

COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

DICTAMEN 2018-2019



Señor Presidente:

Ha sido remitido para estudio y dictamen de la Comisión de Transportes y Comunicaciones, de conformidad con el artículo 107 de la Constitución Política del Perú y los artículos 74 y 75 del Reglamento del Congreso de la República, el **Proyecto de Ley 2859/2017-CR**, presentado por el congresista **Edmundo Del Águila Herrera**, que propone la "**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 la **Vigésima Cuarta Sesión Ordinaria** de la Comisión de Transportes y Comunicaciones celebrada el 2 de julio del 2019, expuesto y debatido el dictamen fue aprobado por **UNANIMIDAD** de los señores congresistas presentes, con los votos a favor de los señores congresistas: con el voto a favor de los señores congresistas: **Narváez Soto, Ricardo** (APP); **Del Águila Herrera, Edmundo** (AP); **Castro Bravo, Jorge** (NA); **Mamani Choquehuanca, Moisés** (FP); **Martorell Sobero, Guillermo** (FP); **Flores Vilchez, Clemente** (PPK); **Figueroa Minaya, Modesto** (FP) [en reemplazo del congresista titular *Aguilar Montenegro, Wilmer* (FP)]; **Trujillo Zegarra, Gilmer** (FP) [en reemplazo del congresista titular *Elías Ávalos, Miguel* (FP)] y **Monterola Abregu, Wuilian** (FP).

Con las licencias de los señores congresistas: **Elías Avalos, Miguel** (FP); **Aguilar Montenegro, Wilmer** (FP); **Aramayo Gaona, Alejandra** (FP); **Schaefer Cuculiza, Karla** (FP); **Ventura Ángel, Roy** (FP); **Tucto Castillo, Rogelio** (FA); **Guía Pianto, Moisés** (PPK) y **León Romero, Luciana** (CPA).

I. SITUACIÓN PROCESAL

I.1 Antecedentes

El **Proyecto de Ley 2859/2017-CR**, ingresó a trámite documentario el 15 de mayo de 2018, y, a esta Comisión, el 18 de mayo del mismo año, de conformidad con el Decreto de Oficialía Mayor se designa como Comisiones dictaminadoras Transportes y Comunicaciones y Economía, Banca, Finanzas e Inteligencia Financiera.

I.2 Opiniones solicitadas

Se solicitó las siguientes opiniones técnicas:

➤ **Ministerio de Transportes y Comunicaciones**

Mediante Oficio N° 1424-2017-2018/CTC-CR, de fecha 22 de mayo del 2018, recibido el 25 del mismo mes y año, se solicitó opinión técnica al señor **Edmer Trujillo Mori**, en su condición de **Ministro de Transportes y Comunicaciones**, habiéndose recibido opinión.

➤ **Ministerio de Economía y Finanzas**

Mediante Oficio N°1425-2017-2018/CTC-CR, de fecha 22 de mayo del 2018, recibido el 25 del mismo mes y año, se solicitó opinión técnica al señor **David Tuesta Cárdenas**, en su condición de Ministro de Economía y Finanzas, no habiéndose recibido opinión.

➤ **Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria**

Mediante Oficio N°1426-2017-2018/CTC-CR, de fecha 22 de mayo del 2018, recibido el 25 del mismo mes y año, se solicitó opinión técnica al señor **Víctor Shiguiyama Kobashigawa**, en su condición de Superintendente Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria – SUNAT, habiéndose recibido opinión.

➤ **Asociación para el Fomento de la Infraestructura Nacional – AFIN**

Mediante Oficio N°1427-2017-2018/CTC-CR, de fecha 22 de mayo del 2018, recibido el 25 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.

➤ **Municipalidad Metropolitana de Lima**

Mediante Oficio N°1428-2017-2018/CTC-CR, de fecha 22 de mayo del 2018, recibido el 25 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, habiéndose recibido opinión.

➤ **Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías - SUTRAN**

Mediante Oficio N°1429-2017-2018/CTC-CR, de fecha 22 de mayo del 2018, recibido el 25 del mismo mes y año, se solicitó opinión técnica al señor **Lorenzo Ramón Orrego Luna**, Víctor en su condición de Superintendente de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías – SUTRAN, no habiéndose recibido opinión.

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 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 CIRCULACION DE VEHICULOS DE TRANSPORTE DE MERCANCIA Y/O CARGA EN VIAS URBANAS"

➤ **Agencia de Promoción de la Inversión Privada – PROINVERSION – PERÚ**

Mediante Oficio N° 1430-2017-2018/CTC-CR, de fecha 22 de mayo del 2018, recibido el 29 del mismo mes y año, se solicitó opinión técnica al señor **Alberto Ñecco Tello**, en su condición de Director Ejecutivo de la Agencia de Promoción de la Inversión Privada – PROINVERSION – PERÚ, no habiéndose recibido opinión.

I.3 Opiniones recibidas

• **Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías - SUTRAN**

Mediante Oficio N° 258-2018-SUTRAN/01.2, 16 de agosto de 2018, se recibe opinión institucional, firmado por el señor Lorenzo **Ramón Orrego Luna**, Superintendente de ese entonces, adjuntando el Informe N° 040-2018-SUTRAM/06.1, elaborado por la Gerencia de Estudios y Normas de la SUTRAN, mediante el cual emite la siguiente opinión:

✓ **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 e otorgamiento de incentivos pero para la formalización de la actividad transporte no solo de carga sino en general. Sin embargo, para 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".*

(...)

3.28 *Sin perjuicio de lo indicado es pertinente recordar que solo por Ley o por Decreto Legislativo en caso de delegación e 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.*

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.

• **Ministerio de Transportes y Comunicaciones**

Mediante Oficio N° 905-2018-MTC/01, el 21 de agosto de 2018, se recibe opinión institucional, firmado por el señor ministro de ese entonces **Edmer Trujillo Mori**, adjuntando los siguientes informes:

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 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 CIRCULACION DE VEHICULOS DE TRANSPORTE DE MERCANCIA Y/O CARGA EN VIAS URBANAS"

- ✓ **Informe N° 302-2018 –MTC/12**, elaborado por la Dirección General de Transporte Acuático, establece lo siguiente:

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 N° 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.

(...)

- ✓ **Informe N° 0166-2018 –MTC/09.01**, elaborado por la Oficina General de Planeamiento y Presupuesto OGPP, establece lo siguiente:

- a) *"Incentivos y exoneraciones a inversionistas que contribuyan 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 Proyecto de Ley.

- b) *Franjas Horarias de restricción a la circulación de vehículos de carga en vías urbanas El marco teórico actual en atención al objeto de la propuesta normativa.*

(...)

Al respecto, tanto la Ley Orgánica de Municipalidades (Ley 27972) como la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestres (Ley 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.***

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 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 CIRCULACION DE VEHICULOS DE TRANSPORTE DE MERCANCIA Y/O CARGA EN VIAS URBANAS"

(...)"

Por lo que concluye que 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", **presenta observaciones.**

- **Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria- SUNAT**

Mediante Oficio N° 529-2018-SUNAT/100000, el 17 de diciembre de 2018, se recibe opinión institucional, firmado por la señora **Claudia Suarez Gutiérrez**, Superintendente Nacional (e), indicando que de acuerdo con la Ley N° 29816, Ley de Fortalecimiento de la SUNAT, la SUNAT es un organismo técnico especializado adscrito al Ministerio de Economía y Finanzas, por lo que corresponde a dicho ministerio emitir la opinión autorizada del sector.

- **Municipalidad Metropolitana de Lima**

Mediante Oficio N° 1057-2018-MML/SGC, 03 de enero de 2019, se recibe opinión institucional, firmado por el señor José Manuel Villalobos Campana, Secretario General del Concejo de la Municipalidad Metropolitana de Lima de ese entonces, adjuntando el Informe N° 641-2018-MML/GTU-AL, elaborado por la Asesoría Legal, mediante el cual emite la siguiente opinión:

1.7 *Mediante memorando N° 2232-2018-MML/GTU-SETT, la SETT (Subgerencia de Estudios de Tránsito y Transporte), de fecha 12 de noviembre de 2018, remite a la Oficina de Asesoría Legal el Informe N° 285-2018-MML/GTU-SETT-EYP, elaborado por la División de Estudios y Proyectos a fin de dar respuesta al requerimiento de opinión legal sobre el Proyecto de Ley 2859/2017-CR, mediante el cual se propone el "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". Al respecto la SETT i) considera importante establecer franjas horarias (restricciones) a la circulación de vehículos de carga y/o mercancías, el mismo que debe considerar pesos y vías, sin embargo, las prohibiciones y restricciones que se establezcan, requiere de un estudio técnico integral liderado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones en calidad de autoridad competente para establecer restricciones de acceso al tránsito y/o al transporte en la Red Vial Nacional; y que ii) la Municipalidad de Lima dentro su jurisdicción estableció vías de libre circulación "Vías Corredores Libres", así como restricciones de horario por tonelaje vehicular en las "Vías del Centro Histórico", en la "Zona de Alto Riesgo" y en otras vías de circulación restringida, para la circulación de vehículos de transporte de carga y/o mercancías.*

II. CONTENIDO DE LA PROPUESTA LEGISLATIVA

El proyecto de ley bajo análisis consta de un artículo único, el cual adiciona una Tercera Disposición Complementaria a la Ley N° 27181, Ley de Transporte y Tránsito Terrestre.

