

- TRANSPORTES



"Año de la universalización de la salud"
"Decenio de la Igualdad de oportunidades para mujeres y hombres"

OFICIO N° 081 -2020 -PR

Lima, 9 de junio de 2020

Señor
MANUEL ARTURO MERINO DE LAMA
Presidente del Congreso de la República
Presente.-

Tenemos el agrado de dirigirnos a usted, con relación a la Ley que precisa los alcances de la Ley 28972, Ley que establece la formalización del transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos. Al respecto, estimamos conveniente observar la misma por lo siguiente:

1. En principio, cuando el artículo 1 de la Autógrafa de Ley precisa que los automóviles colectivos a los que se refiere la Ley 28972 son los de la clasificación vehicular M1, con carrocería sedan o station wagon, establecida por el Reglamento Nacional de Vehículos, aprobado por Decreto Supremo 058-2003-MTC, se refiere a aquellos autos colectivos que prestan el servicio de transporte público de personas en el ámbito nacional y regional.

Actualmente el Reglamento Nacional de Administración de Transporte (RNAT) establece una regla general para la prestación del servicio regular de transporte de personas en los ámbitos regional y nacional, señalando que dicho servicio se debe realizar a través de vehículos de la Categoría M3 Clase III y con un peso neto vehicular mínimo de 8.5 toneladas. No obstante, el RNAT también señala que de manera excepcional el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) o el Gobierno Regional, según corresponda, podrán autorizar el servicio de transporte en los ámbitos regional y nacional en vehículos de las categorías M3 Clase III de menor tonelaje o M2 Clase III, siempre y cuando en las rutas no exista transportistas autorizados que prestan servicios con vehículos habilitados de la categoría M3 Clase III, o porque en las rutas no es posible, por geografía o el tipo de vía, el uso de este tipo de vehículos (M3 Clase III).

Sin embargo, la Autógrafa de Ley permitiría que el servicio regular de transporte terrestre de personas en el ámbito nacional y regional se brinde a través de vehículos de Categoría M1 y M2 de cualquier clase, con lo cual no sólo elimina el carácter excepcional previsto en el RNAT para la prestación del referido servicio de transportes mediante vehículos de la Categoría M-2 de la clase III, sino que también se amplía el uso de vehículos la Categoría M1 y M2 de cualquier clase, pero la propuesta normativa no desarrolla como dicho cambio generaría más beneficios que las externalidades negativas que la actual regulación del RNAT pretende mitigar.

Permitir que se brinde el servicio regular de transporte terrestre de personas en el ámbito nacional y regional a través de vehículos de la categoría M1 de cualquier clase, no se condice con la política nacional de transporte, además de las externalidades negativas que la prestación del servicio con este vehículo genera en la seguridad de los usuarios, la accidentabilidad, la congestión y el medio ambiente.

2. Sobre la base de lo dispuesto en el numeral 7.3 del artículo 7 de la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre (LGT) y la Ley N° 28972, el RNAT prevé cambios para el

transporte de personas en automóviles colectivos que se alinean con la política sectorial del MTC destinada a formalizar el transporte terrestre y reducir la accidentabilidad, prevista en el PESEM 2018-2021¹. Dicha política tiene, entre sus objetivos, reducir la inseguridad y la contaminación ambiental en el sistema de transportes, evitando la atomización empresarial y fomentar la macro transportación (transporte masivo de pasajeros), a fin de hacer más eficiente el mercado, reducir los índices de siniestralidad y evitar la congestión vehicular, lo cual genera un beneficio social mayor.

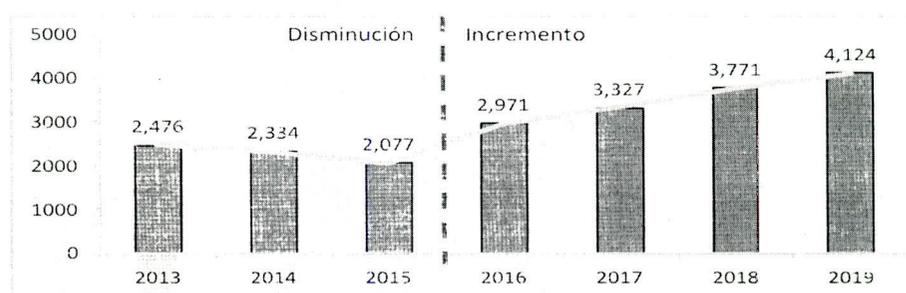
Debe tenerse presente que los vehículos M1, están constituidos por automóviles o station wagon de cuatro puertas fabricados para el traslado particular, por tanto, no han sido fabricados para que presten servicios de transporte de pasajeros. La micro-transportación implica utilizar más vehículos para prestar un determinado servicio de transporte, debido a que la capacidad de dichos vehículos es limitada, en el caso de los vehículos M1 la capacidad es de cinco pasajeros, por tanto, el uso de más vehículos genera más congestión en las vías.

