidentes con vehículos de combustión interna.

Asimismo, el acceso equitativo a los tribunales es un componente esencial del sistema judicial, como señalan Birgin et al. (2006). Este principio implica que todas las personas deben tener una oportunidad real de acceder al sistema legal para hacer valer sus derechos. La ausencia de una cobertura obligatoria del SOAT para vehículos eléctricos dificulta este acceso, ya que las víctimas enfrentan barreras económicas y legales para presentar sus reclamaciones y obtener una compensación adecuada.

En conclusión, la falta de regulación del SOAT para vehículos eléctricos en el Perú genera una situación de inequidad que afecta tanto a los conductores como a los peatones, dificultando la obtención de compensaciones justas para las víctimas y contraviniendo principios fundamentales del derecho, como la igualdad ante la ley y el acceso equitativo a la justicia.

## **Figura 2**

Relación de evidencia jurídica del Impacto doctrinal con las Consecuencias prácticas



*Fuente:* Elaboración propia en el programa ATLAS.ti

Hurtado Barboza (2022) sostiene que la ausencia de un seguro obligatorio para vehículos eléctricos genera riesgos tanto para los conductores como para los peatones. La falta de esta cobertura impide que las víctimas de accidentes obtengan una indemnización adecuada, lo que debilita los esfuerzos por fomentar una movilidad segura y responsable.

Sandoval García et al. (2019) enfatizan que la carencia de un SOAT para vehículos eléctricos también socava las iniciativas para promover una movilidad sostenible y respetuosa con el medio ambiente. Al no estar obligados a contar con un seguro similar al de los vehículos de combustión interna, los propietarios de vehículos eléctricos pueden no ser plenamente conscientes de los riesgos y obligaciones asociados a la conducción, lo que podría resultar en un aumento de accidentes.

Leutenegger et al. (2022) subrayan que la falta de un SOAT para autos eléctricos plantea serios problemas de equidad y justicia social. Las personas afectadas por accidentes con estos vehículos podrían enfrentarse a dificultades económicas significativas si sufren lesiones graves que requieran tratamientos médicos prolongados y costosos.

Los casos internacionales proporcionan evidencia práctica de estos problemas. En 2016, un accidente fatal en Florida, Estados Unidos, involucró a un Tesla Model S operando en modo piloto automático. Este caso suscitó un debate sobre la responsabilidad del fabricante y la necesidad de regulaciones más estrictas en términos de seguros y seguridad para vehículos eléctricos.

En 2019, en Hangzhou, China, un vehículo eléctrico BYD se incendió tras chocar contra un árbol, lo que generó preocupaciones sobre la seguridad de los vehículos eléctricos en situaciones de accidente.

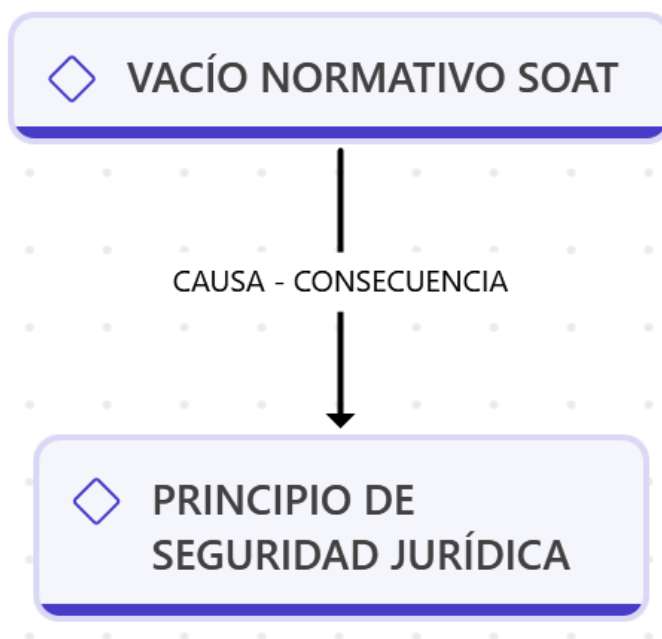
En síntesis, el análisis doctrinal y los casos internacionales evidencian la urgente necesidad de una regulación que garantice la protección de las víctimas de accidentes con vehículos eléctricos. La falta de un SOAT obligatorio no solo genera desigualdades, sino que también expone a los usuarios y peatones a riesgos financieros y legales significativos.

**SE ACEPTA LA HIPÓTESIS ALTERNATIVA (H1)**, dado que el análisis muestra evidencia suficiente para afirmar que la regulación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) para vehículos eléctricos mejora el acceso equitativo a la justicia para las víctimas de accidentes. La ausencia de una normativa específica perpetúa situaciones de inequidad, dificultando el ejercicio de derechos fundamentales y el acceso a compensaciones justas. Por lo tanto, se concluye que la regulación del SOAT para vehículos eléctricos es fundamental para garantizar una justicia inclusiva y equitativa.

### **Resultados del segundo objetivo específico**

#### **Figura 3**

Relación causa – consecuencia entre el vacío normativo del SOAT con el principio de Seguridad Jurídica



*Fuente:* Elaboración propia en el programa ATLAS.ti

La seguridad jurídica es un principio fundamental del Estado de derecho que busca garantizar certeza, estabilidad y predictibilidad en la aplicación de las normas legales. Es esencial para que los ciudadanos y las instituciones confíen en el sistema legal y puedan actuar con base en reglas claras y uniformes (Vargas Morales, 2023). Sin embargo, la falta de regulación del SOAT para vehículos eléctricos en el Perú ha generado un vacío normativo que afecta gravemente este principio.

La ausencia de regulación en este aspecto produce incertidumbre legal tanto para los conductores como para las víctimas de accidentes. Al no existir un marco normativo específico, los afectados enfrentan dificultades para obtener compensaciones justas y oportunas. Además, esta falta de regulación genera desigualdades, ya que los vehículos de combustión interna cuentan con protección bajo el SOAT, mientras que los vehículos eléctricos quedan en una situación de desventaja legal.

En este sentido, la ausencia de regulación específica del SOAT para vehículos eléctricos no solo debilita la seguridad jurídica, sino que también compromete los principios de equidad y justicia social. Es imperativo que el Estado intervenga para regular esta situación y garantizar que todos los ciudadanos, independientemente del tipo de vehículo que utilicen, tengan acceso a la misma protección y seguridad jurídica.

**Figura 4**

Relación de evidencia jurídica del Impacto doctrinal con un Caso Internacional



*Fuente:* Elaboración propia en el programa ATLAS.ti

El estudio de Miranda Lucas (2020) destaca que el sistema legal peruano carece de garantías comparables a la protección ofrecida por el SOAT en otros países. Si bien la legislación establece que el propietario, conductor y otros responsables deben compensar a las víctimas en caso de accidentes con vehículos sin seguro, en la práctica esto no asegura que las compensaciones se cumplan de manera efectiva. La falta de regulación y la incertidumbre en la aplicación de la ley hacen que muchas víctimas queden desprotegidas.

En comparación, el caso de Chile ofrece un modelo más estructurado. Aunque no existe una normativa específica para vehículos eléctricos, la regulación general del Seguro Obligatorio de Accidentes Personales (SOAP) garantiza cobertura a todos los vehículos motorizados (Dote, 2024). Además, Chile ha implementado políticas complementarias como incentivos fiscales y el desarrollo de infraestructura para la movilidad eléctrica, promoviendo un ecosistema de transporte más seguro y regulado.

