

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

REGLAMENTO DEL PROGRAMA ESPECIAL DE INCENTIVOS PARA LA SUSTITUCION DE LOS OMNIBUSES ENSAMBLADOS SOBRE CHASIS DE CAMION POR OMNIBUSES ORIGINALMENTE DISEÑADOS Y FABRICADOS PARA EL TRANSPORTE DE PERSONAS

I. ANTECEDENTES

- 1.1. El artículo 3° de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, establece que la acción estatal en materia de transporte y tránsito terrestre se orienta a la satisfacción de las necesidades de los usuarios y al resguardo de sus condiciones de seguridad y salud, así como a la protección del ambiente y la comunidad en su conjunto.
- 1.2. El artículo 11° del Decreto Supremo N° 022-2002-MTC establece que se encuentra prohibido carrozar sobre vehículos originalmente destinados al transporte de mercancías con el propósito de destinarlos al transporte de personas.
- 1.3. Por Decreto Supremo N° 033-2003-MTC se constituyó la Comisión Ad-hoc encargada de estudiar y proponer alternativas viables para solucionar la problemática derivada de ómnibus ensamblados sobre chasis de vehículos de carga, la misma que concluyó su trabajo con un informe final en que se determinaba la peligrosidad de los ómnibus ensamblados sobre chasis de camión y la existencia de la prohibición para la actividad industrial de carrozado de estos vehículos y la prestación del servicio de transporte interprovincial en los mismos, recomendando su retiro inmediato de la circulación.
- 1.4. El Reglamento Nacional de Vehículos, aprobado por Decreto Supremo N° 058-2003-MTC, establece que se encuentra prohibida la transformación o modificación de un vehículo de categoría N (transporte de mercancías) en un vehículo de categoría M (transporte de personas).
- 1.5. Mediante Decreto Supremo N° 006-2004-MTC, se implementaron las conclusiones de la citada Comisión Ad-hoc, disponiéndose un empadronamiento general de estos vehículos por un plazo de 120 días, previa inspección técnica de carácter estructural para verificar su permanencia en el servicio no pudiendo exceder éste de un año tratándose de vehículos con corte o alargue de chasis.
- 1.6. El artículo 39° del Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado por Decreto Supremo N° 009-2004-MTC, establece, como condición para vehículos que se destinen al transporte de personas, que éstos hayan sido diseñados originalmente de fábrica para el transporte de personas y que su chasis no haya sido objeto de modificación; no admitiendo vehículos que presenten modificaciones de la fórmula rodante original, de chasis y/o carrocería del vehículo destinado al transporte de personas.
- 1.7. En base a estos dispositivos, a partir del 15 de febrero del 2006 fueron deshabilitados los ómnibus ensamblados sobre chasis de camión con corte o alargue de chasis. Por consiguiente, la prestación del servicio de transporte interprovincial de pasajeros con este tipo de buses se realiza a partir de esta fecha, al margen del ordenamiento jurídico y de manera informal.



- 1.8. Mediante Ley N° 29177 se creó el "Programa especial de incentivos para la sustitución de los omnibuses ensamblados sobre chasis de camión por omnibuses originalmente diseñados y fabricados para el transporte de personas", con el objeto de prohibir la circulación por las vías públicas terrestres del país de omnibuses ensamblados sobre chasis de camión, con excepción de aquéllos cuyo chasis no haya sido objeto de modificación y su uso quede limitado a vehículos radiológicos, vehículos hospital y vehículos de instrucción, así como a los supuestos contemplados en la ley y los que se establezcan en el proyecto de reglamento.

II. FUNDAMENTOS

- 2.1 El proyecto de Decreto Supremo reglamenta las disposiciones contenidas en la Ley N° 29177 con el propósito de lograr la sustitución de los omnibuses carrozados sobre chasis de camión que, pese a las medidas de erradicación de este tipo de vehículos dispuestas en el Decreto Supremo N° 006-2004-MTC, continúan prestando el servicio de transporte interprovincial de pasajeros de manera informal.
- 2.2 Al respecto, no obstante tratarse de vehículos prohibidos por la normatividad vigente para la prestación del servicio de transporte interprovincial de personas, existen zonas del interior del país en que no existe oferta de servicio con vehículos originalmente diseñados y fabricados para transportar personas o ésta resulta manifiestamente insuficiente para atender la demanda de viajes de transporte interprovincial. Asimismo, un importante número de estos vehículos fueron habilitados en su momento por la autoridad competente, por lo que las medidas de erradicación, de alguna manera afectaron a los operadores, correspondiendo en consecuencia al Estado buscar una solución ponderada a los problemas generados a partir de la erradicación.
- 2.3 En tal sentido, el proyecto se enmarca dentro del objeto de la acción estatal en materia de transporte y tránsito terrestre establecido en el artículo 3° de la Ley General del Transporte y Tránsito Terrestre; Ley N° 27181, toda vez que se orienta a la satisfacción de las necesidades de los usuarios y al resguardo de sus condiciones de seguridad y salud, en la medida que promueve el retiro definitivo de los ómnibus ensamblados sobre chasis de camión, especialmente los que tienen el chasis modificado, no solamente del servicio de transporte interprovincial de personas, sino inclusive del Sistema Nacional de Transporte Terrestre a través de su destrucción física.
- 2.4 En ese orden de ideas, la propuesta busca, más que beneficiar a un grupo de empresarios del transporte, favorecer a la colectividad que, por la ausencia de otros medios de transporte, no tiene más remedio que embarcarse en un ómnibus carrozado sobre chasis de camión.
- 2.5 Con relación a incentivo económico a que se refiere la Ley N° 29177, éste corresponderá al valor de los omnibuses ensamblados sobre chasis de camión que sean desguazados en el marco del Programa Especial, debiendo destinarse al financiamiento de la adquisición por parte de los transportistas de un ómnibus nuevo o usado originalmente fabricado para el transporte de personas, o un chasis nuevo o la reparación de un ómnibus usado, originalmente diseñado y fabricado para el transporte de personas.

