



PERÚ

Ministerio de Transportes y Comunicaciones

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"  
"Año del Diálogo y la Reconciliación Nacional"

170''

3498

Lima, 14 AGO. 2018

OFICIO N° 905 -2018-MTC/01

CONGRESO DE LA REPUBLICA  
COMISION DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES  
21 AGO 2018  
RECIBIDO  
Firma:..... Hora:.....

CONGRESO DE LA REPUBLICA  
AREA DE TRAMITE DOCUMENTARIO  
MESA DE PARTES  
15 AGO 2018  
RECIBIDO  
Firma..... Hora.....

Señores  
Comisión de Transportes y Comunicaciones  
CONGRESO DE LA REPUBLICA  
Presente.-

Asunto : Opinión sobre el Proyecto de Ley N° 2859/2017-CR, Ley que autoriza normar incentivos y/o exoneraciones a inversiones para el uso racional de infraestructura vial y dispone franjas horarias para circulación de vehículos de transporte de mercancía y/o carga en vías urbanas.

Ref. : Oficio N° 1424-2017-2018-CTC/CR

Tengo el agrado de dirigirme a usted, con relación al documento de la referencia, mediante el cual su despacho solicita opinión respecto del Proyecto de Ley N° 2859/2017-CR, Ley que autoriza normar incentivos y/o exoneraciones a inversiones para el uso racional de infraestructura vial y dispone franjas horarias para circulación de vehículos de transporte de mercancía y/o carga en vías urbanas.

Al respecto, se remiten fotocopias de los Informes N° 2123 y 2591-2018-MTC/08 de la Oficina General de Asesoría Jurídica de este Ministerio, para su conocimiento y fines.

Es propicia la oportunidad para expresar a usted los sentimientos de mi consideración y estima.

Atentamente,

  
EDMER TRUJILLO MORI  
Ministro de Transportes y Comunicaciones





PERÚ

**Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones**

 "Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"  
 "Año del Diálogo y la Reconciliación"

**INFORME N° <sup>2123</sup> -2018-MTC/08**

MTC Oficina de Coordinación Administrativa SECRETARÍA GENERAL	
19 JUN 2018	
RECIBIDO EN LA FECHA	
HORA: 09:10	
FECHA:	<i>[Signature]</i>

**A :** JUANA LÓPEZ ESCOBAR  
Secretaria General

**ASUNTO :** Remite opinión sobre Proyecto de Ley N° 2859/2017-CR, Ley que autoriza normar incentivos y/o exoneraciones a inversiones para el uso racional de infraestructura vial y dispone franjas horarias para circulación de vehículos de transporte de mercancía y/o carga en vías urbanas.

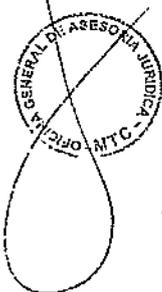
**REF. :** a) Memorándum N° 1612-2018-MTC/02.AL.amgb  
b) Memorándum N° 1567-2018-MTC/02.AL.amgb  
c) Memorándum N° 0957-2018-MTC/09  
d) Memorándum N° 1538-2018-MTC/02.AL.amgb  
e) Memorándum N° 1496-2018-MTC/02.AL.amgb  
f) Oficio N° 1424-2017-2018-CTC/CR  
g) Oficio N° 974-2017-2018-CEBFIF/CR  
Hoja de Ruta N° E-143869-2018 ✓  
Hoja de Ruta N° E-141356-2018 ✓

**FECHA :** 18 JUN. 2018

Por el presente me dirijo a usted con relación al asunto, a fin de informar lo siguiente:

#### I. ANTECEDENTES:

- 1.1 Con Oficio N° 974-2017-2018-CEBFIF/CR del 21 de mayo de 2018, el Presidente de la Comisión de Economía, Banca, Finanzas e Inteligencia Financiera del Congreso de la República solicita al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, opinión respecto del Proyecto de Ley N° 2859/2017-CR, Ley que autoriza normar incentivos y/o exoneraciones a inversiones para el uso racional de infraestructura vial y dispone franjas horarias para circulación de vehículos de transporte de mercancía y/o carga en vías urbanas, en adelante el Proyecto de Ley.
- 1.2 Por Oficio N° 1424-2017-2018-CTC/CR del 22 de mayo de 2018, el Presidente de la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República requiere al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, opinión en relación al Proyecto de Ley.
- 1.3 Mediante Memorándum N° 307-2018-MTC/08 del 24 de mayo de 2018, esta Oficina General solicita al Viceministro de Transportes, opinión del sector a su cargo, entre otros, de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías, en adelante SUTRAN, respecto del Proyecto de Ley.
- 1.4 Con Memorándum N° 308-2018-MTC/08 del 24 de mayo de 2018, esta Oficina General solicita a la Oficina General de Planeamiento y Presupuesto, en adelante OGPP, opinión en relación al Proyecto de Ley.





PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"  
"Año del Diálogo y la Reconciliación"

- 1.5 Por Memorándum (M) N° 1457-2018-MTC/02.AL.PPB del 25 de mayo de 2018, la Asesora del Despacho Viceministerial de Transportes solicita a la Dirección General de Transporte Terrestre, en adelante DGTT y a la Dirección General de Aeronáutica Civil, en adelante DGAC, opinión respecto al Proyecto de Ley.
- 1.6 Mediante Memorándum N° 1496-2018-MTC/02.AL.amgb del 30 de mayo de 2018, la Asesora del Despacho Viceministerial de Transportes remite a esta Oficina General, el Informe N° 302-2018-MTC/12 suscrito por el Director General de la DGAC que otorga conformidad al Informe N° 38-2018-MTC/12.LEG suscrito por la Abogada de la DGAC, mediante el cual emite opinión sobre el Proyecto de Ley.
- 1.7 Por Memorándum N° 332-2018-MTC/08 del 01 de junio de 2018, esta Oficina General reitera al Despacho Viceministerial de Transportes, su solicitud de opinión en relación al Proyecto de Ley, formulado mediante Memorándum N° 307-2018-MTC/08.
- 1.8 Con Memorándum N° 1523-2018-MTC/02.AL.PPB del 01 de junio de 2018, la Asesora del Despacho Viceministerial de Transporte solicita a la Dirección General de Concesiones en Transportes, en adelante DGCT, opinión respecto al Proyecto de Ley.
- 1.9 Con Memorándum N° 1538-2018-MTC/02.AL.amgb del 04 de junio de 2018, la Asesora del Despacho Viceministerial de Transportes remite a esta Oficina General, el Memorándum N° 243-2018-MTC/13 que traslada el Informe N° 040-2018-MTC/13 suscrito por el Director General de la DGTA, mediante el cual emite opinión sobre el Proyecto de Ley.
- 1.10 Por Memorándum N° 0957-2018-MTC/09 del 05 de junio de 2018, la Directora General de la OGPP remite a esta Oficina General, el Informe N° 0166-2018-MTC/09.01 suscrito por el Asesor de Planeamiento y Gestión Técnica que cuenta con la conformidad de la Directora de Planeamiento, mediante el cual emite opinión respecto al Proyecto de Ley.
- 1.11 Mediante Memorándum N° 1567-2018-MTC/02.AL.amgb del 07 de junio de 2018, la Asesora del Viceministerio de Transportes traslada a esta Oficina General, el Memorando N° 1233-2018-MTC/15 que adjunta el Informe N° 416-2018-MTC/15.01 de la Dirección de Regulación y Normatividad, mediante el cual emite opinión en relación al Proyecto de Ley.
- 1.12 Con Memorándum N° 1612-2018-MTC/02.AL.amgb del 13 de junio de 2018, la Asesora del Viceministerio de Transportes remite a esta Oficina General, el Memorándum N° 2837-2018-MTC/25, en el que señala que el Proyecto de Ley se encuentra fuera del alcance de sus competencias.

