

DICTAMEN CON TEXTO SUSTITUTORIO RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 1389/2016-CR, QUE PROPONE “LEY QUE ESTABLECE CONDICIONES PARA EL COBRO DEL PEAJE DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL Y PARA PREVENIR LA COMISIÓN DE ACTOS DE CORRUPCIÓN”.

➤ **MINISTERIO DE JUSTICIA Y DERECHOS**

Mediante oficio N° 1559-2016-2017-CTC/CR, de fecha 18 de mayo de 2017, recibido 22 del mismo mes y año, se solicitó opinión técnica a la señora **María Soledad Pérez Tello**, en su condición de Ministra de Justicia y derechos Humanos, habiéndose recibido opinión.

➤ **MINISTERIO DE ECONOMIA DE FINANZAS**

Mediante oficio 1555-2016-2017-CTC/CR, de fecha 18 de mayo de 2017, recibido el 22 del mismo mes y año, se solicitó opinión técnica al señor **Alfredo Thorne Veeter**, en su condición de Ministro de Economía y Finanzas, habiéndose recibido opinión sobre el proyecto.

➤ **DEFENSORÍA DEL PUEBLO**

Mediante oficio N° 1560-2016-2017-CTC/CR, de fecha 18 de mayo 2017, recibido el 22 del mismo mes y año, se solicitó opinión técnica al señor **Walter Gutiérrez Camacho**, en su condición de Defensor del Pueblo, habiéndose recibido opinión.

➤ **ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO (OSITRAN)**

Mediante oficio N° 1558-2016-2017-CTC/CR, de fecha 18 de mayo de 2017, recibido el día 25 del mismo mes y año, se solicitó opinión técnica al señor **Roberto Andrés Ramos Murga**, en su condición Gerente General de Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (OSITRAN), habiendo recibido opinión al respecto.

➤ **PROMOCIÓN DE INVERSIÓN PRIVADA (PROINVERSIÓN)**

Mediante oficio N° 1557-2016-2017-CTC/CR, de fecha 18 de mayo de 2017, recibido el día 23 del mismo mes y año, se solicitó opinión técnica al señor **Carlos Herrera Perret**, en su condición Director Ejecutivo de la Promoción de Inversión Privada, no habiendo recibido opinión al respecto.

➤ **LA MUNICIPALIDAD METROPOLITANA DE LIMA**

Mediante oficio N° 1566-2016-2017-CTC/CR, de fecha 18 de mayo de 2017, recibido el 22 del mismo mes y año, se solicitó opinión técnica al señor **Luis Castañeda Lossio**, en su condición de Alcalde de la Municipalidad Metropolitana de Lima, no habiéndose recibido opinión al respecto.

➤ **LA MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE PUENTE PIEDRA**

Mediante oficio N° 1567-2016-2017-CTC/CR, de fecha 18 de mayo de 2017, recibido el 24 del mismo mes y año, se solicitó opinión técnica al señor **Milton Jiménez**

DICTAMEN CON TEXTO SUSTITUTORIO RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 1389/2016-CR, QUE PROPONE “LEY QUE ESTABLECE CONDICIONES PARA EL COBRO DEL PEAJE DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL Y PARA PREVENIR LA COMISIÓN DE ACTOS DE CORRUPCIÓN”.

Salazar, en su condición de Alcalde de la Municipalidad distrital de Puente Piedra, no habiéndose recibido opinión al respecto.

➤ **COLEGIO DE INGENIEROS DEL PERÚ**

Mediante oficio N° 1561-2016-2017-CTC/CR, de fecha 18 de mayo de 2017, recibido el 22 del mismo mes y año, se solicitó opinión técnica al señor **Jorge Alva Hurtado**, en su condición de Decano Nacional del Colegio de Ingenieros del Perú, no habiéndose recibido opinión al respecto.

➤ **ASOCIACION PARA EL FOMENTO DE LA INFRAESTRUCTURA NACIONAL (AFIN)**

Mediante oficio N° 1556-2016-2017-CTC/CR, de fecha 18 de mayo de 2017, recibido el 23 del mismo mes y año, se solicitó opinión técnica al señor **Gonzalo Prialé Zevallos**, en su condición de Presidente de la Asociación para el Fomento de la infraestructura Nacional (AFIN), no habiéndose recibido opinión sobre el proyecto.

I.3 Opiniones recibidas

➤ **MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES**

Mediante oficio N°880-2017-MTC/01 de fecha 29 de noviembre de 2017, el Ministro de Transportes y Comunicaciones señor **Bruno Giuffra Monteverde**, remite la opinión de su sector adjuntando los informes de sus órganos técnico: **Informe N° 629-2017-MTC/15.01 de la Dirección General de Transporte Terrestre, el Informe N0 0782-2017-MTC/25 de la Dirección General de Concesiones en Transportes, y del Informe N° 3651-2017-MTC/08 de la Oficina General de Asesoría Jurídica.**

Estos informes cuestionan diversos artículos de la propuesta legislativa, concluyendo que se debe observar la iniciativa, en su parte considerativa señala que la propuesta es contradictoria con las normas ya vigentes y la constitución¹ al cuestionar o tratar de imponer nuevas condiciones o clausulas a los contratos vigentes de las vías ya concesionadas.

➤ **MINISTERIO DE ECONOMIA DE FINANZAS**

Mediante oficio N°1693-2017-EF/10.01 de fecha 11 de agosto 2017, el ministro de Economía y Finanzas **Fernando Zavala Lombardi**, emitió su pronunciamiento adjuntando el **Informe N° 112-2017-EF/50.07, elaborado por la Dirección General de Política de Promoción de la Inversión Privada**, el cual contiene los informes de la **Dirección General de Endeudamiento y Tesoro Público y de la Dirección General de Presupuesto Público**, así como **Agencia de Promoción de la Inversión Privada (PROINVERSIÓN).**

¹ Contraviene el artículo 62 de la Constitución Política del Perú.