Cabe indicar que la congestión es un problema asociado al uso de infraestructura limitada (p.e. carretera) y un exceso de usuarios que quieren transitar o hacer uso del servicio en un mismo momento.

Sin embargo, cuando en horas de alto tráfico un vehículo más ingresa a la carretera, el costo social de ese desplazamiento, además de los costos privados de desplazarse desde un punto a otro, considera el valor del tiempo adicional que éste les impone a los otros vehículos dado que aumenta la congestión, disminuye la velocidad de desplazamiento, y aumentan los tiempos de viaje. Por eso, en las carreteras congestionadas, el aumento en los tiempos de viaje y otros costos que un vehículo más en la carretera les impone a otros, hace que el costo privado de desplazarse sea menor que el costo social, donde la diferencia está dada por la externalidad negativa que es el mayor tiempo de viaje y otros costos que un vehículo le impone a los otros.

- Por otra parte, una de las externalidades negativas son los niveles de accidentalidad que presentan los vehículos de categoría M1. De acuerdo a la información estadística y técnica remitida por la Policía Nacional del Perú (PNP) que se muestra en el Gráfico N° 1, se evidencia una caída del número de accidentes en carreteras desde el año 2013 al 2015, sufriendo un incremento importante en el año 2016, tendencia que se ha mantenido hasta el año 2019, esto tiene como consecuencia un incremento en el número de vehículos participantes ocasionado lesiones y pérdidas humanas.

Gráfico N° 1: Número de accidentes de tránsito ocurridos en carreteras, 2013 – 2019



Fuente: DIRPRCAR – SUTRAN

¹ Disponible en: http://portal.mtc.gob.pe/nosotros/documentos/pesem/PESEM_MTC_2018-2022.pdf

En tal sentido, en los últimos 7 años, se evidencian dos periodos, uno donde el número de accidentes disminuyeron y otro en donde se presenta una tendencia creciente, por lo que es importante mencionar que en ambos periodos la participación de los vehículos de categoría M1 es mayor respecto de los vehículos de otras categorías, es decir para el periodo 2013 – 2015, los vehículos de la categoría M1 registraron una participación promedio del 26%, mientras que en el Periodo del 2016 al 2019 registraron una participación promedio del 30%.

Complementando la información, desde el año 2015 al 2019, el número de los vehículos de categoría M1 que participaron en accidentes de tránsito, viene incrementándose considerablemente, en el año 2016, se incrementó en un 54% respecto del 2015, pasando de 835 a 1,286 vehículos, Asimismo para el año 2019, se registró un incremento del 13.4%, respecto del año 2018, pasando de 1,741 al 1,970 vehículos, es decir que desde el año 2015 al 2019, el número de vehículos M1, que participaron se ha incrementado en 2.35 veces.

4. Del análisis comparativo de la información correspondiente a los años 2015 y 2016, se ha identificado que son seis (6) las carreteras en las que se han incrementado los números de accidentes, muertos y heridos. Estas seis (6) carreteras se ubican en la zona sur del país: Longitudinal de la Costa Sur (PE-1S), Longitudinal de Sierra Sur (PE-3S), Carretera Arequipa – Juliaca(PE-34A), Carretera Ayacucho – Cusco(PE-28B), Carretera Ica – Abancay(PE-30A) y la Carretera Pisco – Ayacucho(PE-28A).

En suma, de acuerdo a la estadística entre los años 2015 y 2016 de las indicadas seis (6) Carreteras, se ha observado que los vehículos de la categoría N1, N2 y N3 han incrementado su participación en los accidentes de tránsito. Sin embargo, cabe resaltar que los vehículos de la categoría M1, M2 y M3 también han incrementado su participación en los accidentes de tránsito ocurridos en la red vial nacional; en particular, los vehículos de categoría M1 involucrados en los accidentes de tránsito pasaron de 835 a 1286, lo que representa un incremento del 54%. Sabemos que dentro de esta categoría se ubican los servicios informales.