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 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 CIRCULACION DE VEHICULOS DE TRANSPORTE DE MERCANCIA Y/O CARGA EN VIAS URBANAS"

La iniciativa legislativa tiene como propósito principal fijar los beneficios en los casos que la promoción de la inversión privada sea en infraestructura de transporte; en este caso el Poder Ejecutivo normará incentivos y dispondrá las exoneraciones por un plazo de 12 años, en favor de los inversionistas privados que promuevan el uso de infraestructura que tenga impacto positivo en las vías urbanas; asimismo busca a través de la disposición complementaria establecer franjas horarias en las que el transporte de carga y/o mercancía podrá circular, la misma que deberá ir acompañada de una red nacional de estaciones de servicio al transportista (Truck Center) que comprende: Talleres, gasolineras, hoteles, restaurantes, lavado de camiones.

El crecimiento del parque automotor en el Perú, desde un análisis particular, consideramos que se debe a varias variables, una primera es el mejoramiento de la economía de los peruanos, el aumento demográfico que también incide en el crecimiento del parque automotor por la demanda de transporte tanto de personas como de carga pues la economía se dinamiza por una mayor demanda de productos de la canasta familiar; otra variable es el crecimiento de la población económicamente activa que paso de 13'866,800 habitantes del 2005 a 16'498,100 habitantes en el 2015; así tenemos que en Lima Metropolitana pasamos de 4'019,700 habitantes pasamos a 5'231,100 habitantes económicamente activos.¹

Para efectos de la propuesta legislativa, analicemos ahora el crecimiento del transporte de mercancías o carga y sus repercusiones en el tráfico en las urbes y en las vías nacionales, en las personas, en el trabajo, en la economía y en el ambiente.

Las empresas autorizadas para realizar transporte general de carga en el ámbito nacional, paso en el 2007 de 33,382 a 106,077 en el 2016².

Los datos anteriores demuestran indubitablemente el crecimiento del parque automotor a nivel general en el ámbito nacional, y en particular, "en los últimos años el sector del transporte de carga en el país presenta un incremento importante, gracias a gran parte a la existencia de centros productivos con una actividad económica propia relevante y la presencia de empresas cuya capacidad económica ha aumentado. Esto conlleva a la necesidad de adoptar la infraestructura logística del país a la nueva demanda de las empresas generadoras de carga, que empiezan a desarrollar emprendimientos logísticos de alta inversión, con objeto de alcanzar los estándares de calidad que exige hoy en día el mercado globalizado³".

La adaptación de la infraestructura logística a las demandas de las empresas generadoras de carga, un aspecto importante de esta adaptación son los denominados nodos logísticos: "Lo que hasta ahora conocemos como cadenas logísticas sirve para describir el sistemático esfuerzo de integración de sus eslabones por parte de los que integran esas cadenas: proveedores, fabricantes, distribuidores comerciales y operadores logísticos. Pero las

¹ Instituto Nacional de Estadística e Informática. Sistema Estadístico Nacional, Compendio Estadístico Perú 2016 Tomo N° 1 pagina 519. Edición Julio 2016.

² Fuente Dirección General de Transporte Terrestre. Oficina de Estadística.

³ Ministerio de Transportes y Comunicaciones. "Estudio de Viabilidad de un Red Nacional de Centros de Servicios al transportistas- Truck Centers". Resumen Ejecutivo Pág. 7.

crecientes dificultades que se presentan para conseguir dicha integración, a veces por motivos operativos y otras veces por ausencia de acuerdos comerciales, nos ha permitido identificar nuevos actores que participan activamente en el logro de objetivos. Ellos han generado nuevas formas de relacionamiento con diversos esquemas de asociatividad, que nos permiten enunciar que estamos conviviendo con modelos de redes de valor empresarial. El trabajo en red tiene entonces un foco en la gestión, que pretende alinear e integrar funciones, y un aspecto complementario que se refiere al lugar donde se realizan las operaciones logísticas y sus servicios asociadas. A esta dimensión espacial, la denominamos nodo logístico. Estos nodos donde se concentran actividades logísticas, productivas tecnológicas y de servicios especializados son la base fundamental para el crecimiento de las redes de valor empresariales"⁴

III. MARCO NORMATIVO

- Constitución Política del Perú.
- Reglamento del Congreso de la República
- Ley 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo.
- Ley 27867, Ley Orgánica de Gobiernos Regionales
- Ley 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General.
- Ley 29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

IV. ANÁLISIS DE LA PROPUESTA LEGISLATIVA

IV.1. Relación con el Acuerdo Nacional

La Comisión, de la revisión realizada de la presente iniciativa legislativa, determinó que guarda concordancia con lo estipulado por el Acuerdo Nacional, en:

- a) **Decima Octava:** Política de Estado que busca la competitividad, productividad y formalización de la actividad económica, con la finalidad de comprometer a incrementar la competitividad del país con el objeto de alcanzar un crecimiento económico sostenido que genere empleos de calidad e integre exitosamente al Perú en la economía global. La mejora en la competitividad de todas las formas empresariales, incluyendo la de la pequeña y micro empresa, corresponde a un esfuerzo de toda la sociedad y en particular de los empresarios, los trabajadores y el Estado, para promover el acceso a una educación de calidad, un clima político y jurídico favorable y estable para la inversión privada, así como para la gestión pública y privada. Asimismo, nos comprometemos a promover y lograr la formalización de las actividades y relaciones económicas en todos los niveles. Décima Política de Estado referida a la Reducción de la Pobreza,

⁴ Artículo. Nodos Logísticos y redes empresariales. <http://m.logisticasud.enfasis.com/articulo/73469-nodos-logisticos-y-redes-empresariales>

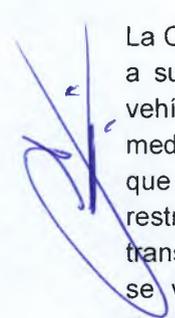
- b) **Vigésimo Primera** Política de Estado que propone mejorar la **Competitividad** del país elaborando un plan nacional de infraestructura identificando ejes nacionales de integración y crecimiento para desarrollar una red energética, vial, portuaria, aeroportuaria y de telecomunicaciones, que permita fluidez en los negocios y en la toma de decisiones.

IV.2 Análisis sobre el fondo de la propuesta legislativa

La Comisión rechaza las propuestas referidas a los temas de incentivos tributarios teniendo en cuenta que a la fecha no existe opinión del ministerio de Economía y Finanzas, de conformidad con el artículo 79 de la Constitución Política del Perú.

Fundamentos de la adición de una Tercera Disposición Complementaria a la Ley N° 27181, Ley de Transporte y Tránsito Terrestre.

En el caso de Lima Metropolitana, por ser la capital de la República, el movimiento de tráfico de flujo vehicular es mucho mayor que el resto de ciudades capitales de departamentos, a los que debemos sumar y considerar variables como población (al 2007 según censo 8'472,935 habitantes)⁵; y polos de atracción de viajes de transporte de carga y/o mercancías como el Terminal Portuario del Callao, el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez; sin embargo para los efectos de determinar el flujo o tráfico vehicular, al contar con tres puntos de cobro de peaje al norte (Chillón), sur (Pucusana) y en la Vía de Evitamiento, la medición de esta variable resulta mucho más precisa, así podemos afirmar que en el 2008, en la Vía de Evitamiento se registró un tráfico de 35'670,000 vehículos, en Pucusana 11'770,000 y en Chillón 5'660,000; pasando en el 2015 a verificarse en Evitamiento se registró 49'670,000 vehículos, en Pucusana 25'550,000 y en Chillón 11'060,000; es decir el tráfico de vehículos en los tres puntos de recaudación creció en siete (07) años, en 33'180,000 de vehículos lo que en promedio significa un tráfico mayor de 4'740,000 vehículos anuales tanto de ligeros como pesados.



La Comisión establece 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, por lo que reviste de gran importancia otorgarle la fuerza de ley que corresponde a estas restricciones o disposiciones de franjas horarias para que circulen los vehículos de transportes de mercancía y/o carga pesada, dejando de lado acciones de gobierno que se van adecuando a las necesidades de los gobernantes de turno. Asimismo, reconocer 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

⁵ Instituto Nacional de Estadística e Informática. Sistema Estadístico Nacional, Compendio Estadístico Perú 2016 Tomo N° 1 Cuadro 3.19 página 19

provinciales, constituyéndose ambas como acciones positivas para el beneficio de los señores usuarios.

Esta Comisión obedece a la necesidad de brindar un status especial o de fijar reglas de excepción (efectos jurídicos distintos a los ordinarios), que permitan sustentar actuaciones, principalmente del Estado, de carácter extraordinario. Ergo por lo tanto la exhortación que realiza el Congreso de la República a través de este tipo de normas, busca poner en la mesa de debate y propiciar una ventana de oportunidad para la toma de decisiones en la gestión de las políticas públicas que requiere un estado moderno.

