



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Superintendencia
de Transporte Terrestre de
Personas, Carga y Mercancías

"DECENIO DE LA IGUALDAD DE OPORTUNIDADES PARA MUJERES Y HOMBRES"
"AÑO DEL DIÁLOGO Y LA RECONCILIACIÓN NACIONAL"

Lima, 28 JUN. 2018

OFICIO N° 258-2018-SUTRAN/01.2

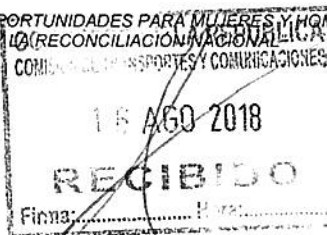
Señor

Roy Ventura Ángel

Presidente Comisión de Transportes y Comunicaciones

CONGRESO DE LA REPUBLICA

Edificio Víctor Raúl Haya de la Torre 3er piso-Plaza Bolívar, Lima



ASUNTO: Opinión del Proyecto de Ley N° 2859/2017-CR, "Proyecto de 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"

REFERENCIA: a) Oficio N° 1429-2017-2018/CTC/CR
b) Informe N° 040 -2018-SUTRAN/06.1

Me dirijo a usted, en relación al documento de la referencia a), a través del cual solicita a la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Cargas y Mercancías – SUTRAN, emitir opinión respecto al Proyecto de ley señalado en el Asunto.

Sobre el particular, adjunto el informe de la referencia b), elaborado por la Gerencia de Estudios y Normas de la SUTRAN, mediante el cual emite opinión respecto al documento remitido por la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la Republica.

Hago propicia la oportunidad para expresarle a usted los sentimientos de mi especial consideración y estima.

Atentamente,

Lorenzo Ramón Ortega Luna
Superintendente
Superintendencia de Transporte Terrestre
de Personas, Carga y Mercancías

HRS/lach



Superintendencia
de Transporte Terrestre de
Personas, Carga y Mercancías

Decana de la igualdad de oportunidades para mujeres y hombres
Año del Diálogo y la Participación Nacional

1784

RECEIVED
17 JUN 2018
Gerente General

INFORME N° 040 - 2018-SUTRAN/06.1

A **JUAN CARLOS REYNALDO QUESADA CHIARELLA**
Gerente General

DE **HUGO ALEJANDRO RAMÍREZ SOTOMAYOR**
Gerente de Estudios y Normas

ASUNTO Opinión respecto del Proyecto de Ley N° 2859/2017-CR: "Proyecto de 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 mercancías y/o carga en vías urbanas"

REFERENCIA Documento Interno N° 77614 - Oficio N° 1429-2017-2018-CTC/CR
Documento Interno N° 78814 - Oficio N° 16-2018-MTC/02/AL amgb.

FECHA Lima, 04 de junio del 2018

RECIBIDO
17 JUN 2018

I. OBJETO:

Emitir opinión respecto del Proyecto de Ley N° 2859/2017-CR: "Proyecto de 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 mercancías y/o carga en vías urbanas".

II. ANTECEDENTES:

- 2.1 Con Documento Interno N° 77614 de fecha 25 de mayo de 2018, el presidente de la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República, remite el - Oficio N° 1428-2017-2018-CTC/CR, conteniendo el Proyecto de Ley N° 2859/2017-CR: "Proyecto de 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 mercancías y/o carga en vías urbanas" solicitando la opinión correspondiente
- 2.2 Mediante Documento Interno N° 78814 de fecha 28 de mayo de 2018, el Viceministerio de Transporte, remite el Oficio N° 16-2018-MTC/02 AL amgb, conteniendo el Proyecto de Ley N° 2859/2017-CR: "Proyecto de 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 mercancías y/o carga en vías urbanas" solicitando a la SUTRAN emitir opinión al respecto, debiéndose señalar si el proyecto se considera SIN OBSERVACIONES, CON OBSERVACIONES o NO ES COMPETENCIA DEL SECTOR

III. ANÁLISIS:

- 3.1 De acuerdo con el artículo 1 de la ley N° 29360, Ley de creación de la Superintendencia de Transporte terrestre de personas, Carga y Mercancías (SUTRAN) esta está adscrita al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, y está encargada de normar, supervisar, fiscalizar y sancionar las actividades de transporte de personas, carga y mercancías en los ámbitos nacional e internacional y las actividades vinculadas con el transporte de mercancías de ámbito nacional
- 3.2 Así, como parte de sus funciones, está la supervisión, fiscalización y sanción a los titulares de los servicios de transporte terrestre de los ámbitos nacional e internacional, y a los titulares y operadores de infraestructura complementaria de transporte por los incumplimientos o infracciones en que incurran