Estas estadísticas, se han incrementado dramáticamente durante los siguientes cuatro años (2016 – 2019). En efecto, tomando como base la información de este periodo, provista por la Policía Nacional del Perú (PNP), se identificó las carreteras del Perú que han registrado gran concentración de accidentes de tránsito.

En el periodo de enero del 2016 a agosto del 2019, se identificaron 8 carreteras de las 100 presentes en el análisis realizado, como vías donde se concentraron gran cantidad de accidentes, es decir en el 8% de las carreteras se produjeron el 65% de los accidentes y se registraron el 67% de los vehículos involucrados, el 65% de los lesionados y el 64% de los fallecidos.

Tabla N° 1: Carreteras del Perú con mayor accidentabilidad, 2016 – agosto 2019.

Código	Nombre de la Carretera	Accidentes	Vehículos Involucrados	Total de Heridos	Total de Muertos
PE-1S	Panamericana Sur	2,521	3,989	3,962	563
PE-1N	Panamericana Norte	1,830	2,850	3,745	491
PE-3S	Longitudinal de la Sierra Sur	1,386	2,085	3,037	364

PE-34 ^a	Carretera Arequipa - Juliaca	680	1,044	1,125	126
PE-3N	Longitudinal de la Sierra Norte	572	851	1,096	121
PE-5N	Longitudinal del Selva Norte	420	634	824	118
PE-22	Carretera Central	602	1,013	1,300	104
PE-28A	Carretera Pisco - Ayacucho	211	275	611	75
8 Carreteras		8,222	12,741	15,700	1,962
8 carreteras / Nacional		65%	67%	65%	64%
Nacional		12,629	19,082	24,306	3,062

Fuente: DIRPRCAR – SUTRAN, elaboración propia

En relación a los vehículos involucrados, se identificaron alrededor de 12,741 vehículos que participaron en accidentes de tránsito en las carreteras clasificadas como vías de alta concentración de accidentes, producto del análisis se determinó la participación de los vehículos según tipología, encontrando que los vehículos de categoría M1, registraron una participación mayor en las 8 vías involucradas, respecto a vehículos de otras categorías, este porcentaje asciende a un 32%.

5. De otro lado, debemos indicar que existe una diferenciación técnica entre los vehículos de la categoría M3 y los vehículos de la categoría M1. A continuación se efectúa un cuadro comparativo entre dichos vehículos y su capacidad técnica para brindar un viaje seguro en carretera:

Tabla 2: Comparativo entre el vehículo de la categoría M1 y el de la categoría M3 de acuerdo a características técnicas

Vehículos Categoría M3 (Bus)	Vehículos Categoría M1 (Auto Colectivo)
<p>1. Sistema de frenos seguro Unidades cuentan con sistema de frenos neumático, que permite accionar de manera inmediata el freno, en forma segura sin que los pasajeros tengan riesgo de salir disparados hacia adelante por la fuerza de impulso que se origina al frenar, lo cual además se complementa con los cinturones de seguridad que evitan esta reacción física.</p>	<p>1. Sistema de frenos para vehículos particulares Unidades utilizan frenos de disco o zapatas, lo cual es propio de vehículos particulares; sin embargo, para servicio de transporte de pasajeros de manera regular, se incrementa el riesgo de accidentes.</p>
<p>2. Desgaste de máquina Los buses se diseñan y fabrican para grandes esfuerzos de trabajo diario, lo que les permite realizar varias vueltas en provincias; y de ser el caso, realizar viajes de hasta 20 horas de recorrido sin detener el vehículo.</p>	<p>2. Desgaste de máquina Las máquinas de los vehículos no han sido diseñadas para grandes esfuerzos de trabajo, el desgaste y fatiga de las máquinas es acelerado, porque de fábrica no están diseñadas para viajes largos en forma regular.</p>
<p>3. Sistema de suspensión y desgaste de llantas Cuentan con un sistema de suspensión neumática que permite amortiguar los baches y rompe muelles, dando una mayor comodidad a los pasajeros. El diámetro de sus llantas permite mantener una estabilidad permanente y segura, y de averiarse una de ellas, estas unidades cuentan con llantas de repuesto para ser cambiadas de forma inmediata. Además en zona de sierra tiene agarre para no resbalar en pendientes de hasta un 12% a más.</p>	<p>3. Sistema de suspensión y desgaste de llantas El sistema de suspensión normalmente mecánica hace que se incremente la capacidad de carga, lo cual incrementa el riesgo de accidentes. Asimismo y cuando el vehículo pasa sobre ranuras (cangrejeras) y rompe muelles, además de incomodar a los pasajeros y el chasis del vehículo se expone a ser averiado. Por lo general, las llantas no tienen cocada de agarre y el riesgo accidentes se incrementa en pendientes o en zonas de lluvia. Los neumáticos deben estar de acuerdo al terreno donde se va a circular pero esta condición no se supervisa.</p>
<p>4. Cantidad de pasajeros transportados</p>	<p>4. Cantidad de pasajeros transportados</p>