DICTAMEN CON TEXTO SUSTITUTORIO RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 1389/2016-CR, QUE PROPONE “LEY QUE ESTABLECE CONDICIONES PARA EL COBRO DEL PEAJE DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL Y PARA PREVENIR LA COMISIÓN DE ACTOS DE CORRUPCIÓN”.

Este informe por su análisis minucioso consideramos que es importante reproducir sus conclusiones:

- “3.1 El objeto del Proyecto de Ley (impedir actos de corrupción mediante la gestión de infraestructura vial) no concuerda con lo señalado en su Exposición de Motivos, la cual se centra en la problemática de concesiones viales por estudios deficientes o incompletos y no por actos de corrupción. Sin embargo, es preciso indicar que la normativa APP vigente ya contiene mecanismos que buscan fomentar una política de integridad y prevención de actos de corrupción, a través del impedimento para contratar con el Estado de personas naturales y jurídicas vinculadas a actos de corrupción, y la obligación del OPIP de incluir en las Bases mecanismos que eviten actos de corrupción y de incluir en los contratos una cláusula anticorrupción.**
- 3.2 El artículo 3 del Proyecto de Ley vulnera la normativa del Sistema Nacional de Control al asignar al OSITRAN funciones que le competen exclusivamente a la Contraloría General de la República por mandato constitucional. Asimismo, contraviene la normativa que regula el funcionamiento del OSITRAN y distorsiona las funciones asignadas por ley a dicho organismo regulador.**
- 3.3 El Proyecto de Ley, mediante sus artículos 4 y 6, plantea Niveles de Servicio homogéneos para todos los contratos de concesión, modificando los indicadores de calidad previstos en los contratos de APP vigentes, lo que conlleva a que los inversionistas privados invoquen la cláusula de equilibrio económico financiero de sus contratos solicitando compensaciones por la variación de sus ingresos o costos por la nueva ley, generándose de esta manera el gasto de recursos fiscales para el pago a dichas empresas.**
- 3.4 El artículo 5 del Proyecto de Ley desincentiva el desarrollo de nuevos proyectos viales al suprimir la aplicación de reglas de exclusividad para el uso de vías concesionadas y por ende el mecanismo para el retorno de inversiones. Asimismo, la propuesta normativa activaría las cláusulas de Ingresos Garantizados de los contratos de APP vigentes, obligando a que se destinen recursos públicos para compensar la falta de ingresos en las vías nacionales concesionadas por disminución de la demanda.**
- 3.5 A través de su artículo 7, la propuesta normativa restringe el uso de recursos provenientes de peajes, prohibiendo de esta forma la participación privada para la construcción, operación y mantenimiento de vías, al no permitir el destino de dichos recursos para cubrir los costos de las inversiones y la rentabilidad esperada por las empresas privadas que gestionarían las infraestructuras viales.**

DICTAMEN CON TEXTO SUSTITUTORIO RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 1389/2016-CR, QUE PROPONE “LEY QUE ESTABLECE CONDICIONES PARA EL COBRO DEL PEAJE DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL Y PARA PREVENIR LA COMISIÓN DE ACTOS DE CORRUPCIÓN”.

- 3.6 **El Proyecto de Ley, a través de sus artículos 8, 9 y 10, elimina la posibilidad de desarrollar proyectos de APP autofinanciados de infraestructura pública vial, lo que generaría mayor gasto de recursos públicos - al permitirse Únicamente proyectos cofinanciados o mediante Obra Pública Tradicional -, reducción del presupuesto de las entidades y mayores plazos para la adjudicación de los proyectos de inversión.**
- 3.7 **El criterio de ubicación de peajes planteado por el Proyecto de Ley no toma en cuenta que en los proyectos de APP la ubicación de peajes se va definiendo en función a los estudios realizados por cada proyecto, lo cual se ve reflejado en los contratos de APP suscritos por el Estado peruano a la fecha. Por ello, la propuesta normativa generaría el derecho de las inversionistas de solicitar al Estado el restablecimiento del equilibrio económico financiero de los contratos por modificaciones normativas y el consecuente gasto de recursos fiscales por el pago a las empresas privadas.**
- 3.8 **La propuesta normativa vulnera el Sistema Nacional de Promoción de la Inversión Privada al reducir el plazo máximo de los contratos de APP a 30 años e impacta negativamente en la estructuración y adjudicación de los proyectos de APP de gran envergadura (líneas de metro, aeropuertos, ferrocarriles), los cuales requieren plazos largos de duración por los montos de inversión comprometidos. Asimismo, el Proyecto de Ley modifica los plazos de contratos de APP con vigencia mayor a 30 años, tal es el caso de los Contratos de Concesión del Proyecto Camisea y el Contrato de Concesión de la Línea 2 del Metro de Lima, supuesto en el cual los inversionistas privados activarían la cláusula de equilibrio económico financiero, solicitando las compensaciones para la variación de sus ingresos o costos derivado de la nueva ley, generándose a su vez el uso de recursos públicos por dichos pagos.**
- 3.9 **Los artículos 5, 6, 7 y 10 del Proyecto de Ley conllevarían un contingente que afectaría a las finanzas públicas, debido a que podrían generar un incremento en la probabilidad de activación de compromisos contingentes del Estado (ingresos Mínimos Garantizados en los contratos de APP autofinanciados, un mayor requerimiento de recursos públicos para el pago de los compromisos firmes para el caso de los contratos de APP cofinanciados y una causal de desequilibrio económico financiero prevista en los contratos de APP.**
- 3.10 **La propuesta normativa contraviene lo dispuesto en los literales c) y d) del artículo 3 de la Ley N° 30519, Ley de Equilibrio Financiero del Sector Público para el Año Fiscal 2017, en tanto que dispone nuevas obligaciones y funciones a cargo de las entidades sin antes haberse determinado el costo que deberán asumir para la implementación de las mismas.**

DICTAMEN CON TEXTO SUSTITUTORIO RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 1389/2016-CR, QUE PROPONE “LEY QUE ESTABLECE CONDICIONES PARA EL COBRO DEL PEAJE DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL Y PARA PREVENIR LA COMISIÓN DE ACTOS DE CORRUPCIÓN”.