## II. ANÁLISIS:

### DEL PROYECTO DE LEY

- 2.1 El Proyecto de Ley propone: i) normar incentivos y exoneraciones hasta por un plazo de doce (12) años a favor de los inversionistas privados que coadyuven a la racionalización del uso de infraestructura de transporte, así como su impacto





PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"  
"Año del Diálogo y la Reconciliación"

positivo en las vías urbanas, ii) facultar al órgano rector a establecer franjas horarias de restricción a la circulación de vehículos de transporte de carga y/o mercancía, sobre la base de las propuestas que obligatoriamente remiten los Gobiernos Regionales y las Municipalidades Provinciales, y iii) declarar de interés nacional, la construcción y puesta en funcionamiento de la Red Nacional de Centros de Servicios al Transportista – Truck Centers.

## DEL CUMPLIMIENTO DE LA ESTRUCTURA NORMATIVA EN EL PROYECTO DE LEY

2.2 El Reglamento de la Ley Marco para la Producción y Sistematización Legislativa, aprobado con Decreto Supremo N° 008-2006-JUS, en adelante el Reglamento, que es aplicable a todas las entidades de la Administración Pública, señala entre otros para la elaboración de anteproyectos de ley, sin menoscabo de las atribuciones y potestades del Congreso de la República, lo siguiente:

### 2.2.1 Artículo 2.- Exposición de Motivos.

*"La exposición de motivos consiste en la fundamentación jurídica de la necesidad de la propuesta normativa, con una explicación de los aspectos más relevantes y un resumen de los antecedentes que correspondan y, de ser el caso, de la legislación comparada y doctrina que se ha utilizado para su elaboración.*

*Asimismo, la fundamentación debe incluir un análisis sobre la constitucionalidad o legalidad de la iniciativa planteada, así como sobre su coherencia con el resto de normas vigentes en el ordenamiento jurídico nacional y con las obligaciones de los tratados internacionales ratificados por el Estado".*

### 2.2.2 Artículo 3.- Análisis Costo Beneficio.

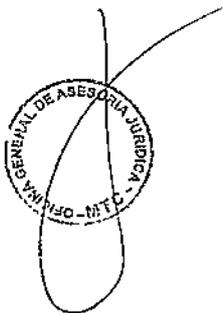
*"3.1. El análisis costo beneficio sirve como método de análisis para conocer en términos cuantitativos los impactos y efectos que tiene una propuesta normativa sobre diversas variables que afectan a los actores, la sociedad y el bienestar general, de tal forma que permite cuantificar los costos y beneficios o en su defecto posibilita apreciar analíticamente beneficios y costos no cuantificables. La necesidad de la norma debe estar justificada dada la naturaleza de los problemas, los costos y beneficios probables y los mecanismos alternativos para solucionarlos.*

*3.2. El análisis costo beneficio es obligatorio en los anteproyectos de normas de desarrollo constitucional, leyes orgánicas o de reformas del Estado; leyes que incidan en aspectos económicos, financieros, productivos o tributarios; y leyes relacionadas con política social y ambiental.*

*3.3. Las propuestas que no estén comprendidas dentro de las precitadas categorías sustentarán los alcances, las implicancias y sus consecuencias, identificando a los potenciales beneficiarios y afectados en forma clara y sencilla".*

### 2.2.3 El artículo 4 del análisis de impacto de la vigencia de la norma en la legislación nacional:

*"El análisis de impacto de la vigencia de la norma en la legislación nacional debe precisar si se trata de innovar supliendo vacíos en el ordenamiento o si se trata de una propuesta que modifica o deroga normas vigentes. En*





PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"  
"Año del Diálogo y la Reconciliación"

*caso de tener un efecto derogatorio, éste se debe precisar expresamente. El análisis debe incluir una referencia a los antecedentes, diagnóstico de la situación actual y objetivos de la propuesta. Si se modifica o deroga una norma vigente debe analizarse su idoneidad o efectividad precisando falencias, vacíos o defectos que sea necesario superar mediante una acción normativa".*

- 2.2.4 De la revisión del Proyecto de Ley y de su Exposición de Motivos, se advierte que no cumple con lo dispuesto en los artículos 2, 3 y 4 del Reglamento, en tanto no hay un análisis sobre la constitucionalidad o legalidad de la iniciativa planteada, sobre su coherencia con el resto de normas vigentes en el ordenamiento jurídico nacional; así como, no se han cuantificado los impactos y efectos que tiene la propuesta normativa.

### DE LA OPINIÓN TÉCNICA

- 2.3 La DGAC mediante Informe N° 302-2018-MTC/12 que hace suyo el Informe N° 38-2018-MTC/12.LEG de la Abogada de la DGAC, señala lo siguiente:

*"Con relación al ámbito de competencias de la Dirección General de Aeronáutica Civil, se manifiesta que el Proyecto de Ley no tiene una vinculación directa con la actividad aeronáutica civil.*

(...)