En ese sentido, conforme a lo antes indicado, la presente propuesta legislativa se encuentra dirigida a promover el descongestionamiento vehicular de las vías urbanas impulsando una mejor gestión del tránsito terrestre, de las empresas operadoras de transporte de carga pesada, lo cual resulta de relevancia para el desarrollo local, regional y nacional y no supondría la afectación de derechos.

a) Razonabilidad de la propuesta legislativa

La Comisión para analizar la razonabilidad es decir la consistencia argumental técnico jurídico e incluso económico de la propuesta, al respecto empezaremos señalando la propuesta para el tránsito del transporte de carga y mercancías en urbes:

Lo primero que requiere analizar es la compleja situación que se da en las principales ciudades del país, entorno a la actividad del transporte que, si bien muchos estudios consideran los factores de transporte público versus transporte privado, a estos se debe sumar el factor transparente de mercancías o carga, bien sea por el destino de las mercancías o carga está en la urbe o en el puerto como el caso de Lima Y Callao, o porque las vías de la urbe constituyen paso obligatoria del transporte de mercancías o carga a fin de llegar a su destino final; a esto debemos añadir las medidas o dimensiones de dichos transportes y el hecho que discurren arbitrariamente a cualquier hora del día.

Este último factor – el transporte de mercancías o carga – ha sido analizado a lo largo de la presente exposición de motivos, a fin de justificar la necesidad de adoptar medidas para ordenar planificar y aplicar los servicios logísticos en su tránsito por las urbes; buscando los efectos positivos siguientes:

- a) Disminuir la congestión vehicular en especial, en horas de desplazamiento de los ciudadanos a sus centros de estudios y sus centros laborales.
- b) Reducir el tiempo de traslado de estudiantes y trabajadores.
- c) Bajar los niveles de contaminación ambiental
- d) Mejorar los niveles de salud de la población
- e) Contribuir con la seguridad ciudadana
- f) Hacer efectivo y eficiente el traslado de mercancías y carga

g) Bajar los costos inherentes al transporte de mercancías y carga.

Estos efectos positivos se podrían alcanzar, si al ordenar el tráfico del transporte de mercancías y carga en las urbes se adopta como primera medida, es establecimiento de franjas horarias en las que dicho tipo de transporte pueda circular, sin embargo esta medida debe venir acompañada o de la mano de una segunda medida, que es el establecimiento de una red nacional de estaciones de servicio al transportista, también llamados "**Track Center**", que **"son área de atención al transportista (talleres, gasolineras, hoteles, restaurantes, lavados de camiones, etc.) donde las actividades logísticas que se realizan normalmente no compartan agregación de valor"** ⁶ definición esta, que se establece en el Plan de Desarrollo de los Servicios Logísticos de Transportes. Plan de Mediano y Largo Plazo (PMLP) agosto 2014.

La Comisión considera que la implementación del proyecto referido en la iniciativa legislativa mejorará el mejor desplazamiento de la población, permitiendo que el traslado sea más rápido, se amplíe el mercado de comercialización, mejorará la efectividad en la accesibilidad a los servicios especializados que brinda el Estado, permitirá el desplazamiento de los turistas a los atractivos turísticos locales,

Como ya lo hemos indicado el proyecto se encuentra bajo la competencia del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (Vías Nacionales) y Municipalidades Provinciales

La Comisión, por las consideraciones expuestas considera que el proyecto es técnicamente viable, porque demuestra rentabilidad económica, por lo que los costos de inversión y el análisis de sensibilidad están basados en fuentes consistentes; asimismo, la sostenibilidad del proyecto está garantizada, encargándose al Ministerio de Transportes y Comunicaciones conjuntamente con los Municipalidades Provinciales competentes en restringir la operatividad de los operadores logísticos del transporte de carga pesada a circular en horarios establecidos descongestionado la zona urbana y beneficiando a los usuarios que día a día se trasladan de un lugar a otro, revirtiéndose en horas hombre que se pierden en el caótico tráfico diario.

Por lo tanto, la Comisión considera viable la propuesta y que está debidamente fundamentada la iniciativa legislativa que deberá ser plasmada en un texto de artículo único.

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.

⁶ Plan de Desarrollo de los Servicios Logísticos de Transportes. Plan de Mediano y Largo Plazo (PMLP) Agosto 2014. Perú Ministerio de Transportes y Comunicaciones – Pág. 23

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 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 CIRCULACION DE VEHICULOS DE TRANSPORTE DE MERCANCIA Y/O CARGA EN VIAS URBANAS"

En cuanto a los beneficios de la presente iniciativa la Comisión considera que de las prohibiciones y restricciones que se establezcan, requiere de la participación de los actores involucrados del sector público y privado los mismos que deberán ser liderados por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones en calidad de autoridad competente para establecer restricciones de acceso al tránsito y/o transporte en la Red Vial Nacional. Debiendo tener en cuenta las implicancias y afectaciones que sufren los transportistas, el público usuario, así como también los corredores logísticos para la provincia de Lima, su interacción con la Provincia Constitucional del Callao y el resto del país, coadyuvando a mitigar la problemática que viene generando las operaciones mercantiles de los diversos operadores de transportes de carga pesada sobre la red vial metropolitana.

En cuanto al costo, no irroga gasto al erario nacional, porque como sabemos la restricción vehicular es una medida de gestión que atiende la problemática generada por las operaciones logísticas de carga en el transporte aunado a la circulación de diversas clases de vehículos, en cierto tiempo o en cierto lugar, y que es utilizada principalmente dentro de las zonas urbanas, contribuyendo de forma efectiva al descongestionamiento de la ciudad beneficiando directamente al público usuario.

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, propone la **APROBACIÓN** del dictamen recaído en el **PROYECTO DE LEY 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 CIRCULACION DE VEHICULOS DE TRANSPORTE DE MERCANCIA Y/O CARGA EN VIAS URBANAS.**

El Congreso de la República.

Ha dado la Ley siguiente:

TEXTO SUSTITUTORIO

LEY QUE AUTORIZA NORMAR INCENTIVOS Y/O EXONERACIONES A INVERSIONES PARA EL USO RACIONAL DE INFRAESTRUCTURA VIAL Y DISPONE FRANJAS HORARIAS PARA CIRCULACION DE VEHICULOS DE TRANSPORTE DE MERCANCIA Y/O CARGA EN VIAS URBANAS

Artículo Único. Adiciónese la Tercera Disposición Complementaria a la Ley N° 27181, Ley de Transporte y Tránsito Terrestre.

Adiciónese la Tercera Disposición Complementaria a la Ley N° 27181, Ley de Transporte y Tránsito Terrestre, el mismo que quedara redactado de la siguiente forma:

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 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 CIRCULACION DE VEHICULOS DE TRANSPORTE DE MERCANCIA Y/O CARGA EN VIAS URBANAS"

DISPOSICION COMPLEMENTARIA

(...)

"TERCERA. Franjas horarias de restricción a la circulación.

Constituyendo un objetivo esencial, la racionalización del uso de la infraestructura de 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 en fundamento técnico, racional, ambiental y de calidad de vida de las personas que habitan cada urbe.

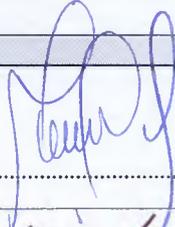
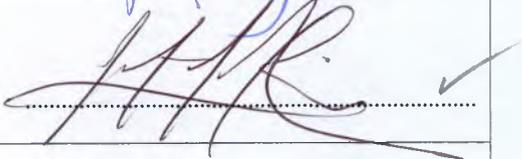
La Primera remisión de propuestas por Gobiernos Regionales y Municipalidades Provinciales a que se refiere el párrafo precedente, se efectúa dentro de los seis (06) meses constados desde la fecha de vigencia de la presente norma.

Las subsiguientes propuestas se remiten cada cuatro (04) años dentro del último trimestre del cuarto año.

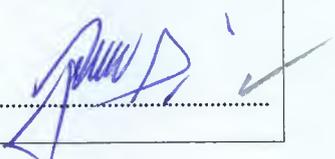
Vencidos los plazos a que se refiere el presente párrafo, el órgano rector a nivel nacional, con o sin las propuestas, procede a aprobar y publicar la respectiva Resolución Ministerial en un plazo no mayor de treinta (30) días calendarios, debiendo precisar la gradualidad de su aplicación".