3.11 *Finalmente, los aspectos que pretende regular la propuesta normativa, por su especificidad, deben determinarse de acuerdo a la particularidad de cada proyecto y en función al diseño del contrato, pero no mediante una norma con rango de ley*”. (las negritas son nuestras, para poner énfasis)

Como observamos, el ministerio de Economía y Finanzas cuestiona casi toda la propuesta, por estar regulado, por contravenir los contratos de concesión o por no estar debidamente fundamentada.

➤ MINISTERIO DE JUSTICIA Y DERECHOS HUMANOS

Mediante oficio N° 1667-2017-JUS/SG, la Secretaria General del ministerio remite el Informe N° 107-2017-JUS/GA, mediante el cual se emite la opinión del sector, bajo las siguientes conclusiones:

- “(i) De acuerdo al análisis efectuado al Proyecto de Ley N° 1389/2016-CR que establece las condiciones mínimas para el cobro de peaje en la infraestructura vial **se advierte que no se establece alguna justificación o sustento de los artículos propuestos en dicha iniciativa legislativa, lo cual tendría que efectuarse para comprender el sentido de la norma, conforme lo establece el artículo 2 de la Ley N° 26889.***
- “(ii) El artículo 6 establece que el tiempo máximo de espera en las garitas de cobro de peaje es de 15 minutos, caso contrario se levantará la tranquera, pero puede ocurrir causas no imputables que ocasionen ello, lo cual no ha sido meritudo en la propuesta.*
- “(iii) El artículo 9 alude a la transparencia en la recaudación por el cobro del concepto de peaje por "cabina de peaje"; pero en los demás artículos se alude a "unidad de peaje", lo cual requiere se homogenización.*
- “(iv) En el artículo 10 se establece que en el plazo de 3 años, todos los sistemas de peajes a nivel nacional, deben contar con un sistema de pago electrónico; sin embargo, ello no depende de la dación de una norma, sino de la factibilidad material que la entidad pública que administra peajes pueda efectuarlo conforme a su disponibilidad presupuestal y en relación a las empresas concesionarias, éstas la efectuaran según los plazos establecidos en los contratos y el modo conforme se ha acordado.*
- “(v) Respecto al artículo 11, se dispone que no se ubicarán peajes de vías concesionadas dentro de las ciudades, sin embargo, esto tiene que respetar los contratos de concesión vigentes en caso dispusieran lo contrario, en atención a que esta norma no puede modificar los términos contractuales celebrados bajo las normas vigentes en dicho momento, conforme el artículo 62 de la Constitución Políticas del Perú.*
- “(vi) En relación a la propuesta de modificación del artículo 61 del Reglamento del Decreto Legislativo N° 1224, aprobado por Decreto Supremo N° 410-2015-EF, de reducir de 60 a 30 años, **resulta necesario algún sustento técnico para su modificación.***

DICTAMEN CON TEXTO SUSTITUTORIO RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 1389/2016-CR, QUE PROPONE “LEY QUE ESTABLECE CONDICIONES PARA EL COBRO DEL PEAJE DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL Y PARA PREVENIR LA COMISIÓN DE ACTOS DE CORRUPCIÓN”.

(vii) Sin perjuicio de ello, se considera que el referido Proyecto de Ley cumple parcialmente con lo establecido en el Manual de Técnica Legislativa aprobado por el Congreso de la República mediante Acuerdo N° 095-2010-2011/MESA-CR y la Ley N°26889, Ley Marco para la Producción y Sistematización Legislativa y su Reglamento, aprobado per Decreto Supremo N°008-2006-JUS”. (las negritas son nuestras)

Como observamos el ministerio cuestiona la propuesta legislativa, por contravenir la normatividad vigente y carecer de sustento las propuestas en su exposición de motivos.

➤ **ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO (OSITRAN)**

Mediante oficio N° **197-17-GG-OSITRAN**, el Gerente General (e) Antonio Flores Chinte, remite el **Informe N° 014-17-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN** elaborado por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización y la Gerencia de Asesoría Jurídica de OSITRAN, la cual realiza un análisis minucioso artículo por artículo, estableciendo que las propuestas contraviene el artículo 62 de la Constitución, a normatividad vigente y en otros casos constituye una sobre legislación, pone énfasis en las funciones que se le asignarían a OSITRAN, las cuales señalan no les corresponde, dada la naturaleza de su institución.

➤ **DEFENSORÍA DEL PUEBLO**

Mediante Oficio N° **129-2018- DP/AMASPPI**, la adjunta al Defensor del Pueblo en Medio Ambiente Servicios Públicos y Pueblos Indígenas (e) señora **Alicia Abanto Cabanillas**, remite el Informe N° 003-2018-DP/AMASPPI.SP, el cual establece las siguientes conclusiones:

- 1. Reconozca los peajes como tarifas o precios y no como tributos.*
- 2. Establezca que todas las vías públicas pueden ser materia de contratos de asociación público privada, se trate de la red vial comprendida en el SINAC como de las vías urbanas a cargo de las municipalidades provinciales. El proyecto no puede referirse únicamente a las vías bajo el ámbito competencia del MTC ni puede prohibir la ubicación de peajes al interior de las ciudades.*
- 3. Amplíe las competencias de OSITRÁN para que pueda supervisar todas las concesiones viales.*
- 4. Incorpore la exigencia de una vía alterna a la vía en la que se fija el peaje.*
- 5. Incorpore los conceptos que, a manera general, deben ser cubiertos por el peaje, entre los cuales deben encontrarse los costos del mantenimiento vial y la inversión en obras de seguridad vial.*
- 6. Reconozca que la vía pública otorgada en concesión es un bien de dominio y uso público.*

DICTAMEN CON TEXTO SUSTITUTORIO RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 1389/2016-CR, QUE PROPONE “LEY QUE ESTABLECE CONDICIONES PARA EL COBRO DEL PEAJE DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL Y PARA PREVENIR LA COMISIÓN DE ACTOS DE CORRUPCIÓN”.