*En ese sentido, se considera que no corresponde a la DGAC emitir una opinión sobre el Proyecto de Ley, al carecer de competencia para opinar sobre las medidas propuestas relativas al transporte y tránsito terrestres."*

- 2.4 Respecto al Proyecto de Ley, la DGTA por Informe N° 040-2018-MTC/13 refiere lo siguiente:

*"2.4 Adicionalmente, el MTC viene desarrollando las acciones necesarias preliminares para su implementación. Es así que la Nonagésimo Tercera disposición complementaria de la Ley de Presupuesto para el Año Fiscal 2016 declara de interés público la implementación de Centros de Servicios al Transportista (Truck Centers) en algunas zonas prioritarias como Corcona, La Oroya, Ancón, Huarney y Pucusana – Chilca y faculta al MTC para emitir las disposiciones necesarias que permitan el desarrollo y promoción de estos proyectos como autorizar la expropiación de inmuebles que resulten necesarios para tales fines.*

*2.5 Asimismo, el 10 de mayo del 2018 se aprobó en primera votación el Proyecto de Ley N° 1884-2017-PE, el cual propone modificar la Ley N° 28977, Ley de facilitación de comercio exterior, y la Ley 30264, Ley que establece medidas para promover el crecimiento económico. A través de este proyecto de Ley, se otorga al MTC las competencias normativas, de planificación, de gestión, de fiscalización y de evaluación de las Plataformas Logísticas para la generación de volúmenes de carga que inciden en la reducción de costos logísticos y una mejor distribución modal de transporte.*

*2.6 Con la aprobación del proyecto de ley anteriormente mencionado, se tendrá claro el liderazgo del proceso de promoción y desarrollo de las plataformas logísticas y con ello, el MTC podrá impulsar el desarrollo de la red nacional de truck centers de manera progresiva y conforme a las necesidades actuales y futuras del país, contribuyendo*



PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"  
"Año del Diálogo y la Reconciliación"

*principalmente a mejorar la seguridad vial, así como a la reducción del tráfico vehicular, reducción de la contaminación ambiental y ordenamiento del tránsito del transporte de personas y carga.*

- 2.7 *Por otro lado, el "Estudio de Viabilidad de una Red Nacional de Centros de Atención al Transportista (Truck Centers)" identificó distintas modalidades de gestión posibles para las fases de promoción, inversión, construcción y gestión de Truck Centers, de acuerdo a la particularidad de cada infraestructura; pudiendo ser obra pública, asociaciones público – privadas o parte de los contratos de concesionarios viales existentes.*

(...)

### III. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

(...)

- 3.2 *La aprobación de incentivos y exoneraciones para promover la inversión privada en Truck Centers, así como la determinación de un plazo para dicha medida, debe ser resultado de un análisis técnico previo, de modo que atraiga de manera efectiva al sector privado a intervenir en la provisión de este tipo de infraestructuras.*

- 3.3 *Por lo expuesto, esta Dirección es de la opinión que el Proyecto de Ley N° 2859/2017-CR, que autoriza normar incentivos y/o exoneraciones a inversiones para el uso racional de infraestructura vial y dispone franjas horarias para circulación de vehículos de transporte de mercancía y/o carga en vías urbanas se considera **con observaciones** debido a que podría interferir con las acciones de coordinación que se vienen desarrollando para la aprobación del Proyecto de Ley N° 1884-2017-PE, así como con las acciones de planificación y formulación que viene realizando el MTC para el desarrollo de una red nacional de truck centers."*

2.8 La OGPP mediante Informe N° 0166-2018-MTC/09.01 indica lo siguiente:

- a) *"Incentivos y exoneraciones a inversionistas que contribuyen al uso racional de infraestructura en vías urbanas*

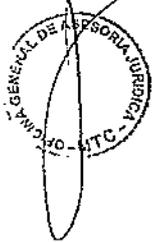
(...)

*Cabe precisar que según la Ley Orgánica de Municipalidades (Ley 27972) y la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre (Ley 27181) la gestión, operación, ejecución y mantenimiento de infraestructura vial en el ámbito urbano se encuentra bajo competencia de los gobiernos locales.*

*El otorgamiento de incentivos y exoneraciones a empresas que invierten en infraestructura vial en el ámbito urbano no son acciones vinculantes con las acciones vinculantes con las competencias y funciones de esta Oficina General, establecidas en la Ley de Organización y Funciones del MTC y su Reglamento aprobado por Decreto Supremo N° 021-2007-MTC; por tanto no corresponde emitir opinión sobre este aspecto del Proyecto de Ley.*

- b) *Franjas horarias de restricción a la circulación de vehículos de carga en vías urbanas.*

(...)





PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"  
"Año del Diálogo y la Reconciliación"

*Al respecto, tanto la Ley Orgánica de Municipalidades (ley 27972) como la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre (Ley N° 27181) establecen que la regulación del tránsito urbano de los vehículos son funciones específicas exclusivas de las municipalidades provinciales y que dichos gobiernos locales tienen competencia en materia de transporte y tránsito terrestre para emitir normas y disposiciones en su respectivo ámbito territorial.*

(...)

*Cabe señalar que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en mérito a sus competencias funcionales, tiene potestad para restringir la circulación de vehículos de carga en las carreteras de la Red Vial Nacional, las cuales se determinan mediante Resolución Directoral de la Dirección General de Transporte Terrestre.*

*Sin embargo, reconociendo que el establecimiento de franjas horarias para restringir la circulación de vehículos de carga en las ciudades está en el ámbito funcional de las municipalidades provinciales, esta Oficina General considera que la aplicación de esta medida tendrá impactos positivos.*

(...)

- c) *Construcción y funcionamiento de Centros de Servicios al Transportista (Truck Centers)*

(...)

*Con la finalidad de avanzar con la implementación de dicha acción, el MTC formuló el "Estudio de Viabilidad de una Red Nacional de Centros de Servicios al Transportista – Truck Centers" en las vías concesionadas, con el fin de formular un marco conceptual para el desarrollo de dichos centros, analizar la demanda y oferta de instalaciones y servicios, determinar las localizaciones de los Truck Centers, la viabilidad de la red propuesta y definir el modelo de implementación de la red.*

(...)

*Tal como se puede apreciar, la implementación de los Truck Centers no avanzó en la medida de los esperado y normado en dicha Ley<sup>1</sup>, debido fundamentalmente a la carencia del marco normativo que defina las competencias sobre del Sistema de Plataformas Logísticas.*

(...)

*Con relación a este proceso en el Congreso de la República se encuentran en gestión el Proyecto de Ley N° 1884/2017-PE presentado por el MINCETUR, que propone modificar la Ley N° 28977, Ley de Facilitación del Comercio Exterior y la Ley N° 30264, Ley que Establece Medidas para Promover el Crecimiento Económico; (...)*

*Tal como se puede apreciar se requiere la aprobación y expedición del Proyecto de Ley descrito con la finalidad de definir la competencia*

<sup>1</sup> Se refiere a la Ley N° 30372, Ley de Presupuesto para el Año Fiscal 2016.



PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"  
"Año del Diálogo y la Reconciliación"

normativa y la rectoría sobre la implementación, gestión y operación de los Track Center.

- d) *Incentivos para inversionistas que implementen y administren los Track Center, usuarios de dichos servicios y empresas de esta actividad que se formalicen.*

(...)