**Dese cuenta
Sala de sesiones**

Lima, julio de 2019

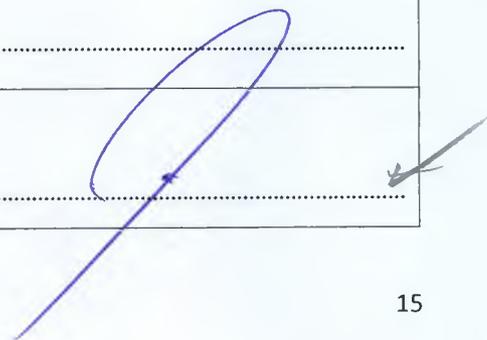
MESA DIRECTIVA	
	1. MONTEROLA ABREGU, WUILIAN ALFONSO PRESIDENTE Fuerza Popular 
	2. NARVAEZ SOTO, ELOY RICARDO VICEPRESIDENTE Alianza Para el Progreso 
	3. ELÍAS ÁVALOS, MIGUEL ÁNGEL Fuerza Popular <i>Licencia</i>
MIEMBROS TITULARES	
	4. AGUILAR MONTENEGRO, WILMER Fuerza Popular <i>Licencia</i>

	5. ARAMAYO GAONA, ALEJANDRA Fuerza Popular	<i>Licencia</i>
	6. MAMANI COLQUEHUANCA, MOISÉS Fuerza Popular	<i>[Signature]</i> ✓
	7. MARTORELL SOBERO, GUILLERMO HERNÁN Fuerza Popular	<i>[Signature]</i> ✓
	8. SCHAEFER CUCULIZA, KARLA MELISSA Fuerza Popular	<i>Licencia</i>
	9. VENTURA ANGEL, ROY ERNESTO Fuerza Popular	<i>Licencia</i>
	10. FLORES VÍLCHEZ, CLEMENTE Peruanos por el Kambio	<i>[Signature]</i> ✓
	11. GUÍA PIANTO, MOISÉS BARTOLOMÉ Peruanos por el Kambio	<i>Licencia</i>
	12. TUCTO CASTILLO, ROGELIO ROBERT Frente Amplio	<i>Licencia</i>
	13. LEÓN ROMERO, LUCIANA MILAGROS Célula Parlamentaria Aprista	<i>Licencia</i>
	14. DEL ÁGUILA HERRERA, EDMUNDO Acción Popular	<i>[Signature]</i> ✓
	15. CASTRO BRAVO, JORGE ANDRÉS No Agrupados	<i>[Signature]</i> ✓
MIEMBROS ACCESITARIOS		

	16. ALBRECHT RODRÍGUEZ, VÍCTOR AUGUSTO Fuerza Popular	.....
	17. ALCALÁ MATEO, PERCY ELOY Fuerza Popular	.....
	18. ALCORTA SUERO, MARÍA LOURDES PÍA LUISA Fuerza Popular	.....
	19. BARTRA BARRIGA, ROSA MARÍA Fuerza Popular	.....
	20. BETETA RUBÍN, KARINA JULIZA Fuerza Popular	.....
	21. CAMPOS RAMÍREZ, CÉSAR MILTON Fuerza Popular	.....
	22. CUADROS CANDIA, NELLY LADY Fuerza Popular	.....
	23. DEL ÁGUILA CÁRDENAS, JUAN CARLOS Fuerza Popular	.....
	24. DIPAS HUAMÁN, JOAQUÍN Fuerza Popular	.....
	25. DOMÍNGUEZ HERRERA, CARLOS ALBERTO Fuerza Popular	.....
	26. FIGUEROA MINAYA, MODESTO Fuerza Popular	.....

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 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 CIRCULACION DE VEHICULOS DE TRANSPORTE DE MERCANCIA Y/O CARGA EN VIAS URBANAS"

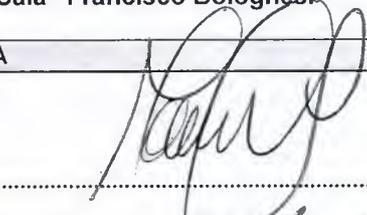
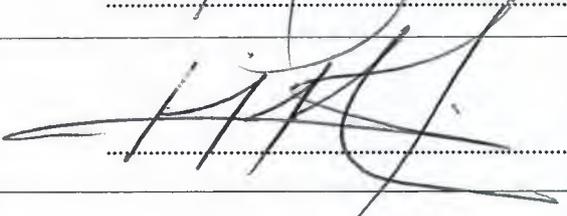
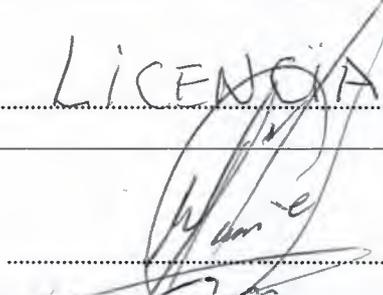
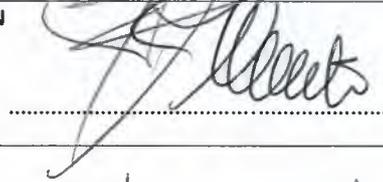
	27. GALARRETA VELARDE, LUIS FERNANDO Fuerza Popular	.....
	28. LIZANA SANTOS, MÁRTIRES Fuerza Popular	.....
	29. LÓPEZ VILELA, LUIS HUMBERTO Fuerza Popular	.....
	30. MANTILLA MEDINA, MARIO FIDEL Fuerza Popular	.....
	31. MELGAR VALDEZ, ELARD GALO Fuerza Popular	.....
	32. MELGAREJO PAUCAR, MARÍA CRISTINA Fuerza Popular	.....
	33. PALOMINO ORTIZ, DALMIRO FELICIANO Fuerza Popular	.....
	34. PARIONA GALINDO, FEDERICO Fuerza Popular	.....
	35. SEGURA IZQUIERDO, CÉSAR ANTONIO Fuerza Popular	.....
	36. TAPIA BERNAL, SEGUNDO Fuerza Popular	.....
	37. TRUJILLO ZEGARRA, GILMER Fuerza Popular	.....



	38. TUBINO ARIAS CHREIBER, CARLOS Fuerza Popular
	39. VERGARA PINTO, EDWIN Fuerza Popular
	40. ARÁOZ FERNÁNDEZ MERCEDES ROSALBA Peruanos Por el Kambio
	41. APAZA ORDÓÑEZ, JUSTINIANO RÓMULO Frente Amplio
	42. LAPA INGA ZACARÍAS, REYMUNDO Frente Amplio
	43. RODRÍGUEZ ZAVALETA, ELÍAS NICOLÁS Célula Parlamentaria Aprista
	44. HUILCA FLORES, INDIRA Nuevo Perú
	45. GARCÍA BELAÚNDE, VÍCTOR ANDRÉS Acción Popular
	46. VILLANUEVA MERCADO, ARMANDO Acción Popular

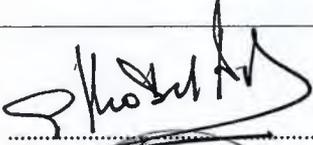
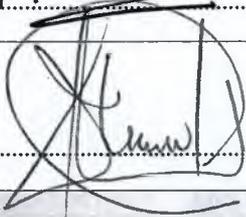
Asistencia de la Vigésima Cuarta Sesión Ordinaria

Lima, martes 2 de julio de 2019, 09:00 horas – Sala “Francisco Bolognesi”

MESA DIRECTIVA	
	1. MONTEROLA ABREGU, WUILIAN ALFONSO PRESIDENTE Fuerza Popular 
	2. NARVAEZ SOTO, ELOY RICARDO VICEPRESIDENTE Alianza Para el Progreso 
	3. ELÍAS ÁVALOS, MIGUEL ÁNGEL Fuerza Popular LICENCIA
MIEMBROS TITULARES	
	4. AGUILAR MONTENEGRO, WILMER Fuerza Popular LICENCIA
	5. ARAMAYO GAONA, ALEJANDRA Fuerza Popular LICENCIA
	6. MAMANI COLQUEHUANCA, MOISÉS Fuerza Popular 
	7. MARTORELL SOBERO, GUILLERMO HERNÁN Fuerza Popular 
	8. SCHAEFER CUCULIZA, KARLA MELISSA Fuerza Popular LICENCIA
	9. VENTURA ANGEL, ROY ERNESTO Fuerza Popular LICENCIA
	10. FLORES VÍLCHEZ, CLEMENTE Peruanos por el Kambio 
	11. GUÍA PIANTO, MOISÉS BARTOLOMÉ Peruanos por el Kambio LICENCIA

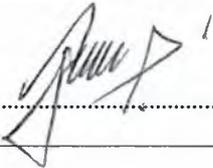
Asistencia de la Vigésima Cuarta Sesión Ordinaria

Lima, martes 2 de julio de 2019, 09:00 horas – Sala “Francisco Bolognesi”

	12. TUCTO CASTILLO, ROGELIO ROBERT Frente Amplio	LICENCIA
	13. LEÓN ROMERO, LUCIANA MILAGROS Célula Parlamentaria Aprista	LICENCIA
	14. DEL ÁGUILA HERRERA, EDMUNDO Acción Popular	
	15. CASTRO BRAVO, JORGE ANDRÉS No Agrupados	
MIEMBROS ACCESITARIOS		
	16. ALBRECHT RODRÍGUEZ, VÍCTOR AUGUSTO Fuerza Popular	.....
	17. ALCALÁ MATEO, PERCY ELOY Fuerza Popular	.....
	18. ALCORTA SUERO, MARÍA LOURDES PÍA LUISA Fuerza Popular	.....
	19. BARTRA BARRIGA, ROSA MARÍA Fuerza Popular	.....
	20. BETETA RUBÍN, KARINA JULIZA Fuerza Popular	.....
	21. CAMPOS RAMÍREZ, CÉSAR MILTON Fuerza Popular	.....
	22. CUADROS CANDIA, NELLY LADY Fuerza Popular	.....