7. *Establezca criterios mínimos para dar publicidad a las tarifas de peajes, coma que se realice en un diario de circulación nacional, en el diario oficial y en los portales electrónicos de as empresas operadoras y de las autoridades competentes.*
8. *Establezca la necesidad de contar con un estudio técnico para determinar la distancia aceptable entre puestos de peaje.*
9. *Considere que reducir el plazo contractual de las actuales concesiones viales bajo supervisión de OSITRAN también alcanzará a otras asociaciones público privadas, por lo que deberá requerirse opinión al Ministerio de Economía y Finanzas y a la Presidencia del Consejo de Ministros.*
10. *Solicite la opinión de OSITRAN para la determinación de la tarifa de peaje.*

La opinión de la Defensoría desde la perspectiva del usuario declara favorable la iniciativa, sin embargo, demuestra un desconocimiento total de la legislación especializada de las concesiones y del respeto que debemos al artículo 62 de la Constitución Política del Perú.

II. CONTENIDO DE LA PROPUESTA LEGISLATIVA

El proyecto de ley bajo análisis, que propone la **Ley que establece condiciones mínimas para el cobro de peaje en la infraestructura vial**”, compuesto por once artículos y tres disposiciones complementarias finales y transitorias, las mismas que comprenden un nuevo cuerpo normativo dirigido a establecer condiciones que afecten aspectos relacionados a las concesiones de infraestructura vial, al cobro por uso de infraestructura vial, instalación de garitas de peaje, entre otros.

En la exposición de motivos se plantea que el Estado no estaría cumpliendo con cautelar el derecho de libertad de tránsito por sobre el interés económico del concesionario en el caso de una concesión vial; que la corrupción es uno de los elementos negativos concurrentes al momento de concesionar redes viales terrestres, desalentando la inversión, distorsionando el comercio y las prioridades de gasto gubernamentales, así mismo debemos dejar establecido que no se expone con claridad cuales los problemas que busca solucionar la propuesta.

III. MARCO NORMATIVO

- Constitución Política del Perú.
- Reglamento del Congreso de la República
- Ley 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo.
- Ley 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General.

DICTAMEN CON TEXTO SUSTITUTORIO RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 1389/2016-CR, QUE PROPONE “LEY QUE ESTABLECE CONDICIONES PARA EL COBRO DEL PEAJE DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL Y PARA PREVENIR LA COMISIÓN DE ACTOS DE CORRUPCIÓN”.

- Ley 26917, Ley de Supervisión de la Inversión Privada en Infraestructura del Transporte de Uso Público y Promoción de los Servicios de Transporte Aéreo (Ley creación de OSITRAN).
- Ley 29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.
- Decreto Legislativo 1224, Decreto Legislativo del Marco de Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos.

IV. ANÁLISIS DE LA PROPUESTA LEGISLATIVA

IV.1 Relación con el Acuerdo Nacional

La Comisión, determina que la iniciativa legislativa guarda concordancia con lo estipulado por el Acuerdo Nacional, en la **Vigésimo Primera Política de Estado** que propone mejorar la **Competitividad** del país elaborando un plan nacional de infraestructura identificando ejes nacionales de integración y crecimiento para desarrollar una red energética, vial, portuaria, aeroportuaria y de telecomunicaciones, que permita fluidez en los negocios y en la toma de decisiones.

IV.2 Análisis sobre el fondo de las propuestas legislativas

La Comisión para un proyecto de ley tan importante ha creído por conveniente analizar artículo por artículo para poder establecer sus conclusiones, veamos:

a) Artículo 1, referido al objeto de la Ley

La Comisión al analizar este artículo debe de hacer uso del manual de Técnica legislativa, por consiguiente, debe de buscar la concordancia entre el objeto de la ley y el título de la misma, así en el presente caso encontramos que estos no guardan concordancia ya que el título refiere establecer condiciones mínimas para el cobro de peaje en la infraestructura vial, mientras que el artículo en estudio establece que el objeto es establecer barreras que impidan la comisión de actos de corrupción en las concesiones de vías a nivel nacional. Recordemos la Guía de Técnica Legislativa para elaboración de Proyectos Normativos de las Entidades del Poder Ejecutivo² establece que el objeto de una ley constituye aquella parte dispositiva de la norma que identifica la materia o asunto a ser regulado. Ergo la Comisión considera que de ser viable la propuesta debe elaborarse un texto sustitutorio.

² Aprobada por Resolución Directoral N 007-2016-JUS/DGDOJ de la Dirección General de Desarrollo y Ordenamiento Jurídico del Ministerio de Justicia y Derechos Humanos.

b) Artículo 2, referido a los sujetos y ámbito de aplicación

La Comisión considera que debe precisarse que es el SINAC, así mismo, debe de precisarse que el marco de competencia es sobre las vías no concesionadas y que se concesionarían en el futuro, ya que las actuales vías concesionadas ya poseen un marco jurídico protegido por sus contratos.

c) Artículo 3 Autoridades competentes

La primera parte de este artículo está conforme a lo establecido a la normatividad del sector Transportes y Comunicaciones en el Decreto Supremo N° 017- 2007-MTC, Reglamento de Jerarquización Vial; el problema surge cuando en el último párrafo se propone la participación de OSITRAN en todas las concesiones de infraestructura vial, como sabemos su ley de creación les da competencia en las vías nacionales concesionadas, más no en las vías de competencia regional o local. Así OSITRAN opina: “(...) este artículo estaría vulnerando lo dispuesto en la Ley No 26917, Ley de Creación del OSITRAN, pues como se ha señalado en el acápite anterior dicha Ley limita las competencias de OSITRAN únicamente a las concesiones de infraestructura vial de alcance nacional. Asimismo, el REGO excluye de las competencias de este organismo regulador los proyectos vinculados a la explotación de infraestructura de alcance municipal”³.