Vehículos Categoría M3 (Bus)	Vehículos Categoría M1 (Auto Colectivo)
Los buses están diseñados para determinada cantidad de asientos que permite que los pasajeros vayan sentados y con asientos ergonómicos que permiten soportar varias horas de viaje y un descanso que no dañe su salud física.	En el caso de los station wagon, estos vehículos se sobrecargan con hasta 11 pasajeros, a pesar que su diseño y fabricación es para una capacidad de 4 pasajeros, lo cual se coteja en los reportes de accidentes que han ocurrido. Inclusive se carga en el techo del vehículo, con lo cual la sobre carga del vehículo se incrementa. El sobrepeso pone en riesgo el viaje en especial en curvas y pendientes.
5. Sistema de luces para zonas andinas Los vehículos cuentan con faros de luces apropiados complementados con faros neblineros que permiten una visibilidad en zonas de densas lluvias de hasta 10 mts, reduciendo el riesgo de choques frontales con otros vehículos en pendientes y en curvas peligrosas.	5. Sistema de luces para zonas andinas Su sistema de luces es débil para soportar lluvias torrenciales en zonas andinas o zonas con neblina, incrementando el riesgo de caídas a abismos y choques frontales.
6. Sistema de revisiones técnicas Cada seis (06) meses, estos vehículos pasan revisiones técnicas para continuar realizando su servicio de transporte de pasajeros. De no contar con Certificado de Inspección Técnica vehicular, el servicio no es autorizado quedando inhabilitado para continuar prestando el servicio.	6. Sistema de revisiones técnicas Las revisiones técnicas son anuales, dado que se utiliza la modalidad de CITV para uso particular, no para servicio de transporte de pasajeros, lo que eleva el riesgo de no reunir las condiciones técnicas necesarias para brindar el servicio de transporte de pasajeros, ya que en un año todas las partes, piezas y sistemas del vehículo han sufrido desgaste y fatiga, que de no cambiarse constituyen potenciales causas de accidentes de tránsito.

Fuente: DPNTRA

Como se puede advertir los vehículos de la categoría M3 tiene ventajas técnicas comparativas con relación a los vehículos de la categoría M1 para brindar el servicio de transporte nacional o regional, además se debe tener en consideración que el servicio de transporte masivo de personas en vehículos de mayor capacidad, muestran una mejor eficiencia en el uso de la infraestructura vial, que en nuestro país es limitada y gran parte de la misma se encuentra en rehabilitación, lo cual es concordante con lo previsto en el artículo 7 de la LGTT.

Por ello, consideramos que la Autógrafa de Ley colisiona con el objetivo de la LGTT de privilegiar el empleo de vehículos más seguros y que muestren mayor eficiencia en el uso de la capacidad vial y de esa manera evitar o reducir los índices de accidentabilidad, además de la preservación del ambiente.

Es importante señalar que el MTC cuenta con un registro de 2,986 empresas de transporte operativas, en las modalidades regular y especial (sin considerar las empresas de transporte internacional), de las cuales más del 50% son empresas emergentes que operan con vehículos de la categoría M3, por lo que, introducir vehículos M1 para la prestación del servicio de transporte de pasajeros nacional y regional, desincentivaría a que más empresas opten por adquirir vehículos de mayor capacidad de transporte de pasajeros, incidiendo negativamente en la política de macro-transportación que fomenta el Estado peruano.