Por otro lado, en el Perú, se han dado pasos iniciales para regular ciertos tipos de vehículos eléctricos. El Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) ha exigido que motocicletas y bicimotos eléctricas cuenten con SOAT, placa de rodaje y licencia de conducir, con el fin de formalizar su uso y mejorar la seguridad vial (Gestión, 2022). No obstante, esta regulación aún es insuficiente, ya que no abarca a otros tipos de vehículos eléctricos, lo que sigue dejando un sector considerable de la movilidad fuera del sistema de protección del SOAT.

En síntesis, el impacto doctrinal y la evidencia internacional demuestran que la regulación del SOAT es fundamental para garantizar seguridad jurídica y protección a las víctimas de accidentes con vehículos eléctricos. Mientras que otros países han logrado establecer sistemas de protección más integrales, en el Perú persisten vacíos normativos que deben ser atendidos de manera urgente.

**SE ACEPTA LA HIPÓTESIS ALTERNATIVA (H1)**, dado que el análisis muestra evidencia suficiente para afirmar que la regulación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) para vehículos eléctricos promueve la seguridad jurídica. La falta de una normativa clara genera incertidumbre tanto para los conductores como para las aseguradoras, dificultando la previsibilidad y estabilidad del sistema legal. Esta situación debilita la

confianza en la aplicación de la ley y expone a las víctimas de accidentes a un marco normativo impreciso. Por lo tanto, se concluye que la regulación del SOAT para vehículos eléctricos es fundamental para fortalecer la seguridad jurídica y garantizar un sistema de protección más claro y efectivo.

### Resultados del tercer objetivo específico

#### Figura 5

Relación causa – consecuencia entre el vacío normativo del SOAT con el principio de Responsabilidad Civil



*Fuente:* Elaboración propia en el programa ATLAS.ti

La falta de regulación del SOAT para vehículos eléctricos plantea problemas significativos en la aplicación del principio de responsabilidad civil. En primer lugar, la ausencia de esta regulación deja un vacío normativo que impide garantizar una compensación efectiva a las víctimas de accidentes de tránsito. Esto genera incertidumbre sobre quién debe asumir la

reparación del daño y limita el acceso a mecanismos legales claros para exigir indemnización.

El marco jurídico peruano establece, en la Constitución Política del Perú, que el Estado debe velar por la protección y seguridad de sus ciudadanos. Específicamente, el artículo 2 garantiza el derecho de toda persona a la vida, a su integridad física y moral, así como a la seguridad e indemnidad personal. La regulación del SOAT responde a este principio, al proporcionar un mecanismo que permite a las víctimas acceder a una compensación justa y oportuna.

Asimismo, el artículo 1134 del Código Civil Peruano establece que toda persona que cause un daño a otra, ya sea por dolo o culpa, tiene la obligación de indemnizarlo. La falta de un SOAT específico para vehículos eléctricos dificulta la aplicación efectiva de esta disposición, pues las víctimas deben recurrir a litigios prolongados y costosos para obtener una compensación. En contraste, en el caso de vehículos de combustión interna, el SOAT garantiza una indemnización rápida sin necesidad de acudir a procesos judiciales.

En este sentido, la regulación del SOAT para vehículos eléctricos es un mecanismo esencial para garantizar la aplicación efectiva del principio de responsabilidad civil. Su ausencia no solo afecta a las víctimas de accidentes, sino que también genera incertidumbre en la aplicación de la normativa vigente y en la protección de los derechos de los afectados.

## **Figura 6**

Relación de evidencia jurídica del Impacto doctrinal con un Caso Internacional



*Fuente:* Elaboración propia en el programa ATLAS.ti

El principio de responsabilidad civil establece que cualquier persona o entidad que cause un perjuicio a otro debe asumir la reparación del daño. Este concepto ha sido fundamental en la evolución del derecho desde el derecho romano hasta los sistemas jurídicos modernos, consolidándose como un pilar esencial para la protección de los derechos individuales y la garantía de justicia (Visintini, 2015).

La regulación chilena constituye un ejemplo relevante de cómo integrar los vehículos eléctricos en un sistema de seguros obligatorios de accidentes. Aunque Chile no cuenta con una normativa específica para el SOAT en vehículos eléctricos, la legislación general exige que todo vehículo motorizado cuente con el Seguro Obligatorio de Accidentes Personales (SOAP) para circular por vías públicas (Dote, 2024). Este modelo garantiza que todas las personas involucradas en un accidente de tránsito reciban protección, independientemente del tipo de vehículo involucrado.

Además, Chile ha implementado iniciativas complementarias para fomentar el uso de vehículos eléctricos, incluyendo subsidios, exenciones fiscales y el desarrollo de infraestructura de carga (Plataforma de Electromovilidad, s/f). Estas políticas demuestran que es posible regular la movilidad eléctrica de manera integral, asegurando que los vehículos eléctricos no queden fuera del sistema de protección legal.

Por otro lado, el sistema peruano aún presenta vacíos en esta materia. Si bien el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) ha regulado parcialmente los vehículos eléctricos menores, exigiendo SOAT para motocicletas y bicimotos eléctricas, todavía no se ha extendido esta obligación a los automóviles eléctricos en general. Esta situación genera incertidumbre para los conductores y afecta la aplicación efectiva del principio de responsabilidad civil.

En síntesis, la regulación chilena y el impacto doctrinal evidencian que la inclusión de los vehículos eléctricos en el marco del SOAT es fundamental para garantizar la protección de las víctimas y la aplicación efectiva del principio de responsabilidad civil. Sin una regulación clara, el sistema legal peruano continuará presentando vacíos normativos que ponen en riesgo la seguridad jurídica y los derechos de los ciudadanos.

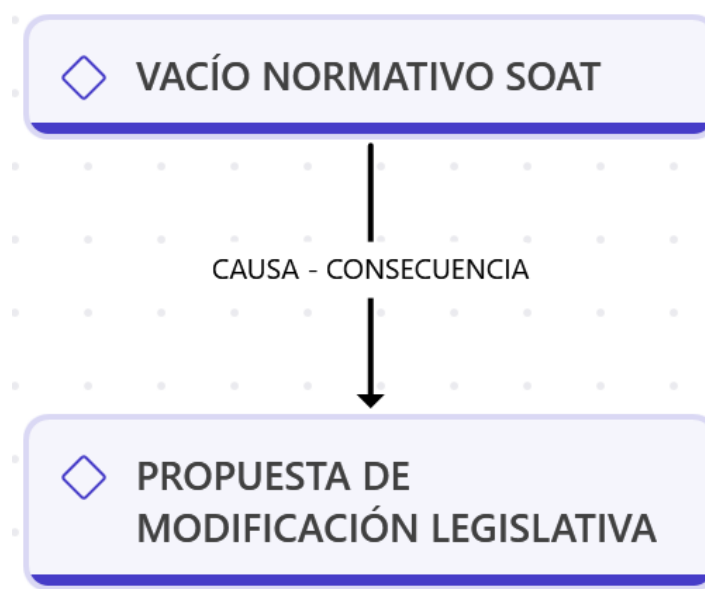
**SE ACEPTA LA HIPÓTESIS ALTERNATIVA (H1)**, dado que el análisis muestra evidencia suficiente para afirmar que la regulación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) para vehículos eléctricos garantiza la aplicación efectiva de la responsabilidad civil. La ausencia de una normativa específica genera incertidumbre sobre la obligación de indemnizar a las víctimas de accidentes, dificultando la aplicación de las normas de responsabilidad y dejando a los afectados en una situación de vulnerabilidad. Esto impide que las víctimas accedan de manera oportuna a compensaciones justas, prolongando

litigios y generando inseguridad jurídica. Por lo tanto, se concluye que la regulación del SOAT para vehículos eléctricos es esencial para asegurar la correcta aplicación del principio de responsabilidad civil y la protección de los derechos de los involucrados en accidentes de tránsito.