Esta Comisión considera que establecer como nueva competencia de OSITRAN para las vías regionales y locales involucra modificar su ley de creación y estaría sujeta para las nuevas concesiones no para las vigentes ya que los contratos firmados solo pueden modificarse por acuerdos entre las partes y no por mandato de una ley conforme lo establece el artículo 62 de nuestra Constitución Política del Estado, veamos:

“Artículo 62. La libertad de contratar garantiza que las partes pueden pactar válidamente según las normas vigentes al tiempo del contrato. Los términos contractuales no pueden ser modificados por leyes u otras disposiciones de cualquier clase. Los conflictos derivados de la relación contractual sólo se solucionan en la vía arbitral o en la judicial, según los mecanismos de protección previstos en el contrato o contemplados en la ley.

Mediante contratos-ley, el Estado puede establecer garantías y otorgar seguridades. No pueden ser modificados legislativamente, sin perjuicio de la protección a que se refiere el párrafo precedente. (las negritas son nuestras)

Por esta consideración no es factible otorgar competencia en las vías regionales y locales concesionadas al OSITRAN.

³ Informe N° 014-17-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN, en el análisis Punto 33. Página 9.

d) Artículo 4 referida a las condiciones de la vía y de los estudios técnicos para el cobro de peaje.

La Comisión considera importante la primera parte de este artículo como condición general para todas las vías del país, sin embargo, debemos de resaltar que estas consideraciones y las que establezca el ministerio de Transporte y Comunicaciones deben ser tenidas en cuenta desde la entrada de vigencia de la presente ley, en cuanto a las vías concesionadas estas deben mantenerse de conformidad con lo establecido en sus contratos de concesión, al respecto OSITRAN nos dice:

*“41. Sin embargo, es importante mencionar que la mayoría de los Contratos de Concesión en carreteras que están en etapa de ejecución contractual, diseñados por el Organismo Promotor de Inversión Privada **incluyen diversas obligaciones sobre los Niveles de servicio que deben alcanzar los concesionarios en las vías. Para tales efectos, los contratos detallan diversos parámetros y objetivos para el tratamiento de baches, fisuras, parchados, ahuellamiento, hundimiento, rugosidad, entre otros; que deben ser cumplidos por todas las empresas concesionarias en la etapa de explotación de los proyectos**”⁴. (las negritas son nuestras)*

La Comisión debe de resaltar que a OSITRAN le corresponde en las vías nacionales concesionadas supervisar, fiscalizar y verificar el cumplimiento de las obligaciones detalladas en todos los contratos de concesión en relación con los niveles de servicio; y, establecer las penalidades y/o sanciones que correspondan en los casos de incumplimiento por los concesionarios.

e) Artículo 5, propone una Vía Alternativa o accesoria de carácter gratuito

La Comisión, al respecto de este tema debe señalar que el ministerio de Economía y Finanzas, el ministerio de Transportes y Comunicaciones, el Ministerio de Justicia y el OSITRAN, coinciden en señalar que si bien se debe reconocer y garantizar el derecho al libre tránsito de las vías (posición que resalta la Defensoría del Pueblo); también debe de tenerse en cuenta que el Estado peruano no cuenta con capacidad financiera para crear vías alternas en todo el país; incluso como lo señala el ministerio de Economía y Finanzas nuestra deficiencia en infraestructura aún no puede ser cubierto por no contar con los recursos necesarios, conforme a lo señalado en su informe que reproducimos:

“2.14 Asimismo, la obligación de contar con vías alternas gratuitas a las vías concesionadas, impacta negativamente en los contratos de concesión vigentes, los cuales prevén en determinados casos "Ingresos Garantizados" para los inversionistas, los que se activarían ante una disminución de la demanda por la construcción y operación de vías alternas o accesorias gratuitas. (...)”

2.15 En este sentido, la propuesta normativa gatillaría los ingresos Garantizados, obligando a que el Estado destine recursos públicos para compensar la falta de ingresos en las vías nacionales concesionadas por disminución de la demanda. Asimismo, generaría un doble gasto fiscal, pues el Estado tendría que destinar

⁴ Informe N° 014-17-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN, en el análisis Punto 41. Página 10.

DICTAMEN CON TEXTO SUSTITUTORIO RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 1389/2016-CR, QUE PROPONE “LEY QUE ESTABLECE CONDICIONES PARA EL COBRO DEL PEAJE DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL Y PARA PREVENIR LA COMISIÓN DE ACTOS DE CORRUPCIÓN”.

recursos para compensar los ingresos en las vías concesionadas y, a la vez para construir, operar y mantener las vías alternas o accesorias gratuitas que plantea el Proyecto de Ley.”⁵

La Comisión, por estas consideraciones, propone que se debe respetar las concesiones otorgadas, sin embargo, debemos reconocer que en las vías regionales y locales debió tenerse en cuenta una vía alterna o accesorias de carácter gratuito; por lo tanto, proponemos que las nuevas vías concesionadas a nivel regional y local, deben contar con una vía alterna o accesorias de carácter gratuito. Así mismo en las vías no concesionadas de la red vial a nivel nacional, en la medida que sea factible económica y técnicamente deben contar con una vía alterna o accesorias de carácter gratuito.

f) Artículo 6, está referido al tiempo máximo de espera en las unidades de peaje.

La Comisión, de la revisión de las opiniones, debe resaltar que la propuesta ha mostrado un desconocimiento sobre este tema, que ya está tratado en los contratos de concesión, en los cuales como promedio se establece entre 3 y 5 minutos el "tiempo en cola" en la zona de peaje; lo que significa que la propuesta legislativa en este extremo sería un retroceso con 15 minutos de espera como propone; por lo tanto, la Comisión propone un texto sustitutorio en el cual debemos respetar los contratos y en las nuevas vías a concesionar establecer como tiempo máximo de espera cinco minutos, luego del cual se levanta el brazo hidráulico o la tranquera y deja libre al vehículo sin pago del peaje.

g) Artículo 7, está referido al uso de los recursos recaudados en los peajes.

Al respecto reproducimos la posición del ministerio de Economía y Finanzas:

“2.18 Sobre el particular, al restringir el destino de los recursos provenientes de peajes a determinados usos, la propuesta normativa en la práctica prohíbe el desarrollo de proyectos de participación privada mediante APP para la construcción, mantenimiento y operación de infraestructuras viales, al no permitir que se destinen dichos recursos para el retorno de las inversiones de construcción, y asimismo impedir que cualquier margen de los peajes sea utilizado para cubrir la rentabilidad razonable esperada de las empresas que estarían a cargo de la gestión privada de las vías.