Asistencia de la Vigésima Cuarta Sesión Ordinaria

Lima, martes 2 de julio de 2019, 09:00 horas – Sala “Francisco Bolognesi”

	23. DEL ÁGUILA CÁRDENAS, JUAN CARLOS Fuerza Popular	.....
	24. DIPAS HUAMÁN, JOAQUÍN Fuerza Popular	.....
	25. DOMÍNGUEZ HERRERA, CARLOS ALBERTO Fuerza Popular	.....
	26. FIGUEROA MINAYA, MODESTO Fuerza Popular	
	27. GALARRETA VELARDE, LUIS FERNANDO Fuerza Popular	.....
	28. LIZANA SANTOS, MÁRTIRES Fuerza Popular	.....
	29. LÓPEZ VILELA, LUIS HUMBERTO Fuerza Popular	.....
	30. MANTILLA MEDINA, MARIO FIDEL Fuerza Popular	.....
	31. MELGAR VALDEZ, ELARD GALO Fuerza Popular	.....
	32. MELGAREJO PAUCAR, MARÍA CRISTINA Fuerza Popular	.....
	33. PALOMINO ORTIZ, DALMIRO FELICIANO Fuerza Popular	.....

Asistencia de la Vigésima Cuarta Sesión Ordinaria

Lima, martes 2 de julio de 2019, 09:00 horas – Sala “Francisco Bolognesi”

	34. PARIONA GALINDO, FEDERICO Fuerza Popular	.....
	35. SEGURA IZQUIERDO, CÉSAR ANTONIO Fuerza Popular	.....
	36. TAPIA BERNAL, SEGUNDO Fuerza Popular	.....
	37. TRUJILLO ZEGARRA, GILMER Fuerza Popular	.....
	38. TUBINO ARIAS CHREIBER, CARLOS Fuerza Popular	.....
	39. VERGARA PINTO, EDWIN Fuerza Popular	.....
	40. ARÁOZ FERNÁNDEZ MERCEDES ROSALBA Peruanos Por el Cambio	.....
	41. APAZA ORDÓÑEZ, JUSTINIANO RÓMULO Frente Amplio	.....
	42. LAPA INGA ZACARÍAS, REYMUNDO Frente Amplio	.....
	43. RODRÍGUEZ ZVALETA, ELÍAS NICOLÁS Célula Parlamentaria Aprista	.....
	44. HUILCA FLORES, INDIRA Nuevo Perú	.....

20

Asistencia de la Vigésima Cuarta Sesión Ordinaria

Lima, martes 2 de julio de 2019, 09:00 horas – Sala “Francisco Bolognesi”

	45. GARCÍA BELAÚNDE, VÍCTOR ANDRÉS Acción Popular
	46. VILLANUEVA MERCADO, ARMANDO Acción Popular
	47. CASTRO GRÁNDEZ, MIGUEL Alianza Para el Progreso

COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

Periodo Anual de Sesiones 2018-2019

Segunda Legislatura

ACTA DE LA VIGÉSIMA CUARTA SESIÓN ORDINARIA

2 de julio de 2019

ACUERDOS POR MAYORÍA:

1. Aprobar el dictamen recaído en los Proyectos de Ley 3985/2018-CR y 3986/2018-CR mediante el cual se propone, con texto sustitutorio, la "Ley que establece lineamientos para la emisión de licencias de conducir de vehículos motorizados para el transporte terrestre y regula las escuelas de conductores, los centros médicos y centros de evaluación".
2. Aprobar el dictamen recaído en el Proyecto de Ley 3572/2018-PE, mediante el cual se propone, con texto sustitutorio, la "Ley que establece medidas para promover la formalización y masificación de la base tributaria en el transporte público terrestre de carga e interprovincial de ámbito nacional de pasajeros"

ACUERDOS POR UNANIMIDAD:

1. Aprobar las actas de la Vigésima Segunda Sesión Ordinaria, de la Tercera Sesión Extraordinaria y de la Vigésima Tercera Sesión Ordinaria de la Comisión de Transportes y Comunicaciones.
2. Aprobar el dictamen recaído en el Proyecto de Ley 4226/2018-CR, mediante el cual se propone, con texto sustitutorio, la "Ley que declara en emergencia la Carretera Central durante el período de ejecución de las obras de la Línea 2 del Tren Eléctrico de Lima y Callao".
3. Aprobar el dictamen recaído en el Proyecto de Ley 2859/2017-CR, mediante el cual se propone, con texto sustitutorio, la "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 carga en vías urbanas".
4. Aprobar la dispensa del trámite de aprobación del Acta de la Vigésima Cuarta Sesión Ordinaria de la Comisión de Transportes y Comunicaciones.

Siendo las nueve horas con veintiocho minutos del martes 2 de julio de 2019, en la sala "Francisco Bolognesi", Palacio Legislativo del Congreso de la República, actuando como **Presidente** de la Comisión de Transportes y Comunicaciones el señor congresista **Monterola Abregu, Wuilian** (FP) y no contando con el quórum reglamentario se dio inicio a una sesión informativa¹, contándose con la asistencia de los señores congresistas titulares: **Narváez Soto, Ricardo** (APP); **Del Águila Herrera, Edmundo** (AP); **Castro Bravo, Jorge** (NA); **Mamani Choquehuanca, Moisés** (FP); **Martorell Sobero, Guillermo** (FP) y **Flores Vélchez, Clemente** (PPK). Con la asistencia del señor congresista invitado **Galván Vento, Clayton** (C21).

Con las licencias de los señores congresistas: **Elías Avalos, Miguel** (FP); **Aguilar Montenegro, Wilmer** (FP); **Aramayo Gaona, Alejandra** (FP); **Schaefer Cuculiza, Karla** (FP); **Ventura Ángel, Roy** (FP); **Tucto Castillo, Rogelio** (FA); **Guía Pianto, Moisés** (PPK) y **León Romero, Luciana** (CPA).

¹ Se dio inicio a la Vigésima Cuarta Sesión Ordinaria de la Comisión, con el quórum reglamentario, a las 09:38 horas.

INFORMES Y PEDIDOS:

- El congresista **Narváez Soto, Ricardo** (APP), excusó su inasistencia a la Cuarta Sesión Extraordinaria convocada por la presidencia el viernes 28 de junio de 2019, por encontrarse en semana de representación.
- El congresista **Del Águila Herrera, Edmundo** (AP), informó que en la semana de representación había estado en Santa María de Huachipa, y conjuntamente con el alcalde de dicho distrito constató que de los tres puentes ubicados sobre el río Huaycoloro, uno está en pésimo estado y otro es provisional. El puente provisional se trata del que está ubicado en la vía "Ramiro Prialé". Al respecto, solicitó se convoque a los funcionarios del Ministerio de Transportes y Comunicaciones para que informe esta situación.
- El congresista **Galván Vento, Clayton** (C21), solicitó que el Alcalde de la Municipalidad de Ate Vitarte pueda intervenir en la sesión de la fecha para informar la problemática de la carretera central.

En esta estación el señor **Presidente** saludó la presencia del señor **Edde Cuellar Alegría**, Alcalde de la Municipalidad de Ate Vitarte, y le concedió el uso de la palabra, quien manifestó que la problemática de la carretera central involucra a las municipalidades del cono oeste y solicitó se visualice un video que pondrá de manifiesto el problema expuesto.

*[En esta estación se incorpora a la sesión el señor accesitario **Trujillo Zegarra, Gilmer** (FP)].*

En esta estación el señor **Presidente** dio la bienvenida a los señores congresistas e informó que, contando con el quórum reglamentario, siendo las **nueve horas con treinta y ocho minutos**, se da inicio a la **Vigésima Cuarta Sesión Ordinaria** de la Comisión de Transportes y Comunicaciones, continuando con la agenda de la sesión.

APROBACIÓN DE ACTAS:

El señor **Presidente** informó que se había remitido electrónicamente a los señores congresistas las actas que fueran dispensadas de su trámite de aprobación, para ejecutar acuerdos, y que se requería cumplir con la formalidad de aprobarlas: de la **Tercera Sesión Extraordinaria** (14.JUN.2019); de la **Vigésima Segunda Sesión Ordinaria** (21.MAY.2019) y de la **Vigésima Tercera Sesión Ordinaria** (18.JUN.2019) de la Comisión, sometiendo al voto, siendo aprobados por **UNANIMIDAD** con los votos de los señores congresistas presentes.

DESPACHO:

El señor **Presidente** informó que se había remitido a los despachos congresales, en forma electrónica, la agenda documentada incluyendo la relación sumillada de los documentos recibidos y remitidos por la Comisión. Así mismo, dio cuenta de los proyectos de ley que habían ingresado a la Comisión:

- **Proyecto de Ley 4441/2018-CR**, que propone que los medios de comunicación televisivos, radiales y de prensa escrita que contraten con el Estado en los mismos anuncios publicitarios materia de contrato, publiquen el costo de esa publicidad para el Estado, con la finalidad de favorecer la transparencia en la utilización de los recursos

públicos y la real dimensión de los gastos que realiza el Estado en materia de publicidad en medios privados para el conocimiento de todos los ciudadanos.