- Además, el protocolo Sanitario Sectorial para la prevención del COVID-19, en el servicio de transporte público especial de personas en la modalidad de Taxi y en vehículos menores, señala que los vehículos M1 que prestan este servicio solo pueden llevar como máximo dos pasajeros, dejando libre el asiento del copiloto y el asiento central en la parte posterior del vehículo para mantener la distancia social entre pasajeros. Asimismo, el protocolo señala que el servicio de taxi no puede ofrecer el servicio compartido, es decir, que el vehículo recoja a varios pasajeros que viajen en una misma ruta.

Teniendo en cuenta que la Autógrafa de Ley propone que el servicio de transporte terrestre de pasajeros de ámbito nacional y regional se realice en vehículos de las categorías M1 se debería establecer un Protocolo con las mismas reglas establecidas en el Protocolo antes indicado para los vehículos del servicio de taxi. Sin embargo, se debe tener en consideración que los pasajeros de los servicios de taxi por un lado viajan distancias cortas en el ámbito urbano y por tanto están un menor tiempo en el vehículo y menos expuestos a contagio, además que el viaje lo realizan en compañía de una persona de su entorno familiar, amical o laboral más cercano, y por otro lado en el ámbito urbano la probabilidad de detección del incumplimiento del taxista de la disposición de aforo del vehículo es mayor que en una carretera.

Por el contrario, el servicio de transporte terrestre de pasajeros de ámbito nacional y regional implica que los pasajeros permanezcan un mayor tiempo en vehículos más pequeños a manera de ejemplo, los pasajeros dependiendo del destino y origen viajan entre 2 a 6 horas y media en vehículos M1 con otros pasajeros, por lo que su exposición al contagio es mayor.

A ello, debemos agregar que, por un lado, los incentivos del transportista o conductor es poder llevar la mayor cantidad de pasajeros posibles que le permita cubrir sus costos operativos y obtener una ganancia por cada viaje que realice, teniendo en cuenta que las distancias son más largas, por lo que tendrá el incentivo de incumplir el aforo, y por otro lado, la probabilidad de detección del incumplimiento del aforo del vehículo disminuye en carretera, pues estaríamos ante un escenario de atomización de este servicio que implica un mayor despliegue de personal y recursos para fiscalizar.

En ese sentido, en el contexto de la pandemia del COVID 19, aprobar una disposición como la formulada en la Autógrafa de Ley, podría conllevar a que el servicio de transporte terrestre de personas de ámbito nacional y regional en automóviles de la categoría M1 se constituya en un vector de contagio de esta enfermedad por parte de los usuarios de estos servicios y del conductor del vehículo. Ello, debido a que el modelo de negocio del auto colectivo que actualmente se realiza de manera informal, se sustenta en llevar en un auto sedan o station wagon, entre 5 a 6 pasajeros, para alcanzar su rentabilidad, por lo que el transportista o conductor tendrá mayores incentivos a incumplir el aforo del vehículo, más aún si la probabilidad de detección de este incumplimiento en carretera es menor.

7. Por otra parte, la Primera Disposición Complementaria de la Autógrafa de Ley dispone que el Poder Ejecutivo en treinta (30) días calendarios debe reglamentar la ley, para lo cual debe desarrollar los procedimientos administrativos para que el MTC y los Gobiernos Regionales brinden la autorización respectiva a las empresas que deseen brindar el servicio de transporte de pasajeros en el ámbito nacional y regional en vehículos de la categoría M1.

Sin embargo, la Primera Disposición Complementaria del proyecto normativo no toma en consideración lo dispuesto en el artículo 2 de la Decreto Legislativo N° 1310 que regula el proceso de Análisis de Calidad Regulatoria que deben realizar las entidades del Poder Ejecutivo antes de emitir una norma que contenga procedimientos administrativos, las mismas que deben ser coordinadas con la Comisión Multisectorial de Calidad Regulatoria, adscrita a la Presidencia del Consejo de Ministros, lo cual implica un proceso de coordinación que excedería el plazo de reglamentación antes señalado.

Además, no toma en consideración que el reglamento debe regular aspectos referidos a las obligaciones legales, técnicas y operacionales del servicio de transporte de pasajeros en el ámbito nacional y regional en vehículos de la categoría M1, así como, modificar la tabla de infracciones y sanciones del RNAT para comprender infracciones específicas para este servicio.