*2.19 De esta manera, al asumir erróneamente que la inversión en estos proyectos sólo puede desarrollarse mediante Obra Pública Tradicional, el Proyecto de Ley hace imposible el desarrollo de cualquier proyecto de inversión privada pues no permite ningún mecanismo para el retorno de las inversiones. **Cabe mencionar, que en la Exposición de Motivos de la propuesta no se señalan datos, estadísticas o información técnica, económica o legal que sustente lo planteado, por lo que el proyecto de norma además afecta de manera injustificada la libertad de empresa de las personas jurídicas para participar en proyectos de inversión de infraestructura vial, vulnerando de esta forma el artículo 59 de la Constitución Política del Perú.”⁶** (las negritas son nuestras)*

⁵ Informe N° 112-2017-EF/50.07, elaborado por la Dirección General de Política de Promoción de la Inversión Privada, en el análisis Punto 2.14 y 2.15 página 4 y 5.

⁶ Informe N° 112-2017-EF/50.07, elaborado por la Dirección General de Política de Promoción de la Inversión Privada, en el análisis Punto 2.18 y 2.19 página 5.

DICTAMEN CON TEXTO SUSTITUTORIO RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 1389/2016-CR, QUE PROPONE “LEY QUE ESTABLECE CONDICIONES PARA EL COBRO DEL PEAJE DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL Y PARA PREVENIR LA COMISIÓN DE ACTOS DE CORRUPCIÓN”.

La Comisión reitera su posición con apego al artículo 62 de la Constitución Política; es decir, respeto por los contratos de concesión estableciendo que la legislación será a futuro; así los recursos que se recauden por los conceptos establecidos en la presente ley, son intangibles y solo podrán ser utilizados en las obras del programa de mantenimiento (costos directos y administrativos) del tramo que lo genera; de haber superávit, estos serán utilizados en los trabajos similares de la Red Vial que lo genera.

h) Artículo 8, 10 y 11 referido al cobro de los usuarios, cobros de las tasas de peaje y de la ubicación de las unidades de peaje

Estos tres artículos guardan relación y son los más polémicos; al respecto, OSITRAN opina:

*“60. Conforme a lo establecido en el artículo 19 del Reglamento del Decreto Legislativo N° 1224 y el literal c) del artículo 14 del Decreto Legislativo N°1224, **la responsabilidad del diseño del Contrato de Concesión es del Organismo Promotor de Inversión Privada. En ese sentido, el establecimiento de nuevas reglas para el cobro de peajes, tales como tasas, nuevos criterios de cobra sobre la base de distancias mínimas o proporcionales a las distancias recorridas y la ubicación de unidades de peajes, implicarían un cambio en las condiciones de los Contratos de Concesión diseñados por el Organismo Promotor de la Inversión Privada. En particular, se alteraría el equilibrio económico — financiero, en lo referido a derechos, responsabilidades y riesgos asignados a las Partes en las etapas que comprendieron la formulación y estructuración del diseño del Contrato, además de vulnerar la voluntad de las partes que suscribieron los contratos.***

*61. Asimismo, establecer como condición obligatoria para todos los sistemas de peajes a nivel nacional **la puesta en operación de un sistema de pago electrónico que admita tarjeta prepaga, tarjeta de débito, tarjeta de crédito, pago por billetera móvil generaría mayores costos de inversión y/o mayores costos de mantenimiento, los cuales al no haber sido contemplados en el diseño original del Contrato podría impactar en los costos y a su vez alterar el equilibrio económico financiero inicial**”⁷. (las negritas son nuestras)*

Por su parte el informe del Ministerio de Economía y Finanzas independiente de oponerse a los artículos 8.10 y 11, es meritorio resaltar lo señalado con respecto al artículo 11, veamos:

*“2.6 Adicional a lo expuesto, el artículo 11 del Proyecto de Ley prohíbe la ubicación de peajes de vías concesionadas dentro de las ciudades, lo cual elimina la posibilidad a los Gobiernos Locales de financiar sus proyectos de inversión de infraestructura vial a través del pago de tarifas o peajes por concepto de uso de las vías (APP autofinanciadas), **obligando a dichas entidades públicas a gestionar únicamente la infraestructura local a su cargo mediante recursos públicos municipales, lo cual genera mayor uso de recursos públicos para el desarrollo de vías y además reduce considerablemente la posibilidad de cerrar las brechas de infraestructura, atender la congestión dentro de las ciudades y mejorar la***

⁷ Informe N° 014-17-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN, en el análisis Puntos 60 y 61. Página 15.

DICTAMEN CON TEXTO SUSTITUTORIO RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 1389/2016-CR, QUE PROPONE “LEY QUE ESTABLECE CONDICIONES PARA EL COBRO DEL PEAJE DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL Y PARA PREVENIR LA COMISIÓN DE ACTOS DE CORRUPCIÓN”.

calidad de vida de los ciudadanos vía la reducción de los horarios de transporte⁸. (las negritas son nuestras)

Por estas consideraciones, la Comisión considera que los artículos 8, 10 y 11 deben ser suprimidos de esta propuesta legislativa para hacer viable la propuesta.

g) En cuanto al artículo 9 referido a la transparencia de lo recaudado y de los precios del peaje