- **Proyecto de Ley 4446/2018-CR**, que propone declarar de necesidad pública e interés nacional el mejoramiento y asfaltado de la carretera Carhuaz – Capuillapampa – Cochabamba - Pariacoto, en la provincia de Carhuaz, departamento de Áncash.
- **Proyecto de Ley 4449/2018-CR**, que propone declarar de necesidad pública y de preferente interés nacional la construcción de la carretera Corredor Vial Interregional de los Andes, que une los departamentos de Ica – Huancavelica - Ayacucho y Apurímac.
- **Proyecto de Ley 4455/2018-CR**, que propone la ley que modifica el artículo 1 de la Ley 29935, Ley que declara de necesidad pública la revaloración y reactivación del ferrocarril Huancayo Huancavelica.
- **Proyecto de Ley 4456/2018-CR**, que propone declarar de necesidad pública y utilidad la construcción y/o rehabilitación de los puentes Viru Viru y Santa Rosa en el distrito de Chincho de la provincia de Angaraes del departamento de Huancavelica.
- **Proyecto de Ley 4481/2018-CR**, que propone modificar el artículo 2 de la Ley 27189, Ley de Transporte Público Especial de Pasajeros en Vehículos Menores, con la finalidad que las motos lineales puedan realizar el servicio de transporte de pasajeros -TAXI de forma excepcional en la región amazónica en nuestro país, por la situación de necesidad de la población usuaria, costumbres, teniendo presente la diversidad climatológica en la selva del Perú.
- **Proyecto de Ley 4505/2018-CR**, que propone declarar de necesidad pública e interés nacional los PIPs Mejoramiento de la carretera Cáclic-Luya-Lámud, mejoramiento de la carretera Chachapoyas-Aeropuerto y Mejoramiento de la carretera Lámud-Quiocta, región Amazonas.

Al no haber oposición, el señor Presidente dio por admitidos los proyecto en cuestión, precisando que se habían elaborado los informes de admisibilidad y se estarían solicitando las opiniones técnicas correspondientes.

ORDEN DEL DÍA:

1. **DEBATE DEL PREDICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 3572/2018-PE, MEDIANTE EL CUAL SE PROPONE, CON TEXTO SUSTITUTORIO, LA “LEY QUE ESTABLECE MEDIDAS PARA PROMOVER LA FORMALIZACIÓN Y MASIFICACIÓN DE LA BASE TRIBUTARIA EN EL TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE DE CARGA E INTERPROVINCIAL DE ÁMBITO NACIONAL DE PASAJEROS”.**

El señor **Presidente** procedió a sustentar el predictamen recaído en el **Proyecto de Ley 3572/2018-PE**, mediante el cual se propone, con texto sustitutorio, la “Ley que establece medidas para promover la formalización y masificación de la base tributaria en el transporte público terrestre de carga e interprovincial de ámbito nacional de pasajeros”, manifestando lo siguiente:

- Este nuevo pedido de pronunciamiento se da a razón de la cuestión previa para que regrese a comisiones para mejor estudio, planteada por los señores congresistas: Karina Betteta Rubín y Víctor Andrés García Belaúnde, la cual fue aprobada en el Pleno del Congreso de la República del 8 de mayo del 2019. Con Oficio N° 122-2018-2019-ADP-D/CR la comisión adquirió nuevamente competencia para emitir pronunciamiento.
- La Comisión consideró que el estudio realizado para el dictamen presentado anteriormente había sido debidamente argumentado. La Comisión había recibido a los representantes de las asociaciones de transportistas que avalan los argumentos del dictamen y solicitan reiteradamente la aprobación de la iniciativa legislativa en un nuevo pronunciamiento de la Comisión. Por otro lado, la preocupación del tipo presupuestal

debe descartarse, ya que los estudios económicos se encuentran detallados en el proyecto de ley, máxime si han sido debidamente evaluados por el Ministerio de Economía y Finanzas, por ser una iniciativa del Poder Ejecutivo.

- Los argumentos esgrimidos para la cuestión previa no consideró el fondo de la iniciativa, ni se presentaron argumentos técnicos que desvirtúen la razonabilidad y viabilidad de la propuesta, que tiene como finalidad otorgar a los transportistas que presten el servicio de transporte terrestre público interprovincial de ámbito nacional de pasajeros o el servicio de transporte público terrestre de carga, el beneficio de devolución del equivalente al cincuenta y tres por ciento (53%) del Impuesto Selectivo al Consumo (ISC), que forme parte del precio de venta del petróleo diésel B5 y diésel B20 con un contenido de azufre menor o igual a 50 ppm, por el plazo de tres (3) años. Poniendo como condición ineludible, que sean transportistas debidamente formalizados; es decir, contribuyentes generadores de rentas de tercera categoría para efecto del Impuesto a la renta y sujetos obligados al pago del Impuesto General a las Ventas (IGV) e Impuesto de Promoción Municipal (IPM) por la venta de los citados productos. Asimismo, tampoco se desvirtuó el fundamento que este mecanismo busca la formalidad ya que el beneficio solo se otorgará si el transportista cuenta con la autorización vigente otorgada por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones para prestar dichos servicios y emite comprobantes de pago electrónicos por la prestación de tales servicios en tanto esté obligado a emitirlos de acuerdo a las normas que emita la SUNAT al respecto. La devolución se efectúa mediante Notas de créditos Negociables.
- Por lo tanto, la Comisión propone reiterar los argumentos presentados en el anterior dictamen, que nos permiten proponer la aprobación de la iniciativa legislativa.

Terminada la sustentación del predictamen recaído en el **Proyecto de Ley 3572/2018-PE**, el señor **Presidente** apertura el debate, participando los siguientes señores parlamentarios:

- El congresista **Trujillo Zegarra, Gilmer** (FP) realizó los siguientes aportes y observaciones:
 - a. Precisó que la Comisión de Transportes y Comunicaciones es la segunda comisión dictaminadora del Proyecto de Ley 3572/2018-PE, siendo la Comisión de Economía, Banca, Finanzas e Inteligencia Financiera la comisión principal.
 - b. El dictamen precisa que se había incrementado progresivamente la devolución, desde el 10% hasta el 53%. Por otro lado, no se precisó la cantidad de empresas beneficiarias y ¿cuál sería el desembolso del Estado? Al respecto, precisó que las dudas sobre estos porcentajes no habían sido absueltas.
 - c. Si la Comisión de Economía, Banca, Finanzas e Inteligencia Financiera no le da la importancia debida a la iniciativa del Poder Ejecutivo, solicitó que la Comisión debata la iniciativa en otra oportunidad.
- El congresista **Del Águila Herrera, Edmundo** (AP) realizó los siguientes aportes y observaciones:
 - a. Se sumó a las observaciones planteadas por el congresista Trujillo Zegarra, Gilmer (FP).
 - b. Es una norma que se dio el 2006 y prorrogada hasta el 2016. Durante 10 años los transportistas tuvieron estos beneficios.
 - c. La exposición de motivos de la iniciativa precisa que *"Si bien dicho mecanismo durante el período que estuvo vigente, no logró ser el medio idóneo para coadyuvar a la formalización de este sector, teniendo en cuenta los instrumentos tecnológicos que viene implementando el gobierno para la formalización, resulta conveniente*

poder implementar temporalmente dicho mecanismo, incorporando los citados instrumentos tecnológicos".

- d. Entonces, sería conveniente conocer ¿cuáles son esos nuevos instrumentos tecnológicos que van a permitir el logro de esos objetivos inicialmente propuestos?
 - e. Además, sería conveniente que la Comisión señale el impacto de este proyecto de ley para el desarrollo y bienestar del país, y cuantificar lo que el Estado tiene que devolver por este concepto.
 - f. Preguntó si se había pedido la opinión del Ministerio de Economía y Finanzas.
 - g. Según el artículo 1.3 del dictamen señala que el transportista debe contar con la autorización vigente otorgada por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) para prestar dicho servicio y debe emitir comprobantes de pago electrónico por la prestación de tales servicios. Solicita agregar como requisito, para gozar de este beneficio, que las empresas de transporte de pasajeros cuenten con terminales formales debidamente autorizados por el MTC.
 - h. Se debe impulsar la formalización de todo el sistema, de todos los que participan y de los que se beneficiarían de esta devolución del 53%, para que todos los actores puedan trabajar con mecanismos formales.
 - i. Solo en Lima hay 350 empresas de transportes terrestres interprovinciales autorizadas por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones para brindar servicios en el interior del país. De este total solo 129 tienen terminales o paraderos facultados por el MTC. Por lo tanto, 221 empresas son informales.
 - j. Se debe aprovechar esta iniciativa para formalizar a todos aquellos que intervienen en el sistema de transporte.
 - k. Referido al artículo 1.3 del dictamen, considerando que 8 de cada 10 trabajadores son informales, sería bueno exigir a las empresas beneficiarias del proyecto que sus trabajadores sean formales, la misma que debe ser fiscalizada por la SUTRAN.
- El congresista **Flores Vélchez, Clemente** (PPK) realizó los siguientes aportes y observaciones:
 - a. Tratándose de una iniciativa del Poder Ejecutivo debería darse la importancia de sacar adelante el pronunciamiento de la Comisión, toda vez que en el país existe alrededor del 70% de informalidad.
 - b. Esta propuesta es el resultado de un acuerdo a la que llegó el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y las empresas de transportes, para buscar una salida a la problemática del sector, para acelerar la formalización de los mismos.
 - c. Se suma a la propuesta del congresista **Del Águila Herrera, Edmundo** (AP), para incluir la formalidad de las empresas de transporte de pasajeros.