La valorización de los omnibuses que se acojan al Programa Especial se efectuará de acuerdo a los siguientes criterios:



a. **Antigüedad del ómnibus y ejes:** según el siguiente cuadro:

Año de fabricación	2 ejes	3 ejes
1990 al 1995	US\$ 8 000	US\$ 10 500
1996 al 2000	US\$ 10 000	US\$ 12 500
2001 al 2004	US\$ 12 000	US\$ 14 500

b. **Configuración vehicular y peso:** Al encontrarse el peso vehicular asociado directamente a la cantidad de ejes del ómnibus, no determinará una variación de la valoración de los omnibuses realizada en el cuadro anterior.

Asimismo el monto del incentivo será entregado mediante cheque certificado e intransferible a favor de la entidad comercializadora de ómnibus o chasis de ómnibus que el transportista señale previamente o a favor de los Centros de Reparación de Omnibuses, con cargo al Pliego Presupuestal del MTC.

- 2.6 Para garantizar que el programa cumpla con sus objetivos y que las modalidades de sustitución se ejecuten dentro de un marco de absoluta transparencia, habiendo de por medio recursos del Tesoro Público, la Ley N° 29177 otorga al Ministerio de Transportes y Comunicaciones la potestad sancionadora para que pueda ejercerla respecto a los transportistas y Centros de Desguace y Chatarreo de Omnibuses que incurran en actos que contravengan las disposiciones de la Ley y el Reglamento, disponiendo además que las infracciones y sanciones al Programa Especial sean tipificadas en el reglamento. Por ello el proyecto de Reglamento establece las infracciones, sanciones y procedimiento sancionador correspondiente al incumplimiento del Programa Especial.

III. ANÁLISIS COSTO-BENEFICIO

A la fecha de entrada en vigencia del Decreto Supremo N° 006-2004-MTC (26 de febrero del 2004), el número de vehículos ensamblados sobre chasis de camión que contaban con habilitación vehicular otorgada por la Ex Dirección General de Circulación Terrestre, hoy Dirección General de Transporte Terrestre, para la prestación del servicio de transporte interprovincial de ámbito nacional ascendía a 343 vehículos, estimándose en un 40% adicional el número de vehículos de este tipo que contaban con habilitación vigente otorgada por las Direcciones Regionales Sectoriales de Circulación Terrestre de los respectivos Gobiernos Regionales, especialmente de las zonas centro y sur del país, para la prestación del servicio de transporte interprovincial de ámbito regional, de manera tal que se estiman en 480 el número de ómnibus ensamblados sobre chasis de camión que, al 26 de febrero del 2004, prestaban el servicio de manera formal.

Si bien este programa genera un costo al Estado a través del financiamiento de los incentivos económicos a favor de los transportistas contemplados en la propuesta, los beneficios a obtener para la colectividad son mayores, pues, por un lado, se mejorará los estándares de seguridad en la prestación del servicio mediante la erradicación del denominado bus-camión, y por otro lado, se garantizará la continuidad del servicio de transporte interprovincial de pasajeros en las zonas donde no hay otra oferta de servicio con buses habilitados por la autoridad competente, mediante el uso, solo en rutas de penetración regionales que en no menos del setenta y cinco (75) por ciento sean trocha carrozable o no pavimentada, de vehículos ensamblados sobre chasis de camión no modificado carrozados en un solo piso, previa inspección técnica realizada por una Entidad Certificadora de Conformidad autorizada por la DGTT.



Sobre el particular, basta recordar algunos datos estadísticos de accidentes de tránsito en el servicio de transporte interprovincial de pasajeros, elaborado por la Dirección General de Transporte Terrestre, correspondiente al período comprendido entre enero del 2005 y marzo del 2006, teniendo un promedio de muertos por accidente en un "bus camión" de 3.02 frente a 1.24 en bus original y el promedio de heridos por accidente en "bus camión" es de 11.12 frente a 5.89 en bus original, datos que grafican de manera elocuente los enormes beneficios del presente programa en materia de reducción de accidentalidad y, especialmente, severidad en la ocurrencia de los accidentes

De acuerdo al informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito elaborado por la Organización Mundial de la Salud y el Banco Mundial, se estima que el costo económico de los choques causados por accidentes de tránsito asciende al 1% del Producto Bruto Nacional en los países de ingresos bajos, al 1,5% en los de ingresos medianos y al 2% en los de ingresos altos. El costo mundial se estima en US \$ 518,000 millones, de los cuales US \$ 65,000 millones corresponden a los países de ingresos bajos y medianos. Las lesiones causadas por traumatismo representan una pesada carga no sólo para la economía mundial sino también para la de los hogares. La pérdida de quienes ganaban el sustento y el costo añadido de atender a los familiares discapacitados por dichas lesiones sumen a muchas familias en la pobreza, criterios que deben considerarse para evaluar el costo-beneficio del programa.



IV. IMPACTO SOBRE LA NORMATIVIDAD VIGENTE.

La presente Ley no modifica dispositivo alguno.