La Comisión debe señalar que existe el Reglamento General de Tarifas de OSITRAN aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 043-2004-OSITRAN y sus modificatorias, el cual establece la transparencia de la tarifa en sus artículos 29, referido a la *Entrada en vigencia y aplicación efectiva de las tarifas establecidas en el tarifario*, el artículo 30 *contenido mínimo del tarifario* y el artículo 33 *Obligación de publicar el tarifario y sus modificaciones*. Ergo, se encuentra legislado en una norma reglamentaria; sin embargo, la Comisión propone como texto sustitutorio que los conceptos cobrados a los usuarios que usan las vías terrestres a nivel nacional no concesionadas, deberán ser publicados en el portal del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (OSITRAN), de manera detallada y actualizadas diariamente, precisando el ingreso de recaudación por cabina de peaje. Previo al inicio del cobro, las tasas aprobadas deberán ser publicadas en el diario oficial "El Peruano". El incumplimiento amerita sanción por el ministerio, la cual se establecerá en el reglamento de la presente ley. Así mismo, establecemos que para las vías terrestres a nivel nacional concesionadas se regulan en el Reglamento General de tarifas del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (OSITRAN).

i) En cuanto a la Disposición Complementaria modificatoria del artículo 61 del Decreto Legislativo 1224

El tema es reiterativo ya que mediante una ley se pretende modificar concesiones otorgadas bajo el amparo del artículo 62 de la Constitución Política del Perú; es decir, contratos que no se pueden modificar si no es por mutuo acuerdo de las partes. Por esta razón hacemos nuestros los informes del ministerio de Economía y Finanzas, ministerio de Transportes y Comunicaciones y del ministerio de Justicia y Derechos Humanos; ergo la Comisión considera que esta disposición no es viable.

La Comisión, por las consideraciones expuestas considera que la propuesta es viable, por lo que recomienda su aprobación con texto sustitutorio, conforme lo hemos venido sustentado. Incluso nos permitimos proponer como artículo 10 la obligación de establecer en todo contrato de concesión una Cláusula Anticorrupción; bajo sanción de nulidad del contrato por omisión e incumplimiento de la referida cláusula. Finalmente, establecemos en una disposición única que corresponde al ministerio de Transportes y Comunicaciones en coordinación con el

⁸ Informe N° 112-2017-EF/50.07, elaborado por la Dirección General de Política de Promoción de la Inversión Privada, en el análisis Punto 2.6 página 3.

DICTAMEN CON TEXTO SUSTITUTORIO RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 1389/2016-CR, QUE PROPONE “LEY QUE ESTABLECE CONDICIONES PARA EL COBRO DEL PEAJE DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL Y PARA PREVENIR LA COMISIÓN DE ACTOS DE CORRUPCIÓN”.

OSITRAN, de acuerdo a sus competencias, elaborar el reglamento de la presente ley en el plazo de 30 días de publicado en el diario oficial "El Peruano".

V. ANÁLISIS COSTO BENEFICIO

El análisis costo beneficio sirve como método de análisis para conocer en términos cuantitativos los impactos y efectos que tiene una propuesta normativa sobre diversas variables que afectan a los actores, la sociedad y el bienestar general, de tal forma que permite cuantificar los costos y beneficios.

La Comisión con el texto sustitutorio que se presenta, considera que no existiría perjuicio al erario nacional muy por el contrario busca que en las futuras concesiones se ordene su operatividad, posean mayor transparencia y se beneficie al usuario.

La propuesta sustitutoria reconoce los contratos firmados por lo que no se puede alegar que se generar un nuevo costo al Estado o se incumplirá algún contrato de concesión vial. Sin embargo, a futuro se protegerá al usuario y se le brindarían mejores servicios.

VI. CONCLUSIÓN

Por lo expuesto, la Comisión de Transportes y Comunicaciones recomienda, de conformidad con lo establecido en el literal b) del artículo 70 del Reglamento del Congreso de la República, la **APROBACIÓN** del dictamen **CON TEXTO SUSTITUTORIO** recaído en el **PROYECTO DE LEY 1389/2016-CR, mediante el cual se propone la “LEY QUE ESTABLECE CONDICIONES PARA EL COBRO DEL PEAJE DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL Y PARA PREVENIR LA COMISIÓN DE ACTOS DE CORRUPCIÓN”.**

El Congreso de la República.

Ha dado la Ley siguiente:

FÓRMULA LEGAL CON TEXTO SUSTITUTORIO

LEY QUE ESTABLECE CONDICIONES PARA EL COBRO DEL PEAJE DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL Y PARA PREVENIR LA COMISIÓN DE ACTOS DE CORRUPCIÓN

Artículo 1. Objeto de la Ley

La presente Ley tiene por objeto establecer condiciones para el cobro del peaje de la infraestructura vial y para prevenir la comisión de actos de corrupción.

Artículo 2. Sujeto y ámbito de aplicación

- 2.1. Se encuentran sujetas a las disposiciones de la presente ley las personas naturales o jurídicas, públicas o privadas que utilizan la infraestructura del Sistema Nacional de Carreteras (SINAC) no concesionada y para las vías que se concesionan en el territorio nacional.
- 2.2. El ámbito de su aplicación es para las carreteras pavimentadas que cuenten con las condiciones técnicas que establece el ministerio de Transportes y Comunicaciones en todo el territorio nacional.

Artículo 3. Autoridades competentes

- 3.1. El Gobierno Nacional a través del ministerio de Transportes y Comunicaciones es la autoridad competente para interpretar los términos y alcances establecidos en la presente ley; así como, dictar las normas complementarias para su adecuada aplicación.
- 3.2. Las autoridades competentes para la aplicación de la presente de conformidad con los niveles de Gobierno que corresponden a la organización del Estado, son las siguientes:
 - a) El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en la Red Vial Nacional y vías nacionales concesionadas.
 - b) Los Gobiernos Regionales, en la Red Vial Departamental o Regional.
 - c) Los Gobiernos Locales, en la Red Vial Vecinal o Rural y las vías Urbanas de su jurisdicción.
- 3.3. En las vías nacionales concesionadas, el Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (OSITRAN) es el encargado de regular el comportamiento del mercado en los que actúan las empresas que explotan la red vial nacional, supervisa y fiscaliza el cumplimiento de los contratos de concesión; así mismo, debe de establecer la metodología, reglas, principios y procedimientos para fijar revisar o desregular las tarifas aplicables a la prestación de los servicios derivados de la explotación de la infraestructura de transporte de uso público,
- 3.4. En las nuevas concesiones en la Red Vial Departamental o Regional y Red Vial Vecinal o Rural y las vías Urbanas de jurisdicción de los gobiernos locales; en los contratos de concesión por obras de infraestructura y servicios públicos, como de sus adendas respectivas, cuenta para efectos de sus autorizaciones, con informe técnico previo respecto a su viabilidad por el Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (OSITRAN), de carácter vinculante; el referido informe se emite en un plazo máximo de treinta días hábiles. Asimismo, el Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (OSITRAN) es el responsable de supervisar el cumplimiento de los contratos de concesión y de las adendas de los mismos. La Contraloría General de la República realiza acciones de fiscalización antes de la suscripción de los contratos de concesión y adendas, con carácter vinculante; así mismo efectúa informes de control anualmente de las referidas concesiones.