*La aplicación de estas medidas está sujeta necesariamente a la promulgación de la norma que determine la institución que se encargará de normar y asumir la rectoría sobre los Track Center; en cuyo contexto se evaluará el beneficio/costo y la pertinencia de implementar dichos incentivos y exoneraciones; en donde necesariamente se deberá considerar la negociación directa con los Concesionarios de la Red Vial Nacional".*

## 2.9 La DGTT mediante Informe N° 416-2018-MTC/15.01 refiere lo siguiente:

*"4.10 Sin embargo, es necesario considerar lo siguiente:*

- (i) *El texto de la modificación de la disposición 5.1 de la LGTT señala expresamente que los incentivos y exoneraciones serán a favor de inversionistas privados cuya inversión coadyuve a la racionalización del uso de la infraestructura, así como su impacto positivo en las vías urbanas.*

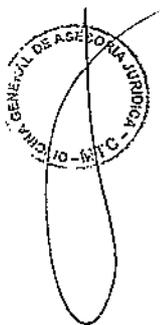
*El uso racional de la infraestructura es distinto a la promoción de la infraestructura (vinculada más que todo a la construcción y operación) y ello se evidencia en la propia LGTT. El artículo 7 de la citada LGTT nos habla de la racionalización del uso de la infraestructura que es un concepto vinculado al uso eficiente de la capacidad vial, que en nuestro país es escasa. Por tal razón, por ejemplo, los sistemas integrados de transportes constituyen estrategias para un uso racional de la capacidad vial, más no requieren necesariamente la construcción de infraestructura.*

*En suma, si el proyecto busca fomentar la construcción de infraestructura vial, como son los truck centers a los que alude la Exposición de Motivos, la redacción de la fórmula legal no guarda la debida relación pues solo se refiere al uso de la infraestructura, por lo que su dación no cumpliría con los objetivos esperados.*

*En ese sentido, no bastaría apoyar a los inversionistas que generen proyectos de optimización en el uso de infraestructura vial, sino que ello debería ir de la mano necesariamente, con la construcción y operación de esta infraestructura que hoy no tenemos.*

- (ii) *Otra consideración a tomar en cuenta es que respecto a las exoneraciones e incentivos, es conveniente que en el Proyecto de Ley se defina o se establezca los parámetros de dichos beneficios, pues en el caso de exoneraciones tributarias por ejemplo es necesario que su aprobación sea por un dispositivo con rango de ley, más aún si consideramos que este tipo de beneficios se dirigen a un sector particular. Además, puntualizando los beneficios a que se refiere el proyecto, se posibilita que las autoridades competentes puedan manifestar su posición.*

- (iii) *Los objetivos que se busca en esta modificación de la disposición 5.1 de la LGTT creemos que están mejor definidos en el*





PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"  
"Año del Diálogo y la Reconciliación"

texto de la propuesta de incorporación de la Cuarta Disposición Complementaria a la LGTT.

En efecto, en dicha disposición se habla – tratándose de truck center – de la edificación, implementación, desarrollo, gestión y administración de la infraestructura, agregando incluso el uso de la misma. Es más amplia esta redacción que solo referirse al uso racional de la infraestructura. Por tal motivo, consideramos conveniente armonizar la redacción de esta disposición, conjuntamente con la Cuarta Disposición Complementaria que se propone incorporar a la LGTT.

(...)

4.17 No obstante ello, tenemos las siguientes observaciones:

- (i) No debe ser un proceso de carácter obligatorio para todos los Gobiernos Regionales y Provinciales, sino más bien facultativo y en base a la situación del tránsito en sus respectivas jurisdicciones.
- (ii) Asimismo y considerando el dinamismo del transporte, en especial de carga, no se sugiere establecer plazos rígidos de cada cuatro años para presentar propuestas (luego de presentada la primera propuesta), sino más bien que los Gobiernos Regionales y Provinciales efectúen un seguimiento permanente a las restricciones dictadas a efectos de proponer los ajustes y modificaciones respectivas.
- (iii) Para evitar arbitrariedades, debe quedar claramente que las propuestas que presenten los Gobiernos Regionales y Provinciales de restricción de la circulación de vehículos de carga se sustente en causales definidas (tal como se señala en el Reglamento de Jerarquización Vial), como: congestión de vías o problemas de transitabilidad, colapso de la capacidad vial, contaminación ambiental en niveles no permisibles e inseguridad vial. Todas ellas con el debido sustento técnico y jurídico que permitan al MTC evaluar la solicitud.
- (iv) El plazo de 30 días calendario para que el MTC dicte la Resolución Ministerial de aprobación de la restricción es muy limitado. Una restricción requiere un análisis detallado, más aún si es de carga, pues se puede afectar una cadena logística de producción y abastecimiento en la ciudad o para el comercio exterior. En atención a ello, es necesario efectuar visitas de campo e incluso coordinar con otras entidades, para lo cual se propone un plazo que no deberá exceder de 6 meses.

(...)

4.21 Adicionalmente, hay algunas otras consideraciones a tomar en cuenta:

- (i) Respecto a las exoneraciones e incentivos y como se ha señalado previamente, el proyecto señala beneficios a cargo de la SUNAT, siendo conveniente que se defina o se establezca los parámetros de dichos beneficios, pues en el caso de exoneraciones tributarias por ejemplo, es necesario que su aprobación sea por un dispositivo con rango de ley.

Reiterando entonces lo señalado en el numeral 4.10 (ii), puntualizando los beneficios a que se refiere el proyecto, se posibilita que las autoridades competentes puedan manifestar su posición.

EL PERÚ PRIMERO



"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"  
"Año del Diálogo y la Reconciliación"

(ii) El proyecto de Ley señala que el MTC dispondrá las normas sobre inversión privada en los referidos truck centers. Al respecto, las condiciones de acceso al mercado se regulan por las normas y principios contenidos en el ordenamiento vigente, entre ellas, lo señalado en el D.L. N° 1224 – Marco de Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos y su Reglamento, que regula la participación del sector privado, en infraestructura, servicios, etc. En atención a ello, no correspondería al MTC disponer sobre la temática de inversión privada pues ello no se sujeta al sistema normativo actual.

(iii) Asimismo, el proyecto propone que el MTC (además de la SUNAT) apruebe incentivos para los inversionistas privados que edifiquen, implementen, desarrollen, gestionen y/o administren truck centers, y a los transportistas de carga y/o mercancías que usen dichos servicios y a los informales que desarrollen esta actividad, que logren formalizarse.

Al igual que la declaratoria de interés, la norma se restringe solo a la modalidad de truck centers, no estando delimitando el alcance de este tipo de infraestructura en las normas.

(iv) Finalmente, es importante destacar en esta norma el propósito de generar incentivos para aquellos transportistas de carga que siendo informales buscan la formalización de su actividad económica.

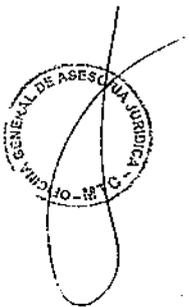
Sin perjuicio de ello, lo que se propone en este punto es que el truck centers se constituyan también, de ser posible, en punto de control o fiscalización, de modo tal que todo vehículo de carga esté obligado a ingresar al truck centers."