### Resultados del cuarto objetivo específico

#### Figura 7

Relación causa – consecuencia entre el vacío normativo del SOAT con Propuesta de Modificación Legislativa



*Fuente:* Elaboración propia en el programa ATLAS.ti

El marco normativo peruano actual no contempla de manera explícita a los vehículos eléctricos dentro de la obligación de contar con el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT). Esta omisión genera un vacío legal que deja en desprotección a los propietarios de estos vehículos y a las posibles víctimas de accidentes en los que estén involucrados. La Constitución Política del Perú establece, en su artículo 2, que toda persona

tiene derecho a la vida, integridad física y seguridad, por lo que la ausencia de una regulación clara del SOAT para vehículos eléctricos atenta contra estos principios fundamentales.

Actualmente, la Ley General de Tránsito y Seguridad Vial (Ley N° 29317) establece en su artículo 17 la obligatoriedad del SOAT para todos los vehículos automotores que circulen en el territorio nacional. Sin embargo, no especifica de manera expresa la inclusión de los vehículos eléctricos, lo que ha generado interpretaciones ambiguas y, en la práctica, la falta de aseguramiento obligatorio para esta categoría de transporte. Además, la ausencia de regulaciones complementarias sobre homologación, infraestructura de recarga y requisitos específicos de aseguramiento ha propiciado incertidumbre en su aplicación.

Dado este contexto, resulta necesario modificar la legislación vigente para incluir explícitamente a los vehículos eléctricos en el marco regulatorio del SOAT. A continuación, se presentan algunas propuestas concretas:

- **Modificación del Artículo 17 de la Ley N° 29317:** Incorporar un inciso que especifique que la obligación de contar con SOAT también aplica a todos los vehículos eléctricos, independientemente de su tipo o tamaño.
- **Reglamento específico para vehículos eléctricos:** Incluir disposiciones sobre los requisitos de aseguramiento, coberturas específicas y diferenciaciones técnicas de estos vehículos.
- **Incentivos fiscales para la contratación de SOAT para vehículos eléctricos:** Proponer exoneraciones tributarias o tarifas reducidas en los primeros años de implementación para fomentar la regularización del aseguramiento de estos transportes.

En conclusión, la falta de regulación del SOAT para vehículos eléctricos representa un problema serio que debe ser atendido mediante modificaciones legislativas claras. Incorporar estos vehículos en la normativa vigente garantizará que tanto conductores como peatones cuenten con una protección adecuada en caso de accidentes.

### Figura 8

Relación de evidencia jurídica del Impacto doctrinal con un Caso Internacional



*Fuente:* Elaboración propia en el programa ATLAS.ti

La implementación del SOAT en el Perú ha sido un avance significativo en la protección de los ciudadanos y la seguridad vial. Desde su adopción, este seguro ha sido una herramienta clave para garantizar que las víctimas de accidentes de tránsito reciban indemnizaciones rápidas y justas. No obstante, el marco regulatorio vigente aún presenta vacíos que impiden su aplicación efectiva a los vehículos eléctricos.

La regulación del SOAT en el Perú está a cargo de la Superintendencia de Banca, Seguros y AFP (SBS), entidad responsable de supervisar a las compañías aseguradoras y establecer las coberturas mínimas obligatorias. Sin embargo, la normativa actual no considera la inclusión de vehículos eléctricos dentro de este esquema, lo que genera incertidumbre tanto para los propietarios de estos medios de transporte como para las aseguradoras.

En contraste, Argentina ha desarrollado una regulación más integral respecto a los vehículos eléctricos. Su normativa no solo abarca automóviles y motocicletas, sino también bicicletas eléctricas y monopatines, garantizando que todos los medios de movilidad sustentable cuenten con medidas de protección. Además, ha implementado incentivos económicos, como reducción de aranceles para la importación de estos vehículos y el desarrollo de infraestructura de recarga pública a costos accesibles.

En Perú, el crecimiento del mercado de vehículos eléctricos ha sido notable en los últimos años, pero la falta de regulación adecuada ha limitado su desarrollo. La ausencia de un marco legal específico ha generado desprotección tanto para los conductores como para las víctimas de accidentes, lo que contrasta con el avance regulatorio observado en Argentina y otros países.

En síntesis, la comparación con el caso argentino demuestra la importancia de adoptar medidas legislativas que permitan la inclusión de los vehículos eléctricos en el sistema del SOAT. Es necesario que el Estado peruano promueva una regulación más inclusiva y equitativa, que garantice la seguridad y protección de todos los usuarios de las vías.

**SE ACEPTA LA HIPÓTESIS ALTERNATIVA (H1)**, dado que el análisis muestra evidencia suficiente para afirmar que las modificaciones a la Ley N° 27181 mejoran la

inclusión de los vehículos eléctricos en el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT). La ausencia de una normativa clara ha generado un vacío legal que impide la protección adecuada de conductores y peatones en caso de accidentes. Esto ha ocasionado incertidumbre jurídica y desigualdades en el acceso a la cobertura aseguradora. Por lo tanto, se concluye que la actualización del marco legal es esencial para garantizar la protección equitativa de todos los usuarios de la vía y promover una movilidad más segura y regulada.

## CAPÍTULO IV: DISCUSIÓN Y CONCLUSIONES

### 5.1. Discusión de resultados

#### **Discusión del primer objetivo específico: Analizar cómo la regulación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) para vehículos eléctricos garantiza la igualdad de condiciones en el acceso a la justicia, en 2024.**

El análisis de los resultados evidencia que la falta de regulación del SOAT para vehículos eléctricos genera una desigualdad en el acceso a la justicia, ya que las víctimas de accidentes de tránsito con estos vehículos pueden enfrentar dificultades para obtener compensaciones justas. En este sentido, Tassara (2005) y Ampuero Hechegaray (2021) sostienen que una regulación adecuada del SOAT contribuiría a garantizar la equidad en el sistema legal, evitando la exclusión de ciertos grupos de usuarios. Además, Llorens (2015) y Carbonell (2003) refuerzan la importancia del principio constitucional de igualdad ante la ley, el cual debe aplicarse sin distinción a todos los ciudadanos. La presente investigación coincide con estos estudios, al demostrar que la falta de regulación deja a las víctimas de accidentes sin una vía legal clara para exigir compensaciones, lo que afecta su acceso a la justicia de manera equitativa.

#### **Discusión del segundo objetivo específico: Evaluar el impacto de la regulación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) en la promoción del principio de seguridad jurídica, en 2024.**

Los resultados obtenidos muestran que la ausencia de una normativa clara para el SOAT de vehículos eléctricos genera inseguridad jurídica, afectando tanto a los propietarios de estos vehículos como a las víctimas de accidentes. Miranda Lucas (2020) subraya que la

seguridad jurídica implica estabilidad y previsibilidad en la aplicación de las leyes, lo cual es crucial para evitar conflictos legales y garantizar la confianza en el sistema normativo. En la misma línea, Bergmann Ávila (2012) y Vargas Morales (2023) destacan la necesidad de normas claras y consistentes para evitar interpretaciones ambiguas o contradictorias en el ámbito legal. Los hallazgos de esta investigación refuerzan dichas afirmaciones, ya que evidencian que la falta de regulación específica del SOAT para vehículos eléctricos no solo afecta a los conductores y peatones, sino que también debilita la confianza en la normativa vigente, generando incertidumbre sobre las obligaciones y derechos de los distintos actores involucrados en accidentes de tránsito.