8. En lo que respecta a la Segunda y Tercera Disposición Complementaria de la Autógrafa de Ley, la Ley de creación de la SUTRAN, Ley N° 29380, establece que esta entidad es la encargada de normar, supervisar, fiscalizar y sancionar las actividades del transporte de personas, carga y mercancías en el ámbito nacional e internacional y las actividades vinculadas con el transporte de mercancías en el ámbito nacional. Por tanto, la SUTRAN no tiene la competencia para administrar, publicar y actualizar los registros de transportistas que prestarían el servicio de auto colectivo a nivel nacional en vehículos M1.

Ello debido a que dicha competencia corresponde al MTC en lo referente a los servicios de transporte de personas de ámbito nacional, por lo que correspondería a esta entidad el administrar, publicar y actualizar el registro de los transportistas que realizarían este servicio, y en el ámbito regional esta competencia correspondería al Gobierno Regional.

Asimismo, el permitir la prestación de los servicios de transporte de personas de ámbito nacional en vehículos M1 y M2 incrementará el universo de agentes a fiscalizar por la SUTRAN, agentes que registran mayores tasas de letalidad y severidad respecto de los servicios autorizados y grandes excesos de velocidad permitida, hecho que indica claramente que la SUTRAN requeriría un mayor incremento de capacidad de fiscalización que la requiere hoy, a través de un aumento sustancial de recursos para el financiamiento de una mayor cantidad de fiscalizadores en campo, y de inversión, operación y mantenimiento de mayores medios electrónicos de monitoreo.

9. En lo que corresponde a la Cuarta Disposición Complementaria de la Autógrafa de ley, es pertinente señalar que el incremento de la oferta de viajes, para fiscalizar adecuadamente los servicios de transporte de personas en el ámbito nacional para que se presten de manera segura, se requiere un incremento sustancial de la capacidad de fiscalización en carreteras que tiene hoy la SUTRAN, pues con la capacidad que actualmente tiene SUTRAN resulta inviable garantizar que la prestación de los nuevos servicios de transporte de personas en M1 y M2 se realizará de manera segura.

Asimismo, la implementación de las medidas orientadas a incrementar la capacidad de fiscalización de la SUTRAN, no solo requiere recursos de manera sostenible, si no también plazos adecuados para su correcta ejecución. En ese sentido, en la autógrafa de la ley se plantean 6 meses para la adecuación por parte de las empresas, tiempo que, para el órgano fiscalizador, resulta insuficiente e inviable para implementar mejoras, en el supuesto caso en el que se contarán con los recursos.

10. La Quinta Disposición Complementaria de la Autógrafa de ley establece el carácter temporal de la autorización para prestar el servicio de transporte terrestre de pasajeros en el ámbito nacional y regional, al señalar que dicha ley tiene vigencia de cuatro (4) años, prorrogables por un plazo máximo de tres (3) años, solo si al vencimiento del plazo original, el MTC o la autoridad competente emite opinión positiva respecto de la prórroga para cubrir el déficit del servicio de pasajeros interregional e interprovincial.

No obstante, no se desarrolla en que ciudades del país se ha evidenciado el déficit del servicio de transporte terrestre de pasajeros de ámbito nacional o regional y que no puede ser atendido por la actual oferta de estos servicios, se asume que todas las ciudades del país tienen dicho déficit y por tanto requieren que temporalmente se preste este servicio en vehículos de la categoría M1.

Esta ausencia de análisis no permite determinar las causas que subyacen a ese déficit en las ciudades en donde se puede presentar esta situación, para que, sobre la base ello, poder analizar las diferentes alternativas de solución a dichas causas, entre ellas, la autorización

temporal de vehículos de la categoría M1 para prestar dicho servicio o subvencionar la oferta existente para que pueda atender a ciertas rutas que no son atractivas para el mercado. No obstante ello, el legislador reconoce que la solución planteada en el proyecto normativo no puede ser una solución definitiva al problema planteado, por lo que es necesario analizar diferentes opciones de solución al problema público descrito.

11. Finalmente, en lo que corresponde a la situación actual, se precisa que, la epidemia durará hasta que en el país dejen de presentarse casos de personas con COVID-19, es decir, cuando la curva de casos desaparezca. Esto significa que, mientras que en el Perú sigan existiendo personas que portan el virus y lo eliminan a través de su saliva y secreciones, siempre es probable que este virus alcance a alguna persona susceptible y le ocasione un cuadro clínico. Basta con que una de las personas del vehículo colectivo tenga el virus, para que las personas que utilicen el servicio simultáneamente y aquellos pasajeros que lo utilicen hasta el momento de su desinfección, estén expuestos a contagiarse. Esto ocurrirá, porque el espacio del vehículo colectivo es pequeño y las personas que utilizan los elementos de dicha unidad, fácilmente pueden entrar en contacto con la superficie donde se mantienen las secreciones del portador del virus.