Av. Benavides, Lima 15114 01143
Jesús María, Lima Perú
011 200-454, 011
www.sutran.gob.pe





PERÚ

Superintendencia
de Transporte Terrestre de
Personas, Carga y Mercancías

Creación de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías
Decreto Supremo N° 001-2018-TR

3.3 Por otra parte, conforme al artículo 4 del Reglamento de la Ley N° 29380 que establece como función normativa de la SUTRAN, la facultad de dictar dentro de su respectiva competencia las normas generales y específicas que regulen la supervisión, fiscalización y control en la materia y en el ámbito de su competencia, procedemos a señalar las observaciones advertidas sobre el Proyecto de Ley N° 2859/2017-CR.

Sobre el Artículo 5.- De la promoción de la inversión privada.

3.4 En el Proyecto normativo se establece el siguiente texto:

Artículo 5.- De la promoción de la inversión privada

5.1 El Estado promueve la inversión privada en infraestructura y servicios de transporte, en cualquiera de las formas empresariales y contractuales permitidas por la Constitución y las leyes. Para tal efecto, norma incentivos y dispone exoneraciones, hasta por un plazo de doce (12) años, en favor de los inversionistas privados cuya inversión coadyuven sustantivamente a la racionalización del uso de la infraestructura, así como su impacto positivo en las vías urbanas.

5.2 El Estado garantiza la estabilidad de las reglas y el trato equitativo a los agentes privados de manera que no se alteren injustificadamente las condiciones de mercado sobre la base de las cuales toman sus decisiones sobre inversión y operación en materia de transporte.

5.3 Las condiciones de acceso al mercado se regulan por las normas y principios contenidos en la presente Ley y el ordenamiento vigente.

3.5 En la Exposición de motivos se presenta la idea de incentivar la inversión privada en la construcción, implementación y/o gestión de infraestructura denominada Truck Centers, como una medida complementaria al ordenamiento del tránsito a través de franjas horarias.

3.6 En tal sentido, se proponen dos cosas:

Racionalizar el uso de la infraestructura vial existente mediante el ordenamiento del tránsito a través de franjas horarias y,

Racionalizar la inversión estatal en infraestructura (construcción, implementación, administración y/o gestión de truck centers), mediante el otorgamiento de incentivos para los privados que inviertan en la construcción de dicha infraestructura



3.7 Sin embargo, la actual redacción de la propuesta, señala que el otorgamiento de incentivos es para los inversionistas privados cuya inversión coadyuve sustantivamente a la racionalización del uso de la infraestructura, lo que resulta contradictorio con lo indicado en la exposición de motivos, sobre los incentivos para los privados que inviertan en la construcción de infraestructura.

3.8 Por otra parte, desde el punto de vista de las funciones de la SUTRAN, en materia de la fiscalización de infraestructura complementaria de transporte, se observa que **la fórmula normativa propuesta no establece una definición de los Centros de Servicios al Transportista -Truck Centers**, lo que resulta necesario toda vez que dichos centros no cuentan con regulación en la legislación vigente.

3.9 De otro lado, la norma señala que los incentivos serían para los inversionistas cuya inversión coadyuve *sustantivamente* a la racionalización del uso de la infraestructura. Sin embargo, el uso del adverbio *sustantivamente* le da un carácter subjetivo e indeterminado a la norma porque no se sabe como se determina que una inversión coadyuve sustantivamente y quien realiza dicha calificación.



Oficina General de Asesoría Jurídica
Espejo Marín, José Carlos
Calle Comercio 485, 111
Lima 1, Perú
Teléfono: 222 2222

**PERÚ****Superintendencia
de Transporte Terrestre de
Personas, Carga y Mercancías***Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres
Año del Dialogo y la Participación Ciudadana***Sobre la Tercera Disposición Complementaria - Franjas horarias de restricción a la circulación.**

3.10 Respecto a este punto, en el proyecto normativo se propone el siguiente texto:

*"Disposición Complementaria**Tercera. - Franjas horaria de restricción a la circulación*

Constituyendo un objetivo esencial la racionalización del uso de la infraestructura en vías existentes y futuras, en particular y prioritariamente en las vías urbanas, el órgano rector a nivel nacional en materia de transporte y tránsito terrestre, sobre la base de las propuestas que obligatoriamente remiten los Gobiernos Regionales y las Municipalidades Provinciales, determina mediante Resolución Ministerial, las franjas horarias de restricción a la circulación de vehículos de transporte de carga y/o mercancía definidos en el Reglamento Nacional de Vehículos; la restricción debe tener un fundamento técnico, racional, ambiental y de calidad de vida de las personas que habitan cada urbe.