### **Discusión del tercer objetivo específico: Determinar el rol del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) en la aplicación de la responsabilidad civil, en 2024.**

En relación con la responsabilidad civil, los resultados de la presente investigación indican que la ausencia de un SOAT específico para vehículos eléctricos impide una correcta aplicación de este principio legal, ya que no se establecen mecanismos claros para garantizar la reparación de daños. Zannoni (2011) y Barros Bourie (2006) coinciden en que la responsabilidad civil no solo busca el resarcimiento de las víctimas, sino que también cumple una función preventiva en materia de seguridad vial. Asimismo, Aguad Deik y Pizarro Wilson (2011) plantean que la existencia de un seguro obligatorio es fundamental para asegurar que los responsables de un daño asuman sus obligaciones sin necesidad de procesos judiciales prolongados. En comparación con estos estudios, los hallazgos de esta investigación demuestran que la falta de regulación del SOAT para vehículos eléctricos

permite que los propietarios de estos vehículos evadan sus responsabilidades en caso de accidentes, lo que vulnera los derechos de las víctimas y debilita el sistema de justicia civil.

### **Discusión del cuarto objetivo específico: Proponer modificaciones legislativas a la Ley Nro. 27181 para incluir la obligatoriedad del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) para vehículos eléctricos, en 2024.**

Los resultados de la investigación sugieren que la Ley N° 27181 requiere modificaciones para incluir expresamente la obligatoriedad del SOAT en vehículos eléctricos, con el fin de garantizar la protección de conductores, peatones y víctimas de accidentes de tránsito. Rojas (2016) y Miranda (2010) han señalado que la regulación del SOAT en el Perú ha sido un avance significativo en materia de seguridad vial, pero es necesario actualizarla para adaptarse a las nuevas tecnologías y modelos de transporte. En otros países, como Argentina y Chile, se han implementado medidas regulatorias que incluyen a los vehículos eléctricos dentro de los sistemas de aseguramiento obligatorios, garantizando así una mayor equidad y previsibilidad en el ámbito normativo (Dote, 2024; Plataforma de Electromovilidad, s.f.). Comparando estos antecedentes con los hallazgos de la presente investigación, se concluye que el Perú aún tiene un marco normativo deficiente en esta materia, lo que pone en riesgo la seguridad vial y la equidad en el acceso a seguros de tránsito.

#### **5.2. Limitaciones de la investigación**

Durante la ejecución de esta tesis, se han identificado diversas limitaciones que han impactado el desarrollo y alcance del estudio. Una de las principales limitaciones ha sido la escasez de información específica y actualizada sobre la regulación del Seguro Obligatorio

de Accidentes de Tránsito (SOAT) para vehículos eléctricos en el Perú. Esta falta de información puede dificultar el análisis exhaustivo de casos y precedentes legales relevantes, así como la identificación de argumentos jurídicos sólidos a favor de la igualdad de condiciones en el acceso a la justicia y la compensación por daños derivados de accidentes de tránsito.

Además, se ha enfrentado a la limitación de acceso a ciertos recursos bibliográficos. Algunos documentos relevantes para el tema de investigación están disponibles únicamente mediante pago, lo cual puede afectar la disponibilidad de dichos recursos para su análisis detallado. Asimismo, la ausencia de algunos documentos específicos en las principales fuentes bibliográficas virtuales y físicas dificulta la obtención de fuentes de referencia confiables.

Otra limitación importante es la falta de estudios y estadísticas actualizadas que aborden de manera específica la regulación del SOAT para vehículos eléctricos en el Perú. La ausencia de datos actualizados puede dificultar la evaluación precisa de las implicaciones sociales, económicas y legales de esta regulación, así como la identificación de posibles obstáculos o desafíos que podrían surgir en su implementación.

Además, es relevante mencionar la limitación en cuanto a la disponibilidad de casos y jurisprudencia específica sobre la regulación del SOAT para vehículos eléctricos en el Perú. Dado que es un tema relativamente nuevo y en constante evolución, la cantidad de casos y decisiones judiciales disponibles es limitada, lo que podría dificultar el análisis exhaustivo de precedentes y su aplicación en el contexto peruano.

A pesar de estas limitaciones, se ha realizado un esfuerzo exhaustivo para recopilar y analizar la información disponible, así como para proporcionar una perspectiva sólida basada en los principios jurídicos y éticos pertinentes. Se espera que esta investigación sirva como un marco sólido para futuros estudios y discusiones sobre la regulación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito para vehículos eléctricos en el Perú, contribuyendo así al desarrollo de políticas y prácticas que promuevan la igualdad de condiciones en el acceso a la justicia y la seguridad vial.

### **5.3. Implicancias de la investigación**

Las implicancias prácticas de la presente tesis radican en el establecimiento de un marco normativo claro y específico respecto a la regulación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) para vehículos eléctricos en el Perú. Esto permitiría garantizar un acceso equitativo a la compensación por daños derivados de accidentes de tránsito, independientemente del tipo de vehículo involucrado.

Por ejemplo, el reconocimiento legal de la regulación del SOAT para vehículos eléctricos establecería un importante precedente en la promoción de la seguridad vial y la igualdad de condiciones en el acceso a la justicia para todos los usuarios de la vía pública. Demostraría el compromiso del sistema jurídico en adaptarse a los avances tecnológicos y en garantizar la protección de los derechos de los ciudadanos en un contexto de cambio y evolución en el sector del transporte.

La regulación expresa del SOAT para vehículos eléctricos permitirá asegurar que los propietarios y conductores de este tipo de vehículos tengan acceso a la compensación por daños en caso de accidentes de tránsito. Esto garantizaría la protección económica de los

afectados y promovería la seguridad financiera de quienes invierten en tecnologías más sostenibles y amigables con el medio ambiente.

Al establecer un marco legal claro y específico para la regulación del SOAT para vehículos eléctricos, se promueve una mayor certeza jurídica y se evitan interpretaciones ambiguas que podrían generar conflictos en la compensación por daños. Esto contribuiría a fortalecer la seguridad jurídica en el país y a fomentar la confianza de los ciudadanos en el sistema de justicia y en las instituciones encargadas de garantizar sus derechos en el ámbito de la seguridad vial.

#### 5.4. Conclusiones

En la presente investigación, se ha llegado a las siguientes conclusiones:

1. Se concluye que la regulación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) para vehículos eléctricos es esencial para garantizar la equidad en el acceso a la justicia, asegurando que todas las víctimas de accidentes puedan recibir compensaciones justas, sin importar el tipo de vehículo involucrado. La ausencia de una normativa específica genera una situación de desprotección jurídica, lo que confirma la hipótesis alternativa (H1) de que la regulación del SOAT mejora el acceso equitativo a la justicia.
2. Los hallazgos demuestran que la falta de regulación del SOAT para vehículos eléctricos contribuye a la inseguridad jurídica, generando incertidumbre en la aplicación de normas y la interpretación de responsabilidades en accidentes de tránsito. Se valida la hipótesis alternativa (H1), ya que la implementación de un marco legal específico permitiría consolidar la previsibilidad y claridad normativa, promoviendo un entorno jurídico más estable y confiable para ciudadanos y aseguradoras.
3. La investigación confirma que la ausencia de regulación del SOAT para vehículos eléctricos impide la correcta aplicación de la responsabilidad civil, dificultando que los afectados reciban una indemnización justa y oportuna. Esto refuerza la hipótesis alternativa (H1), en la medida en que la inclusión de estos vehículos en el sistema de aseguramiento obligatorio garantizaría la reparación de daños y fortalecería el principio de responsabilidad legal en accidentes de tránsito.