Artículo 4. Condiciones de la vía para el cobro de peaje en vías no concesionadas y concesionadas

- 4.1. Para el cobro por uso de la infraestructura vial pública no concesionada, la carretera pavimentada debe encontrarse en óptimas condiciones de transitabilidad, en lo que se refiere al estado de la calzada, bermas, drenaje, señalización, elementos de seguridad, tiempo de espera en el peaje y tratamiento de taludes, así como por lo requisitos técnicos y específicos a cada vía que establezca el Ministerio de Transporte y Comunicaciones. Las vías concesionadas se rigen por sus respectivos contratos.
- 4.2. En los nuevos contratos de concesión se establece la obligatoriedad de contar con un sistema electrónico de pago a través de tarjeta prepago, débito, crédito, billetera móvil u otro mecanismo que dinamice el sistema de peaje. En los contratos vigentes el concedente y el Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (OSITRAN) procuran la adecuación a este numeral.

Artículo 5. Vía alterna o accesoria de carácter gratuito especialmente en vías de competencia regional o local

- 5.1. Las nuevas vías concesionadas a nivel regional y local, deben contar con una vía alterna o accesoria de carácter gratuito.
- 5.2. En las vías no concesionadas de la red vial a nivel nacional, en la medida que sea factible económica y técnicamente deben contar con una vía alterna o accesoria de carácter gratuito.

Artículo 6. Tiempo máximo de espera en las unidades de peaje

- 6.1. En las vías nacionales concesionadas, se rigen por los contratos de concesión, cuyo tiempo de espera no puede ser fijado en tiempo superior a cinco minutos, en los cuales el Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (OSITRAN) aplica las sanciones y/o penalidades que corresponden por no cumplir con el tiempo máximo de espera en las unidades de peaje
- 6.2. En las vías regionales y locales concesionadas, se rigen por los contratos de concesión, cuyo tiempo de espera no puede ser fijado en tiempo superior a cinco minutos.
- 6.3. En las vías no concesionadas el tiempo de espera para pasar un peaje en cola superior a cinco minutos, origina que se levanta el brazo hidráulico o la tranquera y deja libre al vehículo sin pago del peaje.

Artículo 7. Uso de los recursos del peaje de vías no concesionadas y concesionadas

DICTAMEN CON TEXTO SUSTITUTORIO RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 1389/2016-CR, QUE PROPONE “LEY QUE ESTABLECE CONDICIONES PARA EL COBRO DEL PEAJE DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL Y PARA PREVENIR LA COMISIÓN DE ACTOS DE CORRUPCIÓN”.

- 7.1.** Los recursos que se recauden por los conceptos establecidos en la presente ley, son intangibles y solo podrán ser utilizados en las obras del programa de mantenimiento (costos directos y administrativos) del tramo que lo genera. De haber superávit, estos serán utilizados en los trabajos similares de la Red Vial que lo genera.
- 7.2.** Las vías concesionadas se rigen bajo las condiciones estipuladas en el contrato de concesión y adendas respectivas.

Artículo 8. Ubicación de las unidades de peaje

Establézcase que partir de la vigencia de la presente ley, en la red vial nacional no se ubican unidades de cobro de peaje dentro de las ciudades. Para el caso de las vías concesionadas, éstas se ubican en los lugares dispuestos en el contrato de concesión, sin perjuicio que las partes mutuamente acuerden acogerse a la presente ley.

Artículo 9. Transparencia en la recaudación por el cobro de concepto de peaje a los usuarios

- 9.1.** Los conceptos cobrados a los usuarios que usan las vías terrestres a nivel nacional no concesionadas, deben ser publicados en el portal del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (OSITRAN), de manera detallada y actualizadas diariamente, precisando el ingreso de recaudación por cabina de peaje. Previo al inicio del cobro, las tasas aprobadas deberán ser publicadas en el diario oficial "El Peruano". El incumplimiento a merita sanción por el Ministerio de la cual se establecerá en el reglamento de la presente ley.
- 9.2.** La transparencia de los conceptos cobrados a los usuarios que usan las vías terrestres a nivel nacional concesionadas se regulan en el Reglamento General de tarifas del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (OSITRAN).
- 9.3.** Los montos de la recaudación por concepto de peaje en las vías terrestres a nivel nacional concesionadas y no concesionadas son publicados mensualmente, precisando el importe por departamentos, así como los balances anuales respectivos.

Artículo 10. Clausula Anticorrupción

En todo contrato de concesión o de asociación pública privada, que establezca cobro del peaje de la infraestructura vial, se incluye una cláusula anticorrupción, bajo sanción de nulidad del contrato por omisión e incumplimiento de la referida cláusula.

DICTAMEN CON TEXTO SUSTITUTORIO RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 1389/2016-CR, QUE PROPONE “LEY QUE ESTABLECE CONDICIONES PARA EL COBRO DEL PEAJE DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL Y PARA PREVENIR LA COMISIÓN DE ACTOS DE CORRUPCIÓN”.

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA ÚNICA

ÚNICA. Reglamentación de la presente ley

Corresponde al Ministerio de Transportes y Comunicaciones en coordinación con el Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público OSITRAN, de acuerdo a sus competencias, elaborar el reglamento de la presente ley en el plazo de 30 días de publicado en el diario oficial "El Peruano".

Dese cuenta

Sala de sesiones

Lima, mayo de 2018