2.10 La DGCT mediante Memorándum N° 2837-2018-MTC/25 manifiesta lo siguiente:

"Al respecto, de la revisión del referido proyecto de ley, se ha identificado que este se encuentra fuera del alcance de la competencia funcional de esta Dirección General, toda vez que el objetivo del referido proyecto apunta a un Plan de Desarrollo de los Servicios Logísticos de Transporte, específicamente a nodos logísticos."

2.11 De lo expuesto, se desprende que la DGTA y la OGPP, han observado la presente propuesta legislativa por las siguientes razones:

- El Ministerio de Transportes y Comunicaciones no tiene competencia para regular el sistema de transporte de carga en vías urbanas, siendo estas vías competencia de los Gobiernos Regionales y Gobiernos Locales.
- En consecuencia, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones no es competente para normar incentivos y disponer exoneraciones a favor de los inversionistas privados cuya inversión coadyuven a la racionalización de infraestructura y su impacto positivo en vías urbanas, así como, el establecimiento de franjas horarias de restricción a la circulación particular y prioritariamente en vías urbanas.
- Se requiere otorgar al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, las competencias de planificación, gestión, fiscalización,





PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"  
"Año del Diálogo y la Reconciliación"

evaluación y normativas de las Plataformas Logísticas, dichas facultades están previstas en el Proyecto de Ley N° 1884/2017-PE, Ley que modifica la Ley 28977, Ley de Facilitación del Comercio Exterior, y la Ley N° 30264, Ley que establece medidas para promover el crecimiento económico.

- La DGTA considera que la aprobación de incentivos y exoneraciones para promover la inversión privada en Truck Centers y la determinación de un plazo para dicha medida, deben ser resultado de un análisis técnico.

2.12 Asimismo, la DGTT ha realizado las siguientes observaciones al Proyecto de Ley:

- En relación a la modificación del numeral 5.1 del artículo 5 de la Ley N° 27181; Ley General de Transporte Terrestre, dicho numeral debe hacer referencia al uso racional de la infraestructura y a la promoción de la infraestructura.
- El Proyecto de Ley debe definir o establecer parámetros para las exoneraciones y los incentivos propuestos en la modificación del citado numeral.
- Se sugiere que modificación del numeral 5.1 del artículo 5 de la Ley N° 27181 debe estar definida en la propuesta de modificación de la Cuarta Disposición Complementaria de la Ley N° 27181.
- Los Gobiernos Regionales y Provinciales al efectuar el seguimiento permanente a las restricciones dictadas podrán proponer los ajustes y modificaciones a las mismas, por lo que se sugiere no establecer plazos rígidos de cada cuatro años para presentar dichas propuestas.
- Las restricciones de circulación de vehículos de carga pesada propuestas por los Gobiernos Regionales y Provinciales deben sustentarse en causales definidas, conforme a lo establecido en el Reglamento de Jerarquización Vial aprobado por Decreto Supremo N° 017-2007-MTC.
- El plazo de treinta (30) días calendario para que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones emita la Resolución Ministerial de aprobación de la restricción es muy limitado, por lo que propone un plazo de seis (06) meses para la emisión del citado resolutivo.
- No corresponde al Ministerio de Transportes y Comunicaciones regular sobre normas de promoción de la inversión privada.

#### DE LA OPINIÓN LEGAL

2.13 La Ley N° 29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en adelante MTC, en los literales b) y c) del primer párrafo de su artículo 4, establecen que es competente de manera exclusiva en materias de infraestructura y servicios de transportes de alcance nacional e internacional.

Asimismo, señala que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones es competente de manera compartida con los gobiernos regionales y gobiernos locales, conforme a sus leyes orgánicas y las leyes





"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"  
"Año del Diálogo y la Reconciliación"

*Para el caso de Lima y Callao, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en coordinación con los sectores competentes, realizará los estudios necesarios para determinar la viabilidad de instalar plataformas logísticas de titularidad del Estado.*

(...)

12.4 *Entiéndese por plataforma logística como aquella zona especializada que cuenta con la infraestructura y los proveedores de servicios necesarios para facilitar las actividades relativas al transporte, logística y distribución de mercancías para tránsito nacional y/o internacional, donde los distintos agentes coordinan sus acciones. (...)*

2.19 Es necesario para el desarrollo y promoción de los proyectos para la implementación de los Centros de Servicios al Transportista (Truck Centers), contar con facultades normativas, de planificación, de gestión, de regulación, de fiscalización y de evaluación del Sistema de Plataformas Logísticas, así como las facultades para administrar, operar y mantener las Plataformas Logísticas de titularidad del Estado, las cuales están previstas en el Proyecto de Ley N° 1884/2017-PE.

2.20 Asimismo, es importante señalar la razón por la cual se considera el plazo de doce (12) años como período máximo para los incentivos y exoneraciones a los inversionistas que colaboren en la racionalización del uso de la infraestructura de transporte y en los "Truck Centers" y a los usuarios de dichos centros.

#### IV. CONCLUSIÓN:

Por lo anteriormente expuesto, desde el punto de vista legal, se observa el Proyecto de Ley N° 2859/2017-CR, Ley que autoriza normar incentivos y/o exoneraciones a inversiones para el uso racional de infraestructura vial y dispone franjas horarias para circulación de vehículos de transporte de mercancía y/o carga en vías urbanas.

Atentamente,

Yanina Hilario Solís  
Asesora Legal

El presente informe cuenta con la conformidad del suscrito.

FERNANDO ALARCÓN DÍAZ  
DIRECTOR GENERAL  
Oficina General de Asesoría Jurídica



PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"  
"Año del Diálogo y la Reconciliación"

sectoriales, en infraestructura de transportes de alcance regional y local y en servicios de transporte de alcance regional y local, circulación y tránsito terrestre.

- 2.14 El numeral 2.2 del punto 2 del artículo 73 de la Ley N° 27972, Ley Orgánica de Municipalidades, establecen que son competencias exclusivas municipales, el tránsito, circulación y transporte público.

En ese sentido, los gobiernos locales gozan de autonomía política, económica y administrativa en los asuntos de su competencia, estando facultados a ejercer actos de gobierno, administrativos y de administración, con sujeción al ordenamiento jurídico, de acuerdo al artículo II del Título Preliminar de la citada norma.