4. Se concluye que la Ley N° 27181 requiere modificaciones urgentes para incluir de manera explícita la obligatoriedad del SOAT para vehículos eléctricos, alineando la normativa peruana con estándares internacionales en materia de seguridad vial y protección de usuarios. La investigación valida la hipótesis alternativa (H1), al demostrar que la actualización legislativa contribuiría a mejorar la inclusión de estos vehículos en el sistema de aseguramiento, beneficiando tanto a conductores como a terceros involucrados en siniestros.

## Referencias

- Aguad Deik, A. y Pizarro Wilson, C. (2011). Obligaciones y responsabilidad civil. *Revista chilena de derecho privado*, (16). 329-344.  
[http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0718-80722011000100009](http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0718-80722011000100009)
- Ampuero Echegaray, M. A. (2021). *Incentivos legales en la implementación de la electromovilidad, a fin de contribuir al medio ambiente sostenible del Perú 2021*. [Tesis para optar el título de abogado, Universidad Cesar Vallejo]. Repositorio UCV.  
[https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/61096/Ampuero\\_EM\\_A-SD.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/61096/Ampuero_EM_A-SD.pdf?sequence=1&isAllowed=y)
- Arrivillaga Quintero, M. (2022). *Salud pública*. Editorial El Manual Moderno.
- Arrivillaga Quintero, M. (2022). *Salud pública. Teoría y aplicaciones*. Editorial El Manual Moderno.
- Asociación Electrotécnica Argentina (AEA). (2019). Reglamento AEA90364-7-722: Instalaciones eléctricas de recarga de vehículos eléctricos. Recuperado de <https://aea.org.ar/>
- Atienza Navarro, M. L. (2019). *Accidentes de circulación, muerte e indemnización*. Editorial Tirant Lo Blanch.
- Bambarén, C. y Chu, M. (2013). Regulación del transporte y accidentes de tránsito por vehículos motorizados en el Perú. *Revista Médica Herediana*, 24(4). 305-310.  
[http://www.scielo.org.pe/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1018-130X2013000400008](http://www.scielo.org.pe/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1018-130X2013000400008)

- Bambarén, C. y Chú, M. (2013). Regulación del transporte y accidentes de tránsito por vehículos motorizados en el Perú. *Revista Medica Herediana*, 24(4). 305-310.  
[http://www.scielo.org.pe/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1018-130X2013000400008](http://www.scielo.org.pe/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1018-130X2013000400008)
- Banfi del Río, C. (2012). Por una reparación integral del daño extracontractual limitada a los hechos dolosos o gravemente negligentes. *Revista Ius et Praxis*, 18(2). 03-32.  
[http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0718-00122012000200002](http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0718-00122012000200002)
- Barros Bourie, E. (2006). *Tratado de responsabilidad extracontractual*. Editorial Jurídica de Chile.
- Basozabal Arrue, X. (2015). *Responsabilidad extracontractual objetiva*. Agencia Estatal Boletín Oficial del Estado.
- Basozabal Arrue, X. (2015). *Responsabilidad extracontractual objetiva*. Agencia Estatal Boletín Oficial del Estado.
- Bello Janeiro, D. (2009). *Cuestiones actuales de responsabilidad civil*. Editorial Reus.
- Bergmann Ávila, H. (2012). *Teoría de la seguridad jurídica*. Marcial Pons.
- Birgin, H., y Kohen, B. y Abramovich, V. (2006). Acceso a la justicia como garantía de igualdad. *Centro de Apoyo al Desarrollo Local, CEADEL*.
- Cabello Fernández, M. D. (2011). *La seguridad jurídica*. ARANZADI / CIVITAS.
- Cappelletti, M. (1996). El acceso a la justicia. Fondo de cultura económica.

Cappelletti, M. (1996). *El Acceso a la justicia. La tendencia en el movimiento mundial para hacer efectivos los derechos*. Fondo de Cultura Económica.

Carbonell, M. (2003). *El principio constitucional de igualdad*. Comisión Nacional de los Derechos Humanos.

Castaño Yepes, R. A. (2023). *Reforma a la salud en Colombia: ¿sí o no?*. Hipertexto.

Céspedes Muñoz, C., Escobar Veas, J. y Mendoza-Alonzo, P. (2022). Las consecuencias civiles del estado de necesidad justificante en Chile. *Revista chilena de derecho y ciencia política*, 13(2), 45-57.  
[http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0719-21502022000200045](http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0719-21502022000200045)

Ciudad de Dios de Dios, M. Á. (2012). *Culpa exclusiva de la víctima en los accidentes de circulación*. La Ley.

Cruzado, J. (2019). *Ética en la investigación jurídica: Principios y buenas prácticas*. Lima: Editorial Jus.

Dirección General de Tráfico (DGT). (2023). *Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor (Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre)*. Recuperado de <https://www.dgt.es/>

Dirección General de Tráfico (DGT). (2023). *Real Decreto 1507/2008, de 12 de septiembre*. Recuperado de <https://www.dgt.es/>

Dirección General de Tráfico (DGT). (2023). *Reglamento General de Vehículos (Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre)*. Recuperado de <https://www.dgt.es/>

Dirección General de Tráfico (DGT). (2023). Ley de Tráfico y Seguridad Vial (Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre). Recuperado de <https://www.dgt.es/>

Dote, S. (2025, enero 28). Permiso de Circulación 2025 en Chile: requisitos, precios y fechas para concretar el trámite. Ediciones EL PAÍS S.L. <https://elpais.com/chile/2025-01-28/permiso-de-circulacion-2025-en-chile-requisitos-precios-y-fechas-para-concretar-el-tramite.html>

Fernández González, M. A. (2001). *Principio constitucional de igualdad ante la ley*. Editorial Jurídica Conosur.

Fernández Muñoz, M. L. (2003). La culpa en el régimen de responsabilidad por el hecho ajeno. *Revista Estudios Socio-Jurídicos*, 5(1). 230-249.  
[http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0124-05792003000100007](http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0124-05792003000100007)

Flick, U. (2018). *An introduction to qualitative research* (6th ed.). SAGE Publications.

Fortunato Garrido, R. (2007). El art. 1,113 del Código civil. *Hammurabi*.

García Segura, L. A. y Cayón Peña, J. (2020). Retos jurídicos de los vehículos conectados en la era del internet de las cosas. *Revista boletín mexicano de derecho comparado*, 52(154). 457-488. [https://www.scielo.org.mx/scielo.php?pid=S0041-86332019000100457&script=sci\\_arttext](https://www.scielo.org.mx/scielo.php?pid=S0041-86332019000100457&script=sci_arttext)

Gestión. (2022, septiembre 16). SOAT para motos y bicimotos eléctricas: nuevos requisitos para circular. *Gestión*. <https://gestion.pe/peru/soat-para-motos-y-bicimotos-electricas-nuevos-requisitos-para-circular-brevete-mtc-podcast-rmmn-emcc-noticia/>

Gobierno Argentino. (2019). Decreto N°230/2019: Promoción de la movilidad eléctrica.