Al respecto, el señor presidente precisó que se considerarían los aportes expuestos por el congresista **Del Águila Herrera, Edmundo** (AP).

2. DEBATE DEL PREDICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 4226/2018-CR, MEDIANTE EL CUAL SE PROPONE, CON TEXTO SUSTITUTORIO, LA "LEY QUE DECLARA EN EMERGENCIA LA CARRETERA CENTRAL DURANTE EL PERÍODO DE EJECUCIÓN DE LAS OBRAS DE LA LÍNEA 2 DEL TREN ELÉCTRICO DE LIMA Y CALLAO".

El señor **Presidente** sustentó el predictamen recaído en el **Proyecto de Ley 4226/2018-CR**, mediante el cual se propone, con texto sustitutorio, la "Ley que declara en emergencia la Carretera Central durante el período de ejecución de las obras de la Línea 2 del Tren Eléctrico de Lima y Callao", manifestando lo siguiente:

- Si bien la norma se inicia con un artículo proponiendo una norma declarativa, los otros artículos carecerían de objeto ya que desvirtúan la propuesta al ser mandatorios, requieren financiamiento vulnerando el principio de la no iniciativa de gasto por el parlamento, además establecen autorizaciones especiales que no son propias de una norma declarativa, máxime si no hemos recibido pronunciamiento de los organismo a los que se pretende comprometer como son el ministerio de Economía y Finanzas, ministerio de Vivienda y Construcción, ministerio de Transportes y Comunicaciones e incluso a la Contraloría General de la República. En tal sentido la Comisión opta por solo pronunciarse y realizar el sustento y análisis del artículo declarativo.
- Se resalta que uno de los principales problemas que tiene la Carretera Central es la dificultad de transitabilidad, debido a su uso por parte de toda clase de unidades vehiculares, ya sea de carga pesada, buses interprovinciales; así como, de automóviles particulares aunado a las labores por la ejecución del Proyecto de la Línea 2 del Tren Eléctrico de Lima y Callao, originando un preocupante malestar para los usuarios, teniendo en cuenta que la Autopista Ramiro Prialé aún no se encuentra concluida, originándose una congestión vehicular diaria, por lo que implementar rutas alternas para el tránsito de vehículos, en cuanto contribuirá directamente a la agilización y rápida comunicación con los distritos de Lima Este así como a los alrededores la zona de influencia.
- Asimismo, tiene un análisis de beneficio directo a la población, ya que es un proyecto de ley de naturaleza declarativa, siendo su objetivo principal otorgar el marco jurídico para optimizar el desarrollo y la interconectividad de las regiones del centro del país así como de los distritos de Lima Este, siendo que el Estado viene desarrollando acciones que coadyuvan a facilitar y agilizar el transporte en esta importante vía mientras se realizan las labores de ejecución del proyecto de la Línea 2 del Tren Eléctrico de Lima y Callao, por lo que su atención por parte del Estado es de prioridad para mejorar la calidad de vida de las poblaciones aledañas y que permitirá agilizar el círculo virtuoso de la economía que reflejara en el bienestar general.
- Por las consideraciones expuestas, la Comisión considera que el proyecto es técnicamente viable como norma declarativa, de un solo artículo siguiendo el manual de técnica legislativa.

Terminada la sustentación del predictamen recaído en el **Proyecto de Ley 4226/2018-CR**, el señor **Presidente** apertura el debate, participando los siguientes señores parlamentarios:

- El congresista **Galván Vento, Clayton** (C21), agradeció a la presidencia la puesta en debate de la iniciativa legislativa y solicitó el apoyo del Pleno de la Comisión al proyecto de su autoría.

3. DEBATE DEL PREDICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 2859/2017-CR, MEDIANTE EL CUAL SE PROPONE, CON TEXTO SUSTITUTORIO, LA "LEY QUE AUTORIZA NORMATIVAR 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 CARGA EN VÍAS URBANAS".

El señor **Presidente** otorgó el uso de la palabra al congresista **Del Águila Herrera, Edmundo** (AP) para sustentar el **Proyecto de Ley 2859/2017-CR**, mediante el cual propone la "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 carga en vías urbanas", manifestando lo siguiente:

- El Proyecto de Ley 4226/2018-CR y el Proyecto de Ley 2859/2017-CR son complementarios.

- El Proyecto de Ley 2859/2017-CR, de su autoría, crea un marco general para evitar la problemática actual de la Carretera Central.
- Lima es una ciudad de más de 10 millones de habitantes, habiendo crecido en los últimos años vertiginosamente, tanto de la población como del parque automotor.
- El parque automotor de 1.3 millones ha pasado a 4,5 millones, es decir ha crecido por encima del 300%; sin embargo, las vías de infraestructura no han crecido, originando los problemas actuales.
- Las empresas de transportes aumentaron de 33,382 a 106,077, es decir han crecido 317%. Empresas que entran y salen de Lima por los tres accesos: la Carretera Central, la Panamericana Norte y la Panamericana Sur.
- Esta situación ha originado que Lima sea una ciudad tan grande, colapse, situación que se percibe día a día, generando pérdidas económicas y en combustible. Los trabajadores pierden al día 23.1 millones, al año 5,541 millones. En combustible se pierde 11,2 millones al día, al año 4,088 millones. En total, las pérdidas del país ascienden a 9,629 millones al año.
- En la actualidad, ya no existen "horas punta", sino todo el día es "hora punta".
- El proyecto propone dar la facultad a los gobiernos regionales y a las municipalidades provinciales de que ellos mismos puedan generar franjas horarias para el ingreso y salida de vehículos de carga pesada. Esta propuesta no solo aplicaría a Lima, sino a nivel nacional.
- Si bien es cierto esta es una medida a corto plazo, servirá a los distritos del sector oeste mientras se ejecuten las medidas a largo plazo, como es la Línea 2 del Metro.

El señor **Presidente** agradeció la sustentación **Del Águila Herrera, Edmundo** (AP) del **Proyecto de Ley 2859/2017-CR**, mediante el cual propone la "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 carga en vías urbanas".

4. DEBATE DEL PREDICTAMEN RECAÍDO EN LOS Proyectos de Ley 3985/2018-CR Y 3986/2018-CR MEDIANTE EL CUAL SE PROPONE, CON TEXTO SUSTITUTORIO, LA "LEY QUE ESTABLECE LINEAMIENTOS PARA LA EMISIÓN DE LICENCIAS DE CONDUCIR DE VEHÍCULOS MOTORIZADOS PARA EL TRANSPORTE TERRESTRE Y REGULA LAS ESCUELAS DE CONDUCTORES, LOS CENTROS MÉDICOS Y CENTROS DE EVALUACIÓN".

El señor **Presidente** procedió a sustentar el predictamen recaído en los **Proyectos de Ley 3985/2018-CR y 3986/2018-CR** mediante el cual se propone, con texto sustitutorio, la "Ley que establece lineamientos para la emisión de licencias de conducir de vehículos motorizados para el transporte terrestre y regula las escuelas de conductores, los centros médicos y centros de evaluación", manifestando lo siguiente:

- La Comisión, de la revisión de los argumentos de las iniciativas legislativas, colige que estas buscan garantizar la seguridad vial desde la fuente; es decir, de los sujetos que conducen los vehículos automotores, los cuales requieren para poder circular contar con una licencia de conducir; sin embargo, la obtención de estas ha sido un proceso constante de aprendizaje y retrocesos en el ministerio de Transportes y Comunicaciones, ya que se ha ido con el transcurso de los años estableciendo procedimientos e instituciones complementarias como son las escuelas de conductores, los centros médicos y los centros de evaluación de conductores; para poder otorgar las licencias.
- Este proceso señalado en el primer párrafo de análisis, se intentó en sus inicios que fueran solo las entidades estatales las que participen en la capacitación y evaluaciones

para el otorgamiento de licencias de conducir. Posteriormente, se buscó la participación de la empresa privada, emitiéndose una serie de directivas y decretos supremos variando las condiciones, competencias requisitos o coberturas, lamentablemente la estas normas emitidas por funcionarios de turno del ministerio están al vaivén de los funcionarios que ocupan el cargo, lo que no es recomendable técnica y jurídicamente ya que no se establecen normas que perduren en el tiempo y que generen seguridad jurídica, imprescindible para que el empresariado invierta en este sector, ya que la seguridad jurídica permite reglas claras que le garantizar su inversión.