Mediante el análisis de lo propuesto en la Autógrafa de Ley, y en salvaguarda de lo establecido en el Decreto Supremo N° 083-2020-PCM y demás normas complementarias, se concluye que la Autógrafa de Ley es inviable para ser utilizada durante la epidemia de COVID-19, por hacer imposible la aplicación de la medida sanitaria de distanciamiento social establecida por el gobierno del Perú, debiendo tenerse en cuenta además lo dispuesto por la Resolución Ministerial N° 258-2020-MTC/01, que aprueba los Protocolos Sanitarios Sectoriales para la continuidad de los servicios bajo el ámbito del Sector Transportes y Comunicaciones.

Culminado el periodo de aislamiento o cuarentena impuesta por el gobierno, la utilización de vehículos de transporte colectivo con menos de 8 lugares y hasta 5 toneladas (M1 y M2), se convertirá indudablemente en una actividad insegura, que permitirá el fácil e incontrolable contagio de persona a persona del virus de COVID-19, ocasionando de esta manera rebrotes locales de la enfermedad y recarga de los establecimientos de salud, con casos clínicos moderados y severos, así como casos de muertes en la población. Por tal razón, es la Autoridad Sanitaria Nacional la que debe determinar cuándo se ha eliminado el virus del territorio nacional y si es posible la utilización de este tipo de transporte por los ciudadanos peruanos y otros residentes en el territorio nacional.

Una de las intervenciones más importantes para la prevención de la transmisión del COVID-19 es el distanciamiento físico, el cual, junto al aislamiento domiciliario de los casos, debería tener impacto en la reducción o aplanamiento de la curva epidemiológica.

Sobre el particular, el distanciamiento físico ha sido definido en diversos documentos normativos como el conjunto de medidas para el control de infecciones, cuyo objetivo es reducir las posibilidades de contacto entre las personas infectadas y no infectadas, con la finalidad de minimizar la transmisión de enfermedades infecciosas, como es el COVID-19.

Debiéndose considerar además que, en el contexto actual generado por la pandemia de COVID-19, la aprobación de la autógrafa de ley resulta perjudicial para la población, toda vez que conllevará a una mayor transmisión del virus, lo cual no se condice con las medidas sanitarias dispuestas por el Ministerio de Salud, como el distanciamiento físico, destinado a prevenir la propagación del COVID-19.

Por tanto, atendiendo a las razones expuestas, no resulta pertinente la aprobación de la Autógrafa de Ley, en tanto la prestación del servicio de transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos se contrapone con la normatividad técnica vigente y con las políticas

públicas de transporte. Asimismo, la aprobación de esta Autógrafo de Ley generaría diversas externalidades negativas como poner en riesgo la seguridad de los usuarios del transporte público, generar un incremento en los niveles de accidentabilidad, congestión y afectación al medio ambiente.

Por las razones expuestas, se observa la Autógrafo de Ley, en aplicación del artículo 108 de la Constitución Política del Perú.

Atentamente,



MARTÍN ALBERTO VIZCARRA CORNEJO
Presidente de la República



VICENTE ZEBALLOS SALINAS
Presidente del Consejo de Ministros

Proyecto N° 1170/2016-CR y otros

CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, 10...de junio de 2020

Pase a la Comisión de Transportes y Comunicaciones, con cargo de dar cuenta de este procedimiento al Consejo Directivo.



JAVIER ANGELES ILLMANN
Oficial Mayor
CONGRESO DE LA REPÚBLICA



EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA;
Ha dado la Ley siguiente:



LEY QUE PRECISA LOS ALCANCES DE LA LEY 28972, LEY QUE ESTABLECE LA FORMALIZACIÓN DEL TRANSPORTE TERRESTRE DE PASAJEROS EN AUTOMÓVILES COLECTIVOS

Artículo 1. Precisión de la formalización de automóviles colectivos

Precísase que los automóviles colectivos a los que se refiere la Ley 28972, Ley que establece la formalización del transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos, son los de la clasificación vehicular M1, con carrocería sedán o station wagon, establecida por el Decreto Supremo 058-2003-MTC.