Recuperado de <https://www.boletinoficial.gob.ar/>

Huerta Guerra, (s.f.). El derecho a la igualdad. *Revista constitucional*, (11). 307-334.

<https://revistas.pucp.edu.pe/index.php/pensamientoconstitucional/article/download/7686/7932/0>

Hunter Ampuero, I. (2011). la iniciativa probatoria del juez y la igualdad de armas en el proyecto de código procesal civil. *Revista Ius et Praxis*, (2). 53-76.

<https://www.scielo.cl/pdf/iusetp/v17n2/art04.pdf>

Hurtado Barboza, E. R. (2022). *Fundamentos y análisis jurídico para el debate en el Perú en torno a la cobertura del seguro obligatorio de accidentes de tránsito a favor de víctimas de accidentes de tránsito en el contexto de ausencia de contratación del SOAT o CAT*. [Tesis para optar el título de abogado, pontifica universidad católica del Perú]. Repositorio PUCP.

[https://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/bitstream/handle/20.500.12404/24802/HURTA DO\\_BARBOZA\\_EDUARDO\\_ROBERTO%20%282%29.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/bitstream/handle/20.500.12404/24802/HURTA_DO_BARBOZA_EDUARDO_ROBERTO%20%282%29.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

Infante Ruiz, F. J. (2002). *La responsabilidad por daños*. Tirant lo Blanch.

León Vásquez, J. (2021). *Derechos a la igualdad y no discriminación*. Palestra Editores.

LEY 1964 DE 2019. (s/f). Gov.co. Recuperado el 12 de octubre de 2024, de <https://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=30036636>

Leutenegger, M. R., Villasana López, P. y Ahumada, A. (2022). Adopción de tecnologías de gestión de flotas de Vehículos Eléctricos: ¿Un problema socio-técnico?, *Revista*

*gestión de las personas y tecnología*, 15(43). 108-138.

[http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0718-](http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0718-)

56932022000100108

Llera Sastresa, E. M. y Zabalza Bribián, I. (2011). *Hidrógeno: producción, almacenamiento y usos energéticos*. Prensas Universitarias de Zaragoza.

Llorens, E. L. (2015). *La igualdad ante la ley ; El Estado y sus órganos*. Athenaica.

López Martínez, H. (2004). *APESEG. 100 años en la historia del seguro*. Asociación Peruana de Empresas de Seguros.

López Menudo, F. (2002). El principio de irretroactividad. Tres cuestiones claves. *Revista instituto García Oviedo*. (623-264). 73-104.

<https://revistasonline.inap.es/index.php/DA/article/download/5579/5632/5810>

Marmolejo Cervantes, M. Á. (2020). De la teoría del riesgo creado a la teoría del riesgo regulado en materia de hidrocarburos. *Revista Boletín mexicano de derecho comparado*, 52(154). 107-145.

[http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0041-](http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0041-)

86332019000100107

Melchiori, F. A. (2020). *Las teorías de la causalidad en el daño. equivalencia de las condiciones, causalidad adecuada e imputacion objetiva en la doctrina del Tribunal Supremo*. Siglo del Hombre Editores

Mercado, A. y Cordova, K. (2014). ¿Sistemas tecnológicos disruptivos promovidos por imperativos ambientales? *Revista cuadernos del cendes*, 31(85). 1-21.

<http://ve.scielo.org/pdf/cdc/v31n85/art02.pdf>

Mercado, A. y Córdova, K. (2014). Desarrollo tecnológico en baterías e impulsión eléctrica

Miranda Lucas, R. L. F. (2020). *Informe sobre Expediente N°72-2007/CPC*. [Tesis para optar el título de abogado, Pontificia Universidad católica del Perú]. Repositorio PUCP.

[https://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/bitstream/handle/20.500.12404/17701/MIRANDA\\_LUCAS\\_RENZO\\_LUIS\\_FERNANDO.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/bitstream/handle/20.500.12404/17701/MIRANDA_LUCAS_RENZO_LUIS_FERNANDO.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

Miranda, J. J. (2010). Cobertura real de la Ley de Atención de Emergencia y del Seguro Obligatorio contra Accidentes de Tránsito (SOAT). *Revista Peruana de Medicina Experimental y Salud Publica*, 27(2). 179-186.  
[http://www.scielo.org.pe/scielo.php?pid=S1726-46342010000200004&script=sci\\_abstract](http://www.scielo.org.pe/scielo.php?pid=S1726-46342010000200004&script=sci_abstract)

Miranda, J. J. (2010). Cobertura real de la Ley de Atención de Emergencia y del Seguro Obligatorio contra Accidentes de Tránsito (SOAT). *Revista Peruana de Medicina Experimental y Salud Publica*, 27(2). 179-186.  
[http://www.scielo.org.pe/scielo.php?pid=S1726-46342010000200004&script=sci\\_abstract](http://www.scielo.org.pe/scielo.php?pid=S1726-46342010000200004&script=sci_abstract)

Montes Salazar, C. A. (2017). *Riesgos de fraude en una auditoría de estados financieros*. Alpha Editorial.

Moreno, D. (2023). Evolución histórica de la responsabilidad civil extracontractual y penal en nuestro Derecho. *Revista de la facultad de derecho*, (56). 1-35.  
[http://www.scielo.edu.uy/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S2301-06652023000201207](http://www.scielo.edu.uy/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2301-06652023000201207)

Parra Quijano, J. (2007). *Derecho procesal civil: Parte general*. Temis.

Pinheiros, J. (1997). Aplicación de la criminalista en fraudes contra pólizas de seguros, *Revista Medicina Legal de Costa Rica*, 13-14(2-1-2). 226-231.  
[http://www.scielo.sa.cr/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1409-00151997000200021](http://www.scielo.sa.cr/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1409-00151997000200021)

*Plataforma de Electromovilidad - Normativa para vehículos eléctricos*. (s/f). Gob.cl. Recuperado el 12 de octubre de 2024, de <https://energia.gob.cl/electromovilidad/reglamentacion/normativa-vehiculos-electricos>

Quesada Gayoso, J. M. (2019). *El principio de legalidad, en la persecución de crímenes internacionales en Perú*. [Tesis para optar el título de abogado, Pontificia Universidad Católica del Perú]. Repositorio PUCP. [https://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/bitstream/handle/20.500.12404/14535/Mir%C3%B3%20Quesada\\_Gayoso\\_Principio\\_legalidad\\_Persecuci%C3%B3n1.pdf?sequence=1](https://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/bitstream/handle/20.500.12404/14535/Mir%C3%B3%20Quesada_Gayoso_Principio_legalidad_Persecuci%C3%B3n1.pdf?sequence=1)

Reyes Aguila, L., Costa Montiel, A. y Salgado Duarte, Y. (2022). Análisis del comportamiento transitorio de un vehículo eléctrico accionado por motores de imán permanente. *Revista Ingeniería Energética*, 43(1). 1-14.  
[http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1815-59012022000100103](http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1815-59012022000100103)

Rodríguez-Ennes, L. (2007). La larga lucha hacia la igualdad femenina. *Revista AFDUDC*, (11). 839-853. <https://ruc.udc.es/dspace/bitstream/handle/2183/2514/AD-11-48.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Rojas, J. (2016). *El sistema privado de pensiones en el Perú*. Fondo Editorial de la PUCP.

