

## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

### I. ANTECEDENTES

Mediante el artículo 2° del Decreto Supremo N° 023-2005-MTC se suspendió hasta el 31 de marzo del 2006, el control del peso bruto vehicular establecido en el Reglamento Nacional de Vehículos aprobado por Decreto Supremo N° 058-2003-MTC, para los vehículos de la Categoría N<sub>3</sub> de la clasificación vehicular del Reglamento Nacional de Vehículos destinados al transporte de combustibles líquidos derivados de hidrocarburos, siempre que la ruta por la que circulen éstos esté conformada por lo menos en un ochenta por ciento (80%) por trocha carrozable o no pavimentada.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 4° del Decreto Supremo N° 012-2006-MTC, se prorrogó la vigencia de la medida de suspensión referida en el párrafo anterior hasta el 30 de junio del 2006 y, posteriormente, mediante el artículo 8° del Decreto Supremo N° 023-2006-MTC, se prorrogó nuevamente la medida hasta el 31 de diciembre del 2006.

El numeral 1 del artículo 23° del Reglamento Nacional de Vehículos, aprobado por Decreto Supremo N° 058-2003-MTC, establece que los vehículos destinados al transporte de combustibles líquidos derivados de hidrocarburos deben contar con casco cerrado tipo cisterna diseñado y fabricado exclusivamente para el transporte de combustibles, no permitiéndose a partir del 01 de enero de 2005 la circulación de vehículos con cisternas que estén acondicionadas con zonas de carga para el transporte de otro tipo de mercancías y/o transporte de personas.

### II. FUNDAMENTOS DEL DISPOSITIVO

Pese a las prórrogas otorgadas, aún persisten las razones que determinaron la suspensión en el control del peso bruto vehicular para los vehículos de la Categoría N<sub>3</sub> de la clasificación vehicular del Reglamento Nacional de Vehículos destinados al transporte de combustibles líquidos derivados de hidrocarburos, toda vez que un importante número de tales vehículos aún no han podido adecuar sus unidades a los pesos máximos permitidos en el Reglamento Nacional de Vehículos, circunstancia que, sin embargo, no compromete de modo relevante la infraestructura vial en la medida que sus recorridos se realizan en trocha carrozable o no pavimentada. Es de resaltar que la mayor parte de este transporte se realiza en la ruta Cusco-Madre de Dios, pues cargan en esta última ciudad el combustible que abastece a importantes sectores del Sur del país, estimándose su número en aproximadamente 500 vehículos, de los cuales han cumplido con adecuarse a los pesos reglamentarios (mediante el incremento de un eje) aproximadamente un 10%, pues dicha adecuación requiere una inversión estimada entre US \$ 5,000.00 y US \$ 7,000.00 dólares americanos.



Por otro lado, se prevé que la exigencia inmediata del cumplimiento de los pesos máximos permitidos para este tipo de transporte traerá como consecuencia un desabastecimiento de combustibles en importantes zonas del país, habida cuenta que los terminales de almacenamiento u otros generadores de carga de combustible, para no incurrir en infracción al Reglamento Nacional de Vehículos, dejarán de suministrar carga a los vehículos de estas características.

En tal sentido, el presente Decreto Supremo prorroga el plazo de suspensión en el control del peso bruto vehicular para estos vehículos. No obstante, correspondiendo al Estado garantizar adecuadas condiciones de seguridad en el transporte y tránsito terrestre, dicha prórroga se limita a aquellos vehículos que se encuentren diseñados y fabricados exclusivamente para el transporte de combustibles, no debiendo estar acondicionados con zonas de carga para el transporte de personas y/u mercancías, toda vez que estas prácticas alteran el centro de gravedad de los vehículos constituyendo un serio riesgo para la seguridad vial, más aún, cuando se transporta personas en vías accidentadas como son precisamente aquellas en las que se suspende el control de peso bruto vehicular.

### III. ANÁLISIS COSTO - BENEFICIO

El presente dispositivo no genera mayor costo o gasto al Estado, pues no existe daño a la infraestructura vial en la medida que se trata de trochas carrozables o vías no pavimentadas. Por el contrario, se garantizará la continuidad en la prestación de un servicio de transporte de combustibles líquidos derivados de hidrocarburos que resulta esencial para las actividades económicas y productivas del país.

### IV. IMPACTO SOBRE LA NORMATIVIDAD VIGENTE

El presente dispositivo no modifica ni deja sin efecto norma alguna, sino únicamente prorroga la suspensión en el control del peso bruto vehicular dispuesta por los Decretos Supremos Nros. 023-2005-MTC, 012-2006-MTC y 023-2006-MTC, los que, a su vez, suspenden transitoriamente la aplicación del Reglamento Nacional de Vehículos en lo que respecta al control del peso bruto vehicular para los vehículos a que se refiere la norma.