La primera remisión de propuestas por Gobiernos Regionales y Municipalidades Provinciales a que se refiere el párrafo precedente, se efectúa dentro de los seis (06) meses contados desde la fecha de vigencia de la presente norma.

Las subsiguientes propuestas se remiten cada cuatro (años) dentro del último trimestre del cuarto año dentro del último trimestre del último trimestre del cuarto año.

Vencidos los plazos a que se refiere el presente párrafo, el órgano rector a nivel nacional, con o sin las propuestas procede a aprobar y publicar la respectiva resolución ministerial en un plazo no mayor de treinta días calendario, debiendo precisar la gradualidad de su aplicación."

- 3.11 De acuerdo con el artículo 81 de la Ley Orgánica de Municipalidades, las municipalidades provinciales tienen competencia en materia de tránsito y transporte público dentro de su jurisdicción.
- 3.12 Adicionalmente, los artículos 120 y 121 del Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito, contemplan la posibilidad de restricción de horarios o tramos de la vía en zonas urbanas en pro de garantizar la seguridad y fluidez del tránsito, tal como se aprecia a continuación:

"Artículo 120.- Restricciones a la circulación por congestión vehicular o contaminación. La Autoridad competente, en situaciones generadas por la congestión vehicular y/o la contaminación, puede prohibir o restringir la circulación de vehículos o tipos de vehículos en determinadas áreas o vías públicas.

Artículo 121.- Normas para preservar seguridad vial, medio ambiente y fluidez de la circulación. La Autoridad competente a fin de preservar la seguridad vial, el medio ambiente y la fluidez de la circulación, puede fijar en zona urbana, dando preferencia al transporte público de pasajeros y procurando su desarrollo, lo siguiente:

- a) Vías o carriles para circulación exclusiva u obligatoria*
- b) Sentidos de tránsito diferenciados o exclusivos para una vía determinada en diferentes horarios o fechas y producir los desvíos pertinentes*
- c) Estacionamiento alternado u otra modalidad, según lugar, forma o fiscalización."*

- 3.13 Como se puede advertir, actualmente las autoridades competentes ya cuentan con dicha facultad de restricción de horarios en su respectiva jurisdicción.



Ex. Gerente Ejecutivo de Operación APU
 Jesús María Lima, Perú
 011 2004840 ext.
www.sutran.gob.pe





PERÚ

Superintendencia
de Transporte Terrestre de
Personas, Carga y Mercancías

Decreto de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías
Nº 001-2017-SP/ST de 14 de febrero de 2017

3.14 Al respecto se aprecia que la norma propuesta pretendería modificar las facultades que en materia de tránsito ostentan las municipalidades provinciales, al señalar que el MTC será quien determine, mediante Resolución Ministerial, las franjas horarias de restricción a la circulación de vehículos, lo que colisiona con la competencia municipal en materia de tránsito, establecida en la Ley Orgánica de Municipalidades; constituyendo dicho proyecto, una modificación de esta última.

3.15 Sobre el particular es necesario citar el artículo 106º de la Constitución:

"Artículo 106 - Leyes Orgánicas:

Mediante leyes orgánicas se regulan la estructura y el funcionamiento de las entidades del Estado previstas en la Constitución, así como también las otras materias cuya regulación por ley orgánica esta establecida en la Constitución. Los proyectos de ley orgánica se tramitan como cualquiera otra ley. Para su aprobación o modificación, se requiere el voto de más de la mitad del número legal de miembros del Congreso." (Lo destacado es nuestro)

3.16 De acuerdo con el citado artículo, se precisan dos requisitos especiales para este tipo de leyes. En primer lugar, se establece un orden material a través del cual se determinan las materias que serán objeto de regulación exclusiva y excluyente por parte de las leyes orgánicas. En segundo lugar, un requisito formal, refrendo al número de votos necesario para su aprobación o modificación.

3.17 Al respecto, el Tribunal Constitucional ha determinado:

que no se genera, por sí, un problema de inconstitucionalidad cada vez que una ley ordinaria colisione con una ley orgánica. La eventual inconstitucionalidad sería consecuencia de que la ley ordinaria haya infringido directamente el artículo 106º de la Constitución, en un doble sentido (STC Nº 00007-2002-A/TC, fundamento 7.2):

- a) Porque una ley ordinaria carece de competencia para regular una materia sujeta a reserva de ley orgánica;*
- b) Porque pese a regular una materia sujeta a reserva de ley orgánica, no se aprobó con la mayoría exigida por el artículo 106º de la Constitución.*

Como se ha establecido anteriormente, de forma complementaria al número de votos requeridos para su aprobación, el Congreso debe establecer de forma expresa que una propuesta legislativa tiene como objeto modificar una ley orgánica, de acuerdo a lo dispuesto en el segundo párrafo del artículo 106º de la Constitución." (Lo destacado es nuestro)

3.18 En el caso del 2859/2017-CR no se ha señalado expresamente la modificación de la Ley Orgánica de Municipalidades para efectos del segundo párrafo del artículo 106º de la Constitución.

3.19 Sin perjuicio de lo indicado, se observa que en el segundo párrafo de la propuesta Tercera Disposición Complementaria, se establece que el ente rector, es decir, el MTC, aprobará con o sin las propuestas del gobierno regional o municipal, la respectiva resolución ministerial que restringe la circulación en un plazo no mayor de treinta (30) días calendario.

3.20 Sobre el particular, no se entiende como el MTC en un plazo tan corto podría aprobar una restricción, sobre una vía urbana ubicada en una localidad respecto de la cual desconoce su problemática y necesidades, siendo que la norma exige que la restricción debe encontrarse



Ing. Carlos A. Rodríguez

SUTRAN

Superintendencia de Transporte Terrestre de
Personas, Carga y Mercancías
Calle 28 de Julio 1214, Lima
Teléfono: 222 1111
www.sutran.gob.pe



PERÚ

Superintendencia
de Transporte Terrestre de
Personas, Carga y Mercancías

Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres
Año del Diálogo y la Reconciliación Nacional

debidamente sustentada (fundamento técnico, racional ambiental y de calidad de vida de las personas que habitan cada urbe)

- 3.21 Finalmente, se entiende que la propuesta de restricción deberá comprender además de las franjas horarias, los tramos de las vías o las vías alternas a utilizar, lo que deberá precisarse en el texto normativo

Sobre la cuarta disposición complementaria - Declaratoria de Interés Nacional e Incentivos.

- 3.22 El proyecto normativo se propone el siguiente texto

Cuarta. - Declaratoria de Interés Nacional e Incentivos

Declárese de interés nacional la construcción y puesta en funcionamiento de una Red Nacional de Centros de Servicios al Transportista -Truck Centers

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones es el sector responsable de la promoción, así como disponer las normas y estudios para la inversión privada en los referidos centros de Servicios al Transportista -Truck Centers y determinar la gradualidad de su implementación y desarrollo

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones y la Superintendencia de Administración Tributaria - SUNAT aprueban los incentivos hasta por un plazo de doce (12) años, para los inversionistas privados que identifiquen, implementen, desarrollen, gestionen y/o administren Centros de Servicios al Transportista - Truck Center y a las personas naturales o jurídicas que dedicándose al transporte de carga y/o mercancías usen dichos servicios, y para los que desarrollando informalmente dicha actividad, inicien y culminen el proceso de formalización que disponga el Poder Ejecutivo

- 3.23 Como señalamos anteriormente, los Centros de Servicios al Transportista -Truck Centers, no cuentan con regulación en la legislación vigente, por lo que resultaría necesario definir previamente qué son, y si serán estaciones de uso voluntario u obligatorio, si serán para el uso del servicio de transporte de carga y mercancías, o también de pasajeros, y si también se considerarán a quienes realizan la actividad privada de transporte, en orden de establecer su régimen legal y evaluar la inversión requerida para su construcción y funcionamiento

- 3.24 Por otro lado y atendiendo al interés de la SUTRAN en la seguridad del transporte y tránsito terrestre, consideramos que la presencia de Centros de Servicios al Transportista -Truck Centers, como áreas apropiadas para el descanso de los conductores, contribuiría a la reducción de accidentes de tránsito, toda vez que estudios demuestran que existe una relación entre la fatiga y somnolencia de los conductores y los accidentes de tránsito ocurridos en carreteras¹

- 3.25 Sin embargo, debemos mencionar que el Reglamento Nacional de Administración de Transporte (RENAT) sólo regula la jornada máxima de conducción de los conductores de vehículos de servicio de transporte terrestre de pasajeros, por lo que se está proponiendo su modificación a fin que se incluya la jornada máxima de conducción para el transporte público y privado, en todas sus modalidades. En tal sentido, la implementación de la señalada infraestructura, a futuro, contribuiría al cumplimiento de las jornadas máximas de conducción que se establezcan

Sobre los incentivos para la formalización del transporte.