- Romero-Carrión, V. L., Ccasani-Allende, J., Rivadeneyra-Rivas, C. A. y Altamirano-Romero, J. C. G. (2023). Prospectivas del uso de vehículos con batería ion-litio y desarrollo sostenible en Sudamérica. *Revista Kawsaypacha: Sociedad y Medio Ambiente*, (11), 1-18.  
[http://www.scielo.org.pe/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S2709-36892023000100008#:~:text=En%20el%20a%C3%B1o%202020%20los,interna%20conducidos%20durante%20un%20a%C3%B1o](http://www.scielo.org.pe/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2709-36892023000100008#:~:text=En%20el%20a%C3%B1o%202020%20los,interna%20conducidos%20durante%20un%20a%C3%B1o).
- Ros Marín, J. y Barrera Doblado, O. (2017). *Vehículos eléctricos e híbridos*. Ediciones Paraninfo, S.A.
- Rosas Leutenegger, M., Villasana López, P. y Ahumada, A. (2022). Adopción de Tecnologías de Gestión de Flotas de Vehículos Eléctricos: ¿Un problema socio-técnico?. *Revista gestión de las personas y tecnología*, 15(43). 108-138.  
[http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0718-56932022000100108](http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0718-56932022000100108)
- Sandoval García, E. R., Franco González, R. L. P. E. y Fernández Morales, J. M. (2019). Vehículos eléctricos: ¿Una solución para reducir los gases de efecto invernadero proveniente del sector transporte en la Zona Metropolitana del Valle de México?. *Revista acta universitaria*, 29, 1-13.  
[http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0188-62662019000100134](http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0188-62662019000100134)

- Serrano, E. (2005). La teoría aristotélica de la justicia. *Revista Isonomía*, (22). 123-160.  
[http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1405-02182005000100006](http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1405-02182005000100006)
- Tassara, A. O. (2005). *Igualdad en la aplicación de la ley y precedente judicial*. Centro de Estudios Políticos y Constitucionales.
- Valbuena Hernández, G. (2008). *La defraudación de la confianza legítima aproximación crítica desde la teoría de la responsabilidad*. Universidad Externado.
- Valenzuela Gómez, H. (2004). *Responsabilidad civil por accidentes de tránsito y seguro obligatorio*. ARA Editores.
- Vargas Morales, R. A. (2023). Seguridad jurídica como fin del derecho. *Revista de Derecho (Universidad Católica Dámaso A. Larrañaga, Facultad de Derecho)*, (27). 1-16.  
[http://www.scielo.edu.uy/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S2393-61932023000101204](http://www.scielo.edu.uy/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2393-61932023000101204)
- Vargas Morales, R. A. (2023). Seguridad jurídica como fin del derecho. *Revista de Derecho (Universidad Católica Dámaso A. Larrañaga, Facultad de Derecho)*, (27). 1-16.  
[http://www.scielo.edu.uy/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S2393-61932023000101204](http://www.scielo.edu.uy/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2393-61932023000101204)
- Velásquez Posada, O. C. (2009). *Responsabilidad civil extracontractual*. Universidad de La Sabana.
- Velázquez, V. (2007). *Exposición sobre la teoría de las culpas en derecho romano*. Impr. del "Socialista".

Visintini, G. (2015). *Que es la responsabilidad civil? fundamentos de la disciplina de los hechos ilícitos*. Universidad Externado.

Yáñez, P. (2021). *Transparencia y rigor académico en la investigación documental*. Buenos Aires: Ediciones Derecho Comparado.

Zannoni, E. A. (2011). *El daño en la responsabilidad civil*. Editorial Astrea de A. y R. Depalma.

# ANEXOS

# **ANEXO N° 1.**

# **Matriz de consistencia**

**TITULO:** “Razones jurídicas para regular el seguro obligatorio de accidentes de tránsito para vehículos eléctricos”

PROBLEMAS	OBJETIVOS	HIPÓTESIS	METODOLOGÍA
<p>¿Cuáles son las razones jurídicas para regular el seguro obligatorio de accidentes de tránsito para vehículos eléctricos?</p>	<p><b>Objetivo general:</b></p> <p>OG: Determinar las razones jurídicas para regular el seguro obligatorio de accidentes de tránsito para vehículos eléctricos en el Perú.</p> <hr/> <p><b>Objetivos Específicos:</b></p> <p><b>O<sub>1</sub></b> Establecer la forma como la regulación del SOAT para vehículos eléctricos en el Perú, garantiza la igualdad de condiciones en el acceso a la justicia y compensación por daños derivados de accidentes de tránsito con vehículos eléctricos.</p> <p><b>O<sub>2</sub></b>.- Demostrar la forma como la regulación del SOAT para vehículos eléctricos en el Perú, fomenta la seguridad jurídica respecto de la responsabilidad extracontractual.</p> <p><b>O<sub>3</sub></b>.- Determinar la manera como la regulación del SOAT para vehículos eléctricos en el Perú, fomenta la aplicación de la responsabilidad civil en el ámbito de los accidentes de tránsito con vehículos eléctricos.</p> <p><b>O<sub>4</sub></b>.- Diseñar una propuesta normativa en la que se plasme la ampliación de la norma a fin de incluir la obligatoriedad de la adquisición por parte de los vehículos eléctricos de un seguro por accidente de tránsito.</p>	<p>Las razones jurídicas para regular el seguro obligatorio de accidentes de tránsito para vehículos eléctricos en el Perú, son:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• garantizar la igualdad de condiciones en el acceso a la justicia y compensación por daños derivados de accidentes de tránsito con vehículos eléctricos.</li> <li>• Fomentar la seguridad jurídica respecto de la responsabilidad extracontractual.</li> <li>• fomentar la aplicación de la responsabilidad civil en el ámbito de los accidentes de tránsito con vehículos eléctricos.</li> </ul>	<p><b>Enfoque:</b> Cualitativo.</p> <p><b>Tipo:</b> <i>Cualitativa</i></p> <p><b>Nivel:</b> Descriptivo-explicativo.</p> <p><b>Diseño:</b> No experimental</p> <p><b>Técnicas:</b> Análisis documental Fichaje</p> <p><b>Instrumentos:</b> Ficha de análisis de contenido.</p> <p><b>Métodos:</b> Hermenéutico y dogmático.</p>

## **ANEXO N° 2: Ficha de análisis de contenido**

**Preguntas para el primero objetivo específicos: Establecer la forma como la regulación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito para vehículos eléctricos en el Perú, garantiza la igualdad de condiciones en el acceso a la justicia y compensación por daños derivados de accidentes de tránsito con vehículos eléctricos.**

1. ¿Cuál es la normativa vigente en el Perú respecto al Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) para vehículos eléctricos?
2. ¿De qué manera el SOAT para vehículos eléctricos garantiza la igualdad de condiciones en el acceso a la justicia?
3. ¿Existen diferencias en la cobertura del SOAT entre vehículos eléctricos y vehículos de combustión interna?
4. ¿Cómo se ha implementado la compensación por daños derivados de accidentes de tránsito en vehículos eléctricos en otros países?
5. ¿Considera usted que el marco regulatorio actual del SOAT para vehículos eléctricos es suficiente para garantizar una compensación justa por daños?
6. ¿Cuáles son las principales barreras que enfrentan los propietarios de vehículos eléctricos para acceder a la compensación por daños?
7. ¿Qué mejoras propondría usted para garantizar una mayor igualdad de condiciones en el acceso a la justicia y compensación por daños para vehículos eléctricos?