- El Ministerio de Transportes y Comunicaciones en su opinión técnica ha presentado algunas observaciones a la fórmula legal de iniciativa legislativa y en una reunión con el equipo técnico se ha logrado consensuar un texto sustitutorio que está siendo presentado en el presente dictamen.
- La comisión considera que el aporte más importe a nivel de las escuelas de conductores es establecer por primera vez que estas entidades son las responsables de la capacitación para el otorgamiento y canje, actualización para la revalidación y reentrenamiento para la recategorización; así como, establecer los requisitos de infraestructura y recursos humanos debidamente acreditados que requieren para el funcionamiento las escuelas de conductores.
- Se resalta que en todo el proceso de obtención de una licencia de conducir; es decir, en las escuelas de conductores, de los centros médicos y centros de evaluación, los postulantes tienen la obligación de presenta su Documento Nacional de Identidad o Carné de Extranjería y realizarse la verificación biométrica, del postulante y de los responsables de la evaluación en el Registro Nacional de Identificación y Estado Civil. Asimismo, se debe realizar las grabaciones en video y transmisión de las evaluaciones al Sistema Nacional de Conductores. Este mecanismo servirá para evitar suplantaciones y darle seguridad jurídica al proceso de obtención de una licencia de conductores.
- La Comisión también considera fundamental establecer los requisitos de infraestructura, recursos humanos y el protocolo de evaluación médica y psicológica del conductor que deberán seguirse para los postulantes a licencias de conducir en los Centros Médicos.
- No menos importante es establecer los protocolos y requisitos de infraestructura y recursos humanos de los Centros de Evaluación. Cabe señalar que la norma que estamos evaluando también propone que se establezcan los requisitos de identificación y grabación a los evaluadores, para que así se pueda establecer las responsabilidades y sanciones de ser el caso; es decir, no solo se puede sancionar al postulante, sino también a los operadores de la evaluación, así como a la institución que no cumpla con los protocolos establecidos.
- La Comisión enfatiza que estamos considerando que es el Ministerio de Transportes y Comunicaciones el que define la capacidad operativa de las entidades complementarias que participan en el otorgar de las licencias de conducir, teniendo en cuenta el tiempo mínimo y máximo de los procesos internos que se deben efectuar en cada entidad, el número de profesionales, la capacidad de su infraestructura y el horario de atención. Los procesos internos de evaluación o capacitación deben ser en orden y secuenciales. Esto con la finalidad de evitar que instituciones complementarias no serias emitan capacitaciones, evaluaciones más allá de su capacidad física real.
- Por lo consideraciones expuestas solicitamos que nos apoyen con la aprobación de esta norma para formalizar este sector y contribuir a la seguridad vial, ya que choferes capacitados y debidamente evaluados contribuirán a combatir el caótico caos de nuestras ciudades.

[En esta estación se incorpora a la sesión el señor accesitario **Figuroa Minaya, Modesto (FP)**].

VOTACIONES:

1. **DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 4226/2018-CR, MEDIANTE EL CUAL SE PROPONE, CON TEXTO SUSTITUTORIO, LA "LEY QUE DECLARA EN EMERGENCIA LA CARRETERA CENTRAL DURANTE EL PERÍODO DE EJECUCIÓN DE LAS OBRAS DE LA LÍNEA 2 DEL TREN ELÉCTRICO DE LIMA Y CALLAO".**

En esta estación el señor **Presidente**, no habiendo más intervenciones, sometió al voto el dictamen recaído en el **Proyecto de Ley 4226/2018-CR**, mediante el cual se propone, con texto sustitutorio, la "**Ley que declara en emergencia la Carretera Central durante el período de ejecución de las obras de la Línea 2 del Tren Eléctrico de Lima y Callao**", siendo **aprobado** por **UNANIMIDAD**, con el voto a favor de los señores congresistas: **Narváez Soto, Ricardo (APP); Del Águila Herrera, Edmundo (AP); Castro Bravo, Jorge (NA); Mamani Choquehuanca, Moisés (FP); Martorell Sobero, Guillermo (FP); Flores Vilchez, Clemente (PPK); Figueroa Minaya, Modesto (FP) [en reemplazo del congresista titular Aguilar Montenegro, Wilmer (FP)]; Trujillo Zegarra, Gilmer (FP) [en reemplazo del congresista titular Elías Ávalos, Miguel (FP)] y Monterola Abregu, Wuilian (FP).**

2. **DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 2859/2017-CR, MEDIANTE EL CUAL SE PROPONE, CON TEXTO SUSTITUTORIO, LA "LEY QUE AUTORIZA NORMATIVAR 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 CARGA EN VÍAS URBANAS".**

En esta estación el señor **Presidente**, no habiendo más intervenciones, sometió al voto el dictamen recaído en el **Proyecto de Ley 2859/2017-CR**, mediante el cual se propone, con texto sustitutorio, la "**Ley que autoriza normar incentivos y exoneraciones a las inversiones para el uso racional de infraestructura vial y dispone franjas horarias para circulación de vehículos de transporte de mercancía y carga en vías urbanas**", siendo **aprobado** por **UNANIMIDAD**, con el voto a favor de los señores congresistas: **Narváez Soto, Ricardo (APP); Del Águila Herrera, Edmundo (AP); Castro Bravo, Jorge (NA); Mamani Choquehuanca, Moisés (FP); Martorell Sobero, Guillermo (FP); Flores Vilchez, Clemente (PPK); Figueroa Minaya, Modesto (FP) [en reemplazo del congresista titular Aguilar Montenegro, Wilmer (FP)]; Trujillo Zegarra, Gilmer (FP) [en reemplazo del congresista titular Elías Ávalos, Miguel (FP)] y Monterola Abregu, Wuilian (FP).**

3. **DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 3985/2018-CR Y 3986/2018-CR MEDIANTE EL CUAL SE PROPONE, CON TEXTO SUSTITUTORIO, LA "LEY QUE ESTABLECE LINEAMIENTOS PARA LA EMISIÓN DE LICENCIAS DE CONDUCIR DE VEHÍCULOS MOTORIZADOS PARA EL TRANSPORTE TERRESTRE Y REGULA LAS ESCUELAS DE CONDUCTORES, LOS CENTROS MÉDICOS Y CENTROS DE EVALUACIÓN".**

En esta estación el señor **Presidente**, no habiendo más intervenciones, sometió al voto el dictamen recaído en los **Proyectos de Ley 3985/2018-CR y 3986/2018-CR**, mediante el cual se propone, con texto sustitutorio, la "**Ley que establece lineamientos para la emisión de licencias de conducir de vehículos motorizados para el transporte terrestre y regula las escuelas de conductores, los centros médicos y centros de evaluación**", siendo **aprobado** por **MAYORÍA**, con el voto a favor de los señores congresistas: **Narváez Soto, Ricardo (APP); Del Águila Herrera, Edmundo (AP); Castro Bravo, Jorge (NA); Mamani Choquehuanca, Moisés (FP); Martorell Sobero, Guillermo (FP); Flores Vilchez, Clemente (PPK); Figueroa Minaya, Modesto (FP) [en reemplazo del congresista titular Aguilar Montenegro, Wilmer (FP)] y Monterola Abregu, Wuilian (FP).** Con la abstención del congresista **Trujillo Zegarra, Gilmer (FP) [en reemplazo del congresista titular Elías Ávalos, Miguel (FP)].**

4. **DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 3572/2018-PE, MEDIANTE EL CUAL SE PROPONE, CON TEXTO SUSTITUTORIO, LA "LEY QUE ESTABLECE MEDIDAS PARA PROMOVER LA FORMALIZACIÓN Y MASIFICACIÓN DE LA BASE TRIBUTARIA EN EL TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE DE CARGA E INTERPROVINCIAL DE ÁMBITO NACIONAL DE PASAJEROS".**

En esta estación el señor **Presidente**, no habiendo más intervenciones, sometió al voto el dictamen recaído en el **Proyecto de Ley 3572/2018-PE**, mediante el cual se propone, con texto sustitutorio, la "**Ley que establece medidas para promover la formalización y masificación de la base tributaria en el transporte público terrestre de carga e interprovincial de ámbito nacional de pasajeros**", consideran los dos aportes del congresista Del Águila Herrera, Edmundo (AP), siendo **aprobado** por **MAYORÍA**, con el voto a favor de los señores congresistas: **Narváez Soto, Ricardo** (APP); **Del Águila Herrera, Edmundo** (AP); **Castro Bravo, Jorge** (NA); **Mamani Choquehuanca, Moisés** (FP); **Martorell Sobero, Guillermo** (FP); **Flores Vílchez, Clemente** (PPK); **Figueroa Minaya, Modesto** (FP) [en reemplazo del congresista titular Aguilar Montenegro, Wilmer (FP)] y **Monterola Abregu, Wuilian** (FP). Con la abstención del congresista **Trujillo Zegarra, Gilmer** (FP) [en reemplazo del congresista titular Elías Ávalos, Miguel (FP)].

En esta estación el señor **Presidente** sometió al voto la dispensa del trámite de aprobación del acta de la presente sesión, la misma que fue aprobada por **UNANIMIDAD** de los señores congresistas presentes.

Siendo las diez horas con cinco minutos del martes 2 de julio de 2019, el señor **Presidente** levantó la Vigésima Cuarta Sesión Ordinaria de la Comisión de Transportes y Comunicaciones.



WUILIAN MONTEROLA ABREGU
PRESIDENTE
Comisión de Transportes y Comunicaciones



MIGUEL ELÍAS ÁVALOS
SECRETARIO
Comisión de Transportes y Comunicaciones

Forma parte del Acta, la transcripción de la versión magnetofónica de la sesión, elaborada por el Área de Transcripciones del Congreso de la República.