- 2.15 En ese sentido, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones no es competente para regular el sistema de transporte de carga en vías urbanas.
- 2.16 Cabe precisar que la Nonagésima Tercera Disposición Complementaria Final de la Ley N° 30372, Ley de Presupuesto para el Año Fiscal 2016 señala lo siguiente:

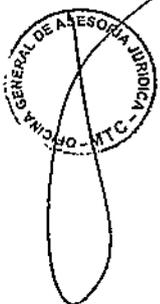
*"NONAGÉSIMA TERCERA. Declárase de interés público la implementación de Centros de Servicios al Transportista (Truck Centers), como infraestructuras complementarias al transporte terrestre en las carreteras que forman parte de la Red Vial Nacional, debiendo implementarse de manera prioritaria en las zonas de Corcona, La Oroya, Ancón, Huarmey y Pucusana - Chilca. El Ministerio de Transportes y Comunicaciones es el responsable de desarrollar y promover proyectos para la implementación de los Centros de Servicios al Transportista, a través de los mecanismos de promoción de la inversión privada establecidos en la normativa vigente."*

- 2.17 Consecuentemente, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones está facultado para desarrollar y promover proyectos para la implementación de los Centros de Servicios al Transportista (Truck Centers) a través de los mecanismos de promoción de la inversión privada.

- 2.18 Sin perjuicio de lo anteriormente expuesto, la Ley N° 29370 no prevé en el ámbito de competencia del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, la regulación del Sistema de Plataformas Logísticas, en ese sentido, el texto sustitutorio del Proyecto de Ley N° 1884/2017-PE. Ley que modifica la Ley 28977, Ley de facilitación del comercio exterior, y la Ley 30264, Ley que establece medidas para promover el crecimiento económico, propone lo siguiente:

*"12.1 Corresponde al Ministerio de Transportes y Comunicaciones las competencias normativas, de planificación, de gestión, de regulación, de fiscalización y de evaluación del Sistema de Plataformas Logísticas para la generación de volúmenes de carga que inciden en la reducción de costos logísticos y una mejor distribución modal de transporte."*

*12.2 El Ministerio de Transportes y Comunicaciones de manera directa o a través de terceros puede administrar, operar y mantener las Plataformas Logísticas de titularidad del Estado, bajo cualquiera de las modalidades permitidas por Ley."*





"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"  
"Año del Diálogo y la Reconciliación"

06 AGO 2018

**INFORME N° 2591-2018-MTC/08**

RECIBIDO EN LA FECHA  
HORA: 11:05  
FECHA: 06/08/18

**A :** JUANA LÓPEZ ESCOBAR  
Secretaria General

**ASUNTO :** Informe complementario al Informe N° 2123-2018-MTC/08, que emite opinión sobre Proyecto de Ley N° 2859/2017-CR, Ley que autoriza normar incentivos y/o exoneraciones a inversiones para el uso racional de infraestructura vial y dispone franjas horarias para circulación de vehículos de transporte de mercancía y/o carga en vías urbanas.

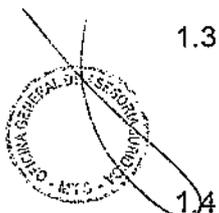
**REF. :** a) Memorándum N° 370-2018-MTC/13  
b) Informe N° 061-2018-MTC/13  
Hoja de Ruta N° E-143869-2018  
Hoja de Ruta N° E-141356-2018

**FECHA :** 03 AGO. 2018

Por el presente me dirijo a usted con relación al asunto, a fin de informar lo siguiente:

**I. ANTECEDENTES:**

- 1.1 Con Oficio N° 974-2017-2018-CEBFIF/CR del 21 de mayo de 2018, el Presidente de la Comisión de Economía, Banca, Finanzas e Inteligencia Financiera del Congreso de la República solicita al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, opinión respecto del Proyecto de Ley N° 2859/2017-CR, Ley que autoriza normar incentivos y/o exoneraciones a inversiones para el uso racional de infraestructura vial y dispone franjas horarias para circulación de vehículos de transporte de mercancía y/o carga en vías urbanas, en adelante el Proyecto de Ley.
- 1.2 Por Oficio N° 1424-2017-2018-CTC/CR del 22 de mayo de 2018, el Presidente de la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República requiere al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, opinión en relación al Proyecto de Ley.
- 1.3 Mediante Memorándum N° 307-2018-MTC/08 del 24 de mayo de 2018, esta Oficina General solicita al Viceministro de Transportes, opinión del sector a su cargo, entre otros, de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías, en adelante SUTRAN, respecto del Proyecto de Ley.
- 1.4 Con Memorándum N° 308-2018-MTC/08 del 24 de mayo de 2018, esta Oficina General solicita a la Oficina General de Planeamiento y Presupuesto, en adelante OGPP, opinión en relación al Proyecto de Ley.
- 1.5 Por Memorándum (M) N° 1457-2018-MTC/02.AL.PPB del 25 de mayo de 2018, la Asesora del Despacho Viceministerial de Transportes solicita a la Dirección General de Transporte Terrestre, en adelante DGTT y a la Dirección General de Aeronáutica Civil, en adelante DGAC, opinión respecto al Proyecto de Ley.





- 1.6 Mediante Memorándum N° 1496-2018-MTC/02.AL.amgb del 30 de mayo de 2018, la Asesora del Despacho Viceministerial de Transportes remite a esta Oficina General, el Informe N° 302-2018-MTC/12 suscrito por el Director General de la DGAC que otorga conformidad al Informe N° 38-2018-MTC/12.LEG suscrito por la Abogada de la DGAC, mediante el cual emite opinión sobre el-Proyecto de Ley.
- 1.7 Con Memorándum N° 332-2018-MTC/08 del 01 de junio de 2018, esta Oficina General reitera al Despacho Viceministerial de Transportes, su solicitud de opinión en relación al Proyecto de Ley, formulado mediante Memorándum N° 307-2018-MTC/08.
- 1.8 Por Memorándum N° 1523-2018-MTC/02.AL.PPB del 01 de junio de 2018, la Asesora del Despacho Viceministerial de Transporte solicita a la Dirección General de Concesiones en Transportes, en adelante DGCT, opinión respecto al Proyecto de Ley.
- 1.9 Mediante Memorándum N° 1538-2018-MTC/02.AL.amgb del 04 de junio de 2018, la Asesora del Despacho Viceministerial de Transportes remite a esta Oficina General, el Memorándum N° 243-2018-MTC/13 que traslada el Informe N° 040-2018-MTC/13 suscrito por el Director General de la DGTA, mediante el cual emite opinión sobre el Proyecto de Ley.
- 1.10 Con Memorándum N° 0957-2018-MTC/09 del 05 de junio de 2018, la Directora General de la OGPP remite a esta Oficina General, el Informe N° 0166-2018-MTC/09.01 suscrito por el Asesor de Planeamiento y Gestión Técnica que cuenta con la conformidad de la Directora de Planeamiento, mediante el cual emite opinión respecto al Proyecto de Ley.
- 1.11 Por Memorándum N° 1567-2018-MTC/02.AL.amgb del 07 de junio de 2018, la Asesora del Viceministerio de Transportes traslada a esta Oficina General, el Memorando N° 1233-2018-MTC/15 que adjunta el Informe N° 416-2018-MTC/15.01 de la Dirección de Regulación y Normatividad, mediante el cual emite opinión en relación al Proyecto de Ley.
- 1.12 Mediante Memorándum N° 1612-2018-MTC/02.AL.amgb del 13 de junio de 2018, la Asesora del Viceministerio de Transportes remite a esta Oficina General, el Memorándum N° 2837-2018-MTC/25, en el que señala que el Proyecto de Ley se encuentra fuera del alcance de sus competencias.
- 1.13 Con Informe N° 2123-2018-MTC/08 del 18 de junio de 2018, esta Oficina General emite opinión respecto al Proyecto de Ley.
- 1.14 Por Hoja de Pre – Derivación de la Hoja de Ruta N° E – 143869-2018 de fecha 25 de julio de 2018, el Jefe de Gabinete de Asesores del Despacho Ministerial solicita a esta Oficina General la actualización del informe y precisar las observaciones.
- 1.15 Mediante Memorándum N° 533-2018-MTC/08 del 31 de julio de 2018, esta Oficina General solicita a la Dirección General de Transporte Acuático, la actualización del Informe N° 040-2018-MTC/13 teniendo en consideración la emisión de la Ley N° 30809, Ley que modifica la Ley N° 28977, Ley de facilitación del comercio exterior



"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"  
- "Año del Diálogo y la Reconciliación"

y la Ley N° 30264, Ley que establece medidas para promover el crecimiento económico.

- 1.16 Con Memorandum N° 370-2018-MTC/13 del 01 de agosto de 2018, la Dirección General de Transporte Acuático remite el Informe N° 061-2018-MTC/13 a través del cual atiende el pedido formulado a través del Memorandum N° 533-2018-MTC/08.

## II. ANÁLISIS:

### DE LA OPINIÓN TÉCNICA

- 2.1 Respecto al Proyecto de Ley, la DGTA por Informe N° 040-2018-MTC/13 refiere lo siguiente:

*"2.4 Adicionalmente, el MTC viene desarrollando las acciones necesarias preliminares para su implementación. Es así que la Nonagésimo Tercera disposición complementaria de la Ley de Presupuesto para el Año Fiscal 2016 declara de interés público la implementación de Centros de Servicios al Transportista (Truck Centers) en algunas zonas prioritarias como Corcona, La Oroya, Ancón, Huarmey y Pucusana – Chilca y faculta al MTC para emitir las disposiciones necesarias que permitan el desarrollo y promoción de estos proyectos como autorizar la expropiación de inmuebles que resulten necesarios para tales fines.*

*2.5 Asimismo, el 10 de mayo del 2018 se aprobó en primera votación el Proyecto de Ley N° 1884-2017-PE, el cual propone modificar la Ley N° 28977, Ley de facilitación de comercio exterior, y la Ley 30264, Ley que establece medidas para promover el crecimiento económico. A través de este proyecto de Ley, se otorga al MTC las competencias normativas, de planificación, de gestión, de fiscalización y de evaluación de las Plataformas Logísticas para la generación de volúmenes de carga que inciden en la reducción de costos logísticos y una mejor distribución modal de transporte.*

*2.6 Con la aprobación del proyecto de ley anteriormente mencionado, se tendrá claro el liderazgo del proceso de promoción y desarrollo de las plataformas logísticas y con ello, el MTC podrá impulsar el desarrollo de la red nacional de truck centers de manera progresiva y conforme a las necesidades actuales y futuras del país, contribuyendo principalmente a mejorar la seguridad vial, así como a la reducción del tráfico vehicular, reducción de la contaminación ambiental y ordenamiento del tránsito del transporte de personas y carga.*

*2.7 Por otro lado, el "Estudio de Viabilidad de una Red Nacional de Centros de Atención al Transportista (Truck Centers)" identificó distintas modalidades de gestión posibles para las fases de promoción, inversión, construcción y gestión de Truck Centers, de acuerdo a la particularidad de cada infraestructura; pudiendo ser obra pública, asociaciones público – privadas o parte de los contratos de concesionarios viales existentes.*

(...)

## III. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

(...)



PERÚ

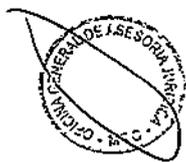
Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"  
"Año del Diálogo y la Reconciliación"

- 3.2 La aprobación de incentivos y exoneraciones para promover la inversión privada en Truck Centers, así como la determinación de un plazo para dicha medida, debe ser resultado de un análisis técnico previo, de modo que atraiga de manera efectiva al sector privado a intervenir en la provisión de este tipo de infraestructuras.
- 3.3 Por lo expuesto, esta Dirección es de la opinión que el Proyecto de Ley N° 2859/2017-CR, que autoriza normar incentivos y/o exoneraciones a inversiones para el uso racional de infraestructura vial y dispone franjas horarias para circulación de vehículos de transporte de mercancía y/o carga en vías urbanas se considera con observaciones debido a que podría interferir con las acciones de coordinación que se vienen desarrollando para la aprobación del Proyecto de Ley N° 1884-2017-PE, así como con las acciones de planificación y formulación que viene realizando el MTC para el desarrollo de una red nacional de truck centers."

2.2 El Informe N° 061-2018-MTC/13 expone lo siguiente:

- 2.3 Con respecto a la Cuarta Disposición Complementaria, en el año 2013, el MTC formuló el "Estudio de Viabilidad de una Red Nacional de Centros de Atención al Transportista (Truck Centers), el cual identificó una red nacional de truck centers consistente en 54 truck centers distribuidos por toda la red vial nacional.
- 2.4 Adicionalmente, el MTC viene desarrollando las acciones necesarias preliminares para su implementación. Es así que la Nonagésimo Tercera disposición complementaria de la Ley de Presupuesto para el Año Fiscal 2016 declara de interés público la implementación de Centros de Servicios al Transportistas (Truck Centers) en algunas zonas prioritarias como Corcona, La Oroya, Ancón, Huarmey y Pucusana - Chilca y, faculta al MTC para emitir las disposiciones necesarias que permitan el desarrollo y promoción de estos proyectos como autorizar la expropiación de inmuebles que resulten necesarios para tales fines.
- 2.5 Asimismo, el 07 de julio del presente año se publicó la Ley N° 30809, Ley que modifica la Ley N° 28977, Ley de Facilitación del Comercio Exterior, y la Ley N° 30264, Ley que establece medidas para promover el crecimiento económico. A través de esta Ley, se otorga al MTC las competencias normativas, de planificación, de gestión, de fiscalización y de evaluación de las Plataformas Logísticas para la generación de volúmenes de carga que inciden en la reducción de costos logísticos y una mejor distribución modal de transporte. En un plazo de 120 días posterior a la publicación de la Ley, el MTC publicará el Reglamento correspondiente, que determinará las características y necesidades para implementación de estas infraestructuras logísticas.
- 2.6 Asimismo, el MTC ha iniciado acciones de coordinación para el desarrollo de la red nacional de truck centers de manera progresiva y conforme a las necesidades actuales y futuras del país, contribuyendo principalmente a mejorar la seguridad vial, así como a la reducción del tráfico vehicular, reducción de la contaminación ambiental y ordenamiento del tránsito de transporte de personas y carga.
- 2.7 Por otro lado, el "Estudio de Viabilidad de una Red Nacional de Centros de Atención al Transportista (Truck Centers)" identificó distintas modalidades de gestión posibles para las fases de promoción, inversión, construcción y





PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"  
"Año del Diálogo y la Reconciliación"

*gestión de Truck Centers, de acuerdo a la particularidad de cada infraestructura; pudiendo ser obra pública, asociaciones público – privadas o parte de los contratos de concesionarios viales existentes.*

*En tal sentido, la aprobación de incentivos y exoneraciones para promover la inversión privada en Truck Centers, así como la determinación de un plazo para dicha medida, debe ser resultado de un análisis técnico previo, en función a las características y necesidades de cada infraestructura, de modo que atraiga de manera efectiva al sector privado a intervenir en la provisión de este tipo de infraestructuras.*

### III. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

3.1 *La Ley N° 30809, Ley que modifica la Ley N° 28977, Ley de Facilitación del Comercio Exterior, y la Ley N° 30264, Ley que establece medidas para promover el crecimiento económico, publicada el 07 de julio del 2018, otorga al MTC competencias normativas, de planificación, de gestión, de fiscalización y de evaluación de las Plataformas Logísticas para la generación de volúmenes de carga que inciden en la reducción de costos logísticos y una mejor distribución modal de transporte.*

*Asimismo, otorga al MTC no sólo la responsabilidad de promoción de las plataformas logísticas, sino también del desarrollo e implementación de las mismas, de manera directa o a través de terceros, bajo cualquiera de las modalidades permitidas por Ley; entre las cuales se incluyen los Truck Centers.*

(...)

3.3 *Por lo expuesto, esta Dirección es de la opinión que el Proyecto de Ley N° 2859/2017-CR, que autoriza normar incentivos y/o exoneraciones a inversiones para el uso racional de infraestructura vial y dispone franjas horarias para circulación de vehículos de transporte de mercancía y/o carga en vías urbana se considera con observaciones debido que podría interferir con las acciones de planificación, coordinación e implementación que ya viene desarrollando este Ministerio para el desarrollo de una red nacional de truck centers, en el marco de la Ley N° 30809."*

2.3 De lo expuesto, se desprende que la Dirección General de Transporte Acuático ha observado la presente propuesta legislativa por las siguientes razones:

- Mediante la Ley N° 30809, se otorga, entre otras las facultades normativas, respecto a la Plataformas Logísticas, asignando a su vez la responsabilidad de promoción, desarrollo e implementación de las Plataforma Logísticas, incluyendo a los Truck Centers.
- El Ministerio de Transportes y Comunicaciones cuenta con un plazo de ciento veinte (120) días hábiles para dictar las disposiciones complementarias y reglamentarias pertinentes para el cumplimiento de la Ley N° 30809.
- En ese sentido, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones está realizando las acciones de coordinación para el desarrollo de la red nacional de Truck Centers.



PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"  
"Año del Diálogo y la Reconciliación"

- La aprobación de incentivos y exoneraciones para promover la inversión privada en Truck Centers y la determinación de un plazo para dicha medida, deben ser resultado de un análisis técnico.

#### DE LA OPINIÓN LEGAL

- 2.4 Cabe señalar que Oficina General reformula lo señalado mediante Informe N° 2123-2018-MTC/08 tomando en consideración la actualización de la opinión de la Dirección General de Transporte Acuático realizada a través del Informe N° 061-2018-MTC/13, en los demás extremos se confirma lo expuesto.
- 2.5 El numeral 12.1 del artículo 12 de la Ley N° 30809 otorga al Ministerio de Transportes y Comunicaciones las competencias normativas, de planificación, de gestión, de regulación, de fiscalización y de evaluación del Sistema de Plataformas Logísticas para la generación de volúmenes de carga que inciden en la reducción de costos logísticos y una mejor distribución modal de transporte.
- 2.6 Asimismo, el numeral 12.4 del artículo 12 de la Ley N° 30809 señala que se debe entender por plataforma logística como aquella zona especializada que cuenta con la infraestructura y los proveedores de servicios necesarios para facilitar las actividades relativas al transporte, logística y distribución de mercancías para tránsito nacional y/o internacional, donde los distintos agentes coordinan sus acciones.
- 2.7 Cabe precisar que la Nonagésima Tercera Disposición Complementaria Final de la Ley N° 30372, Ley de Presupuesto para el Año Fiscal 2016 señala lo siguiente:

*"NONAGÉSIMA TERCERA. Declárase de interés público la implementación de Centros de Servicios al Transportista (Truck Centers), como infraestructuras complementarias al transporte terrestre en las carreteras que forman parte de la Red Vial Nacional, debiendo implementarse de manera prioritaria en las zonas de Corcona; La Oroya, Ancón, Huarmey y Pucusana - Chilca. El Ministerio de Transportes y Comunicaciones es el responsable de desarrollar y promover proyectos para la implementación de los Centros de Servicios al Transportista, a través de los mecanismos de promoción de la inversión privada establecidos en la normativa vigente."*

- 2.8 De acuerdo a lo expuesto, los Trucks Centers forman parte del concepto de Plataforma Logística, en consecuencia, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones cuenta con las facultades normativas para regularlas a través de disposiciones complementarias y reglamentarias dentro de los ciento veinte (120) días posteriores a la publicación de la Ley N° 30809, por lo que no es viable lo dispuesto en la Cuarta Disposición Complementaria del Proyecto de Ley.

#### IV. CONCLUSIÓN:

Por lo anteriormente expuesto, se observa el Proyecto de Ley N° 2859/2017-CR, Ley que autoriza normar incentivos y/o exoneraciones a inversiones para el uso racional de infraestructura vial y dispone franjas horarias para circulación de vehículos de transporte de mercancía y/o carga en vías urbana, de acuerdo a lo expuesto en los numerales 2.2.4, 2.11, 2.12, 2.14, 2.15 y 2.20 del Título II. Análisis



"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"  
"Año del Diálogo y la Reconciliación"

del Informe N° 2123-2018-MTC/08 y los numerales 2.6 y 2.11 del Título II. Análisis del presente Informe.

Atentamente,

Yanina Hilario Solís  
Asesora Legal

El presente informe cuenta con la conformidad del suscrito.

FERNANDO ALARCÓN BÍAZ  
DIRECTOR GENERAL  
Oficina General de Asesoría Jurídica