**Preguntas para el segundo objetivo específico: Demostrar la forma como la regulación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito para vehículos**

**eléctricos en el Perú, fomenta la seguridad jurídica respecto de la responsabilidad extracontractual.**

1. ¿Cómo define la normativa peruana la responsabilidad extracontractual en accidentes de tránsito?
2. ¿De qué manera el SOAT para vehículos eléctricos contribuye a la seguridad jurídica en casos de responsabilidad extracontractual?
3. ¿Existen precedentes legales en el Perú sobre la responsabilidad extracontractual en accidentes de vehículos eléctricos?
4. ¿Qué diferencias existen entre la responsabilidad extracontractual de vehículos eléctricos y vehículos de combustión interna?
5. ¿Cómo se han resuelto judicialmente los casos de accidentes de tránsito con vehículos eléctricos en otros países?
6. ¿Qué opinión tiene sobre la claridad y aplicabilidad de las normas peruanas relativas a la responsabilidad extracontractual en accidentes de vehículos eléctricos?
7. ¿Qué cambios normativos recomendaría para mejorar la seguridad jurídica respecto a la responsabilidad extracontractual en accidentes de tránsito con vehículos eléctricos?

**Preguntas para el tercer objetivo específico: Determinar la manera como la regulación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito para vehículos eléctricos en el Perú, fomenta la aplicación de la responsabilidad civil en el ámbito de los accidentes de tránsito con vehículos eléctricos.**

1. ¿Cómo está regulada la responsabilidad civil en el caso de accidentes de tránsito con vehículos eléctricos en el Perú?
2. ¿Qué diferencias existen en la aplicación de la responsabilidad civil entre vehículos eléctricos y otros tipos de vehículos?
3. ¿De qué manera el SOAT para vehículos eléctricos asegura la aplicación de la responsabilidad civil en casos de accidentes de tránsito?
4. ¿Existen desafíos específicos en la implementación de la responsabilidad civil para vehículos eléctricos?
5. ¿Cómo se maneja la responsabilidad civil en accidentes de tránsito con vehículos eléctricos en otros países?
6. ¿Cuál es su opinión sobre la eficacia del marco regulatorio actual en la aplicación de la responsabilidad civil para vehículos eléctricos?
7. ¿Qué modificaciones legales propondría para mejorar la aplicación de la responsabilidad civil en el ámbito de los accidentes de tránsito con vehículos eléctricos?

**Preguntas para el cuarto objetivo específico: Diseñar una propuesta normativa en la que se plasme la ampliación de la norma a fin de incluir la obligatoriedad de la adquisición por parte de los vehículos eléctricos de un seguro por accidentes de tránsito.**

1. ¿Considera necesaria la inclusión de la obligatoriedad del seguro por accidentes de tránsito para vehículos eléctricos en la normativa actual?
2. ¿Qué beneficios cree usted que traería la obligatoriedad del seguro para vehículos eléctricos?

3. ¿Cuáles serían los desafíos más grandes al implementar la obligatoriedad del seguro para vehículos eléctricos?
4. ¿Cómo podría afectar la obligatoriedad del seguro al mercado de vehículos eléctricos en el Perú?
5. ¿Qué ejemplos de regulación en otros países podrían ser útiles para el diseño de esta propuesta normativa?
6. ¿De qué manera cree que esta propuesta normativa podría mejorar la seguridad vial y la justicia en accidentes de tránsito?
7. ¿Qué aspectos específicos incluiría usted en la normativa para asegurar su efectividad y aceptación social?

**ANEXO N° 3: Diseñar una propuesta normativa en la que se plasme la ampliación de la norma a fin de incluir la obligatoriedad de la adquisición por parte de los vehículos eléctricos de un seguro por accidentes de tránsito.**

**PROYECTO DE LEY N°...../2024**

**LEY QUE MODIFICA EL ARTÍCULO 32° DE LA LEY N° 27181 Y EL DECRETO SUPREMO N° 024-2002-MTC PARA INCLUIR LA OBLIGATORIEDAD DE LA ADQUISICIÓN DE UN SEGURO POR ACCIDENTES DE TRÁNSITO PARA VEHÍCULOS ELÉCTRICOS**

**Artículo 1. Objeto de la ley**

La presente ley tiene por objeto modificar el artículo 32° de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, y el Decreto Supremo N° 024-2002-MTC, a fin de incluir la obligatoriedad de la adquisición de un seguro por accidentes de tránsito para los vehículos eléctricos.

**Artículo 2. Modificación del Artículo 32° de la Ley N° 27181**

Modifíquese el texto del artículo 32° de la Ley N° 27181, el que quedará redactado en los términos siguientes:

Artículo 32°: Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT)

Todos los vehículos automotores, incluyendo vehículos eléctricos, están obligados a contar con un Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) que cubra daños personales y materiales a terceros. La falta de este seguro será sancionada con las mismas penas y multas aplicables a los vehículos de combustión interna.

### Artículo 3. Modificación del Decreto Supremo N° 024-2002-MTC

Incorpórese en el Decreto Supremo N° 024-2002-MTC la obligación de los propietarios de vehículos eléctricos de adquirir un SOAT, con las mismas coberturas y condiciones establecidas para los vehículos de combustión interna.

### **Disposiciones finales**

**Primera.** Deróguese toda norma que se oponga a las disposiciones dadas en esta ley.

**Segunda.** La presente ley entrará en vigencia al día siguiente de su publicación en el diario Oficial El Peruano.

## **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

### **1. Necesidad de Inclusión de Vehículos Eléctricos en la Normativa Actual:**

El crecimiento del mercado de vehículos eléctricos en el Perú requiere una actualización de la normativa vigente para garantizar que estos vehículos también cumplan con las obligaciones de seguridad vial, como la adquisición de un seguro por accidentes de tránsito.

### **2. Protección de Derechos:**

Incluir a los vehículos eléctricos en la obligatoriedad del SOAT asegura que tanto los conductores como los terceros involucrados en un accidente estén adecuadamente protegidos, garantizando así una cobertura justa y equitativa para todos los actores viales.

### **3. Igualdad y No Discriminación:**

Todos los vehículos, independientemente de su fuente de energía, deben cumplir con los mismos requisitos legales para operar en vías públicas. Esta medida evita discriminaciones y garantiza que todos los conductores tengan las mismas responsabilidades y protecciones.

### **4. Adaptación a la Realidad Tecnológica:**

El incremento del uso de vehículos eléctricos es una realidad en la movilidad urbana contemporánea. La normativa debe adaptarse a esta evolución tecnológica para

regular de manera adecuada su uso y asegurar que se cumplan los mismos estándares de seguridad que se aplican a los vehículos tradicionales.

## **EFFECTO DE LA VIGENCIA DE LA NORMA SOBRE LA LEGISLACIÓN**

### **NACIONAL**

La aprobación de la presente norma no genera cambios bruscos en el ordenamiento jurídico vigente, ya que la modificación solo busca extender la obligatoriedad del SOAT a los vehículos eléctricos, alineándose con la normativa existente para vehículos de combustión interna.

### **ANÁLISIS COSTO BENEFICIO**

La implementación de esta propuesta normativa no genera costos adicionales significativos para el erario nacional, ya que su ejecución será financiada con el presupuesto institucional autorizado al pliego correspondiente. Además, la inclusión de vehículos eléctricos en la obligatoriedad del SOAT fomenta una mayor seguridad vial y protección para todos los usuarios de la vía pública, promoviendo así una convivencia más segura y responsable en las vías del país.