- 3.26 En cuanto al otorgamiento de incentivos para la formalización del transporte de carga y/o mercancías que señala la propuesta, consideramos importante el otorgamiento de incentivos

¹ REX, Jorge y otros. 2004. "Cansancio y somnolencia en conductores de camión y accidentes preventivos en el Perú: estudio cuantitativo". Programa de Investigación de la Seguridad Vial, Lima 2004. Págs. 1-114
http://www.sispreve.org/pdf/001_2004_03_01.pdf



Dr. Enrique Alvarado Aguirre
 Gerente General
 Teléfono: 011-4641 7711
www.sutran.gob.pe



**PERÚ****Superintendencia
de Transporte Terrestre de
Personas, Carga y Mercancías***Defensa de la legalidad, la integridad institucional y el servicio al usuario
del transporte terrestre de personas, carga y mercancías*

pero para la formalización de la actividad de transporte no sólo de carga sino en general. Sin embargo, para que la propuesta normativa resulte viable, se requeriría precisar cuáles serían tales incentivos, ya que esta menciona que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y la SUNAT (Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria) aprueban incentivos".

- 3.27 Teniendo en cuenta que las funciones de la SUNAT se realizan en el ámbito tributario, la norma propuesta daría a entender que se trata del otorgamiento de incentivos de carácter tributario, materia que no son competencia de la SUTRAN, por lo que no es posible emitir opinión al respecto.
- 3.28 Sin perjuicio de lo indicado, es pertinente recordar que solo por Ley o por Decreto Legislativo, en caso de delegación, se pueden conceder exoneraciones y otros beneficios tributarios (Principio de Legalidad), sujetándose la dación de tales beneficios, además, a los plazos y reglas contenidos en el TUO del Código Tributario. En este sentido, el tema de incentivos tributarios, requeriría la opinión previa del Ministerio de Economía y Finanzas.

Sobre Análisis costo beneficio.

- 3.29 Al respecto se observa que el análisis costo beneficio señala una serie de beneficios, derivados básicamente del uso racional de las vías y el establecimiento de las franjas horarias, sin embargo, en el texto de la exposición de motivos no ha desarrollado este tema ni se han incluido proyecciones que reflejen el alivio que representaría su implementación, en cuanto a la congestión de vías o la contaminación que se indica, ya que el tema ha sido abordado desde un enfoque de corredores logísticos, por lo que se requeriría complementar la evaluación con dicha información.
- 3.30 De otro lado, se señala que la implementación de la Red Nacional de Centros de Servicios al Transportista – Truck Centers, permitiría un mayor control de SUNAT, SUTRAN y otras entidades a desarrollarse en tales centros, sin embargo, ni en la Exposición de motivos ni en la fórmula normativa propuesta, se ha señalado que existirán puntos de control de la SUNAT, SUTRAN u otras entidades en los Centros de Servicios al Transportista.

Inclusión de puntos o estaciones de control en los Centros de Servicios al Transportista – Truck Centers.

- 3.31 Sin perjuicio de lo señalado en puntos precedentes, sobre la falta de regulación de este tipo de infraestructura – truck centers- consideramos que la inclusión de puntos o estaciones de control de la SUNAT y otras entidades como la SUTRAN, representaría un importante apoyo al desarrollo de las labores de fiscalización, proporcionando los siguientes beneficios:
- Concentración de controles en puntos fijos, lo que evitaría desplazamientos de personal, instrumentos y equipos necesarios para la función, a lo largo de las carreteras, lo que a su vez representaría un ahorro de recursos relacionados con dicho desplazamiento y con las medidas de seguridad que ello requiere.
 - Se facilitaría el apoyo policial en puntos definidos, para todas las acciones de control de diferentes autoridades que lo requieran, en vez que dicho apoyo se vea atomizado e insuficiente en puntos de control disgregados a cargo de diferentes autoridades.
 - Se reduciría el porcentaje de vehículos que haciendo caso omiso a las instrucciones del inspector, continúan la marcha y evaden la fiscalización.
 - Es una posibilidad de contar con instalaciones apropiadas y seguras, tanto para el estacionamiento de los vehículos mientras dura la acción de control o fiscalización de diversas instituciones, como para los usuarios del servicio de transporte.

**SUTRAN**

Oficina General de Asesoría Jurídica y
Asesoría Legal y Normativa
Calle 12 de Octubre 1050
Barranco, Lima 18



PERU

Superintendencia
de Transporte Terrestre de
Personas, Carga y Mercancías

Decreto de la Iguala de la Superintendencia de Transportes y Tránsito
Año del Delfín, 10 de Noviembre del 2015

- 3.32 Es necesario señalar que, en nuestra opinión, la efectividad de esta medida estaría dada por establecer que el paso por estos centros de servicios, sea obligatorio para todos los transportistas (de carga y mercancías, de pasajeros y vehículos particulares), por considerar que de otro modo, se dejaría abierta la posibilidad para evitar el control de la autoridad, con el sólo hecho de no usar las instalaciones del Truck Center.
- 3.33 En atención a lo señalado, nos permitimos solicitar que se considere la evaluación de los beneficios que puede representar la presencia de puntos o estaciones de control en los Centros de Servicios al Transportista – Truck Centers, a fin de incluir su desarrollo en la Exposición de motivos y, además, su mención expresa en la fórmula legal que se proponga al respecto.

IV. CONCLUSIONES:

- 4.1 Por lo expuesto, esta gerencia concluye que el proyecto se considera CON OBSERVACIONES, las que se detallan en el presente informe, a efectos de su evaluación y subsanación, de considerarlo pertinente.
- 4.2 Adicionalmente, mediante el presente informe se plantea la posibilidad de evaluar los beneficios de la presencia de puntos o estaciones de control en los Centros de Servicios al Transportista – Truck Centers, a fin de incluir su desarrollo en la Exposición de motivos y, además, su mención expresa en la fórmula legal que se proponga al respecto.

Atentamente,


HUGO RAMÍREZ SOTOMAYOR
Gerente
Gerencia de Estudios y Normas
SUTRAN

GERENCIA GENERAL
Superintendencia

☐ REVISAR	☐ COORDINAR
☒ ATENCION	☐ INFORME
☐ ARCHIVO	☐ PREPARAR RESPUESTA
☐ CONOCIMIENTO	☐ SEGUIMIENTO

Fecha: 11/11/15

VºBº

 **SUTRAN**

Av. General Alvarado 1150, Lima 451
Jesús María Utría, Perú
511-260-4540-5111
www.SUTRAN.gob.pe



OFICIO N° 1429 - 2017 - 2018-CTC/CR

Sector

LORENZO RAMÓN ORREGO LUNA

Superintendente de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías

Avenida Arenales N° 1542

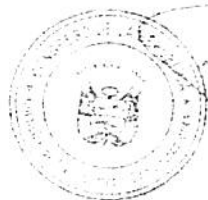
Jesús María-Lima

De mi consideración

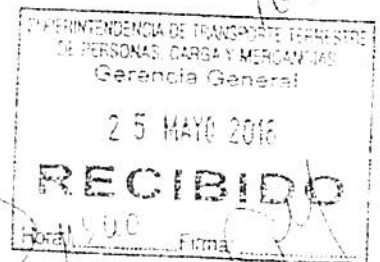
Tengo el agrado de dirigirme a usted para saludarlo muy cordialmente y asimismo comunicarle que se ha recibido en la Comisión de Transportes y Comunicaciones el Proyecto de Ley N° 2859/2017-CR "Proyecto de Ley autoriza normar incentivos y/o exoneraciones a inversiones para el uso racional de infraestructura vial y dispone franjas horarias para circulación de vehículos de transporte de mercancía y/o carga en vías urbanas" que adjunto al presente, solicitando a su despacho tenga a bien emitir opinión al respecto.

Es propia la oportunidad, para expresarle los sentimientos de mi distinguida consideración y deferente estima.

Atentamente



ROSA ANGELA
Presidenta
Comisión de Transportes y Comunicaciones
Comisión de Asesoría



MUY URGENTE

GERENCIA GENERAL

☐ REVISAR	☐ COORDINAR
☐ ATENCION	☐ INFORME
☐ ARCHIVO	☒ PREPARAR RESPUESTA
☐ CONOCIMIENTO	☐ SEGUIMIENTO

25/5/18

Fecha: 25/5/18 VºPº

SUTRAN
JOC
Gerencia General