Artículo 2. Inclusión vehicular

Inclúyense en los alcances de la presente ley a aquellas unidades de clasificación M2, para zonas rural y urbana establecida por el Decreto Supremo 058-2003-MTC, vehículos con más de ocho plazas, excluida la del conductor, cuya masa máxima no supere las cinco (5) toneladas, diseñados y fabricados para transporte de pasajeros.

Artículo 3. Autorizaciones

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) autoriza el servicio de transporte terrestre de pasajeros en automóvil colectivo de ámbito nacional e interregional, entre ciudades de provincias ubicadas en distintas regiones.

Los gobiernos regionales y locales autorizan el servicio de transporte terrestre de personas en automóvil colectivo de ámbito interprovincial e interdistrital, entre provincias y distritos ubicados en una misma región, según corresponda.

Los vehículos de clasificación M1 y M2 autorizados para prestar el servicio de transporte terrestre de pasajeros en automóvil colectivo deben cumplir con las condiciones técnicas y de seguridad que se establezcan en el reglamento de la presente ley y por las autoridades competentes.





DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS

PRIMERA. El Poder Ejecutivo, en el plazo de treinta (30) días calendario, reglamenta la presente ley, sin distorsionar el espíritu de la misma y bajo responsabilidad funcional.



SEGUNDA. La Superintendencia de Transporte Terrestre de Pasajeros, Carga y Mercancías (SUTRAN) administra, publica y actualiza el registro oficial de empresas que, a nivel nacional, prestan el servicio de transporte terrestre de pasajeros en automóvil colectivo que utilizan vehículos de clasificación M1 y M2.



Una vez empadronados las empresas y sus vehículos a que se refiere el párrafo precedente, no se podrá incrementar el número de vehículos señalados a efectos de la habilitación vehicular inicial correspondiente.

TERCERA. Para garantizar la seguridad de los pasajeros en el servicio de transporte terrestre en automóvil colectivo en vehículos de clasificación M1 y M2, las autoridades nacionales, regionales y locales, por intermedio de sus unidades u organismos de fiscalización como la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías (SUTRAN), las gerencias de transporte urbano (GTU) o quien haga sus veces y la Policía Nacional del Perú (PNP), implementan procedimientos de vigilancia y control electrónico, según sus funciones y competencias contenidas en la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.

CUARTA. Las personas jurídicas autorizadas para el servicio de transporte terrestre de personas en automóviles colectivos de ámbito nacional, regional, provincial tendrán un plazo de seis (6) meses, a partir de la publicación del reglamento de la presente ley, para adecuarse a las nuevas disposiciones legales emitidas por la presente ley y la autoridad competente, según corresponda.

QUINTA. La presente ley tiene una vigencia de cuatro (4) años, prorrogables por un plazo máximo de tres (3) años, solo si al vencimiento del plazo original, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) o la autoridad competente emite opinión positiva respecto a la prórroga para cubrir el déficit del servicio de



pasajeros interregional e interprovincial, señalando el plazo y el número de vehículos necesarios para dicho fin.



SEXTA. Para los efectos de la presente ley, quedan excluidas las circunscripciones de Lima Metropolitana y la Provincia Constitucional del Callao.

DISPOSICIÓN TRANSITORIA FINAL



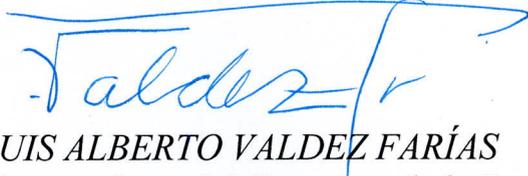
ÚNICA. Condiciones de bioseguridad

La prestación del servicio de transporte terrestre de pasajeros en automóvil colectivo debe realizarse cumpliendo los lineamientos de bioseguridad ante el COVID-19 emitidos por el Ministerio de Salud (MINSA), los protocolos sanitarios sectoriales emitidos por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) y con los planes de vigilancia y control del COVID-19, en tanto se encuentren vigentes.

Comuníquese al señor Presidente de la República para su promulgación.

En Lima, a los veinte días del mes de mayo de dos mil veinte.


MANUEL MERINO DE LAMA
 Presidente del Congreso de la República


LUIS ALBERTO VALDEZ FARIÁS
 Primer Vicepresidente del Congreso de la República

AL SEÑOR PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA