MUNICIPALIDAD DE
LIMA
DESPACHO DE ALCALDÍA

CÁMARA DE DIPUTADOS
ÁREA DE TRÁMITE DOCUMENTARIO
RECIBIDO
PROPOSICIÓN LEGISLATIVA
00057-2026-2031-CD
RU 5909 - CD
19 AGOSTO 2026 12:24 p. m.
FIRMADO DIGITALMENTE: ASABARIAN

Lima, 17 de agosto de 2026

OFICIO N° 144 -2026-MML-ALC

Señor Diputado
OSCAR DE JESÚS RETO OTERO
PRESIDENTE DE LA CÁMARA DE DIPUTADOS
CONGRESO DE LA REPÚBLICA
Plaza Constitución, Av. Abancay s/n
Lima
Presente.-

Asunto : Proyecto de ley que modifica la Ley N° 27613, Ley de Participación en renta de Aduanas y la Ley de Tributación Municipal.

Referencia : a) Oficio N°182-2025-MML-ALC
b) Acuerdo de Concejo N°358
c) Informe N° D00784-2025-MML-OGAJ
d) Informe N° D000745-2026-MML-OGAJ

Es grato dirigirme a usted, en atención al asunto y a los documentos de la referencia, a fin de reingresar el "Proyecto de Ley que modifica la Ley N° 27613, Ley de la Participación en Renta de Aduanas y la Ley de Tributación Municipal", aprobado mediante Acuerdo de Concejo N° 358, de fecha 13 de octubre de 2025, para su evaluación y, conforme a sus atribuciones, se sirva considerar e impulsar la referida iniciativa legislativa en el marco del procedimiento parlamentario correspondiente.

Al respecto, se adjunta la siguiente documentación:

- Informe N° D000745-2026-MML-OGAJ emitido por la Oficina General de Asuntos Jurídicos.
- Copia certificada del Acuerdo de Concejo N° 358 del 13 de octubre de 2025.

Agradeciendo anticipadamente la atención brindada a la presente comunicación.

Atentamente,

MUNICIPALIDAD METROPOLITANA DE LIMA
RENZO ANDRÉS REGGIARDO BARRETO
Alcalde

Municipalidad Metropolitana de Lima

ACUERDO DE CONCEJO N° 358

EL ENCARGADO DEL DESPACHO DE ALCALDÍA DE LA MUNICIPALIDAD METROPOLITANA DE LIMA

POR CUANTO:

El Concejo Metropolitano de Lima, en sesión ordinaria del 13 de octubre de 2025, en uso de sus facultades normativas y lo indicado en los artículos 9 y 41 de la Ley Orgánica de Municipalidades N° 27972; de conformidad con lo opinado por la Comisión Metropolitana de Movilidad Urbana y Obras de Infraestructura Vial en el Dictamen N° 020-2025-MML/CMMUOIV, por la Comisión Metropolitana de Asuntos Económicos y Organización en su Dictamen N° 155-2025-MML/CMAEO, por la Comisión de Asuntos Legales mediante Dictamen N° 174-2025-MML/CMAL; por mayoría y con dispensa del trámite de aprobación del acta, para su inmediata ejecución;

Ha adoptado el acuerdo siguiente:

ACUERDO DE CONCEJO QUE APRUEBA INICIATIVA LEGISLATIVA

VISTOS: el Informe N° D000784-2025-MML-OGAJ de la Oficina General de Asuntos Jurídicos, el Memorando N° D001761-2025-MML-GMM de la Gerencia Municipal Metropolitana, y;

CONSIDERANDO:

Que, el artículo 194 de la Constitución Política del Perú, así como el artículo II del Título Preliminar de la Ley Orgánica de Municipalidades N° 27972, en adelante: LOM, establecen que los gobiernos locales gozan de autonomía política, económica y administrativa en los asuntos de su competencia. Dicha autonomía radica en la facultad de ejercer actos de gobierno, administrativos y de administración, con sujeción al ordenamiento jurídico;

Que, el artículo 107 de la Constitución Política del Perú establece que tienen derecho a la iniciativa legislativa, entre otros, los gobiernos regionales y locales, en las materias que les son propias;

Que, el numeral 9 del artículo 195 de la Constitución Política del Perú, indica que los gobiernos locales promueven el desarrollo y la economía regional, fomentan las inversiones, actividades y servicios públicos de su responsabilidad, en armonía con las políticas y planes nacionales y locales de desarrollo. Son competentes para presentar iniciativas legislativas en materias y asuntos de su competencia;

Que, la Municipalidad Metropolitana de Lima, adicionalmente a su rol de gobierno local distrital y provincial, ostenta un régimen especial metropolitano reconocido en la Constitución Política del Perú y las normas de desarrollo Constitucional;

Que, el numeral 13 del artículo 9 de la LOM, señala que es atribución del concejo municipal, entre otras, la de aprobar los proyectos de ley que, en materia de su competencia, sean propuestos al Congreso de la República; conforme a ello, previamente corresponde poner a consideración del Concejo Metropolitano la aprobación de la propuesta normativa, para su remisión al Congreso de la República;

Que, la propuesta legislativa denominada: *Ley que modifica la Ley 27613, Ley de la participación en Renta de Aduanas y la Ley de Tributación Municipal*, tiene por objetivo modificar los artículos 1, 2, 3 y 5 de la mencionada ley, a fin de incorporar a la Municipalidad Metropolitana de Lima en la participación de rentas de aduanas por ser administrador de vías de accesos principales que forman parte del Sistema Nacional de Carreteras, que cruzan el área Metropolitana de Lima - Callao y se vinculan con el resto del país; motivada, entre otros aspectos, por la problemática principal identificada, que es, la sobrecarga y deterioro de la infraestructura vial de Lima Metropolitana como consecuencia del tránsito intensivo de camiones de carga pesada, que


MUNICIPALIDAD METROPOLITANA DE LIMA
La Oficina General de la Secretaría del Concejo
Certifica que el presente documento es copia fiel
del original.
Lima 17 AGO. 2026
JOSÉ ALBERTO DANÓS ORDOÑEZ
Jefe de la Oficina General de la Secretaría del Concejo

utilizan la ciudad como corredor obligatorio hacia el Puerto del Callao y el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, sin que exista una infraestructura adecuada ni una política pública que compense los impactos que esto genera;

Que, mediante Informe N° D000784-2025-MML-OGAJ del 30 de julio de 2025, la Oficina General de Asuntos Jurídicos concluye que resulta conforme a la normativa vigente poner a consideración del concejo metropolitano, la iniciativa legislativa sub materia;

ACORDÓ

Artículo Primero.- APROBAR la iniciativa legislativa denominada: "LEY QUE MODIFICA LA LEY 27613, LEY DE LA PARTICIPACIÓN EN RENTA DE ADUANAS Y LA LEY DE TRIBUTACIÓN MUNICIPAL", la que deberá ser remitida al Congreso de la República para el trámite legislativo correspondiente conforme a Ley.

Artículo Segundo.- ENCARGAR a la Oficina General de la Secretaría del Concejo la remisión del presente acuerdo y sus actuados al Congreso de la República para el trámite legislativo que amerita conforme a ley.

Artículo Tercero.- ENCARGAR a la Oficina de Gobierno Digital la publicación del presente acuerdo en el Portal de Transparencia Estándar de la Municipalidad Metropolitana de Lima: https://transparencia.munlima.gob.pe/.

POR TANTO:

Al promulgarlo, mando se registre, publique y cumpla.

Dado en el Palacio Municipal de Lima, a los trece días de octubre del dos mil veinticinco.

MUNICIPALIDAD METROPOLITANA DE LIMA
JOSÉ ALBERTO DAÑOS ORDÓÑEZ
Jefe de la Oficina General de la Secretaría del Concejo

RENZO ANDRÉS REGGIARDO BARRETO
TENIENTE ALCALDE DE LA
MUNICIPALIDAD METROPOLITANA DE LIMA
ENCARGADO DE LA ALCALDÍA


MUNICIPALIDAD METROPOLITANA DE LIMA
La Oficina General de la Secretaría del Concejo
Certifica que el presente documento es copia fiel
del original
Lima 17 AGO 2026
JOSÉ ALBERTO DAÑOS ORDOÑEZ
Jefe de la Oficina General de la Secretaría del Concejo

Municipalidad Metropolitana de Lima

PROYECTO DE LEY

El alcalde de la Municipalidad Metropolitana de Lima, ejerciendo el derecho de iniciativa legislativa que le confiere el artículo 107 de la Constitución Política del Perú, así como lo establecido por los artículos 75 y 76 del Reglamento del Congreso de la República, presenta la siguiente propuesta legislativa:

FÓRMULA LEGAL

El Congreso de la República:

Ha dado la ley siguiente:

LEY QUE MODIFICA LA LEY 27613, LEY DE LA PARTICIPACIÓN EN RENTA DE ADUANAS Y LA LEY DE TRIBUTACIÓN MUNICIPAL

Artículo 1. – Objeto de la Ley
La presente ley tiene por objeto modificar los artículos 1, 2, 3 y 5 de la Ley N° 27613, Ley de la Participación de Renta de Aduana, con el objeto de incorporar a la Municipalidad Metropolitana de Lima en la participación de rentas de aduanas, por ser administrador de vías de accesos principales que forman parte del Sistema Nacional de Carreteras, que cruzan el área Metropolitana de Lima - Callao y se vinculan con el resto del país.

Artículo 2. – Modificación de la Ley N° 27613, Ley de Participación en Renta de Aduanas
Modifíquese los artículos 1, 2, 3 y 5 de la Ley N° 27613, Ley de Participación en Renta de Aduanas, de acuerdo al siguiente detalle:

> *"Artículo 1.- Participación en la Renta*
> *Las provincias y distritos donde se instalan y funcionan Aduanas Marítimas, Aéreas, Postales, Fluviales, Lacustres y Terrestres, tienen derecho a percibir no menos del 3 % de las rentas que se recauden por esa actividad, como Participación en Rentas de Aduanas (PRA), constituyendo recursos propios para beneficiar su desarrollo.*
>
> ***La Municipalidad Metropolitana, de Lima por ser administradora de las vías metropolitanas, que son vías de accesos principales que cruzan el área Metropolitana de Lima – Callao y se vinculan con el resto del país, tiene derecho a percibir un 2% adicional de las rentas referidas en el párrafo anterior."***

> *"Artículo 2.- Beneficiarios de la Participación*
> *La administración de la Participación en Rentas de Aduanas (PRA), corresponde a las municipalidades provinciales o distritales, según corresponda la ubicación de la aduana. En la Provincia Constitucional del Callao, la administración seguirá a cargo del Consejo Transitorio de Administración Regional del Callao (CTAR-CALLAO).*
>
> ***La administración de la Participación en Rentas de Aduanas (PRA), en el caso de la Provincia Constitucional del Callao, corresponde al Gobierno Regional del Callao, los gobiernos locales del Callao y la Municipalidad Metropolitana de Lima."***

> *"Artículo 3.- Participación en la Provincia Constitucional del Callao*
> *El 10% del total de recursos provenientes de la Participación en Rentas de Aduanas (PRA), se destinará a la creación de un Fondo Educativo con la finalidad de sufragar los costos de los programas destinados a la Provincia Constitucional del Callao, a elevar la calidad académica y pedagógica de los profesores del Sector Público, de centros educativos y de la Universidad Nacional del Callao, a través de reentrenamiento y actualización permanente, otorgándose un incentivo por las horas destinadas a estas actividades y la buena preparación educativa, intelectual, cultural, técnica, deportiva y ética de los alumnos de dichas instituciones educativas. Igualmente, se podrá destinar*


MUNICIPALIDAD METROPOLITANA DE LIMA
La Oficina General de la Secretaría del Concejo
Certifica que el presente documento es copia fiel
del original.
Lima 17 AGO 2026
JOSÉ ALBERTO DANÓS ORDOÑEZ
Jefe de la Oficina General de la Secretaría del Concejo

hasta el 20% del Fondo Educativo para obras de infraestructura y para equipamiento de escuelas públicas y la Universidad Nacional del Callao, con énfasis en desarrollo informático e internet, así como la investigación científica y tecnológica.

El Fondo Educativo será administrado por un Consejo de Administración compuesto por cinco miembros representantes de las siguientes instituciones: Gobierno Regional, Universidad Nacional del Callao, Dirección Regional de Educación, Mesa de Concertación de la Lucha contra la Pobreza; y CONCYTEC.

Deducido el 10% que corresponde al Fondo Educativo, el saldo restante de recursos provenientes de la Participación en Rentas de Aduanas (PRA) será distribuido en un 50% al Gobierno Regional del Callao y el otro 50%, proporcionalmente, entre las municipalidades de la jurisdicción.

A la Municipalidad Metropolitana de Lima le corresponde un 2% adicional de las rentas que se recauden en las aduanas marítima, aérea, postal y terrestre de la provincia del Callao. En este último caso, constituyen recursos propios destinados al mantenimiento y ampliación de la infraestructura vial."

"Artículo 5.- Distribución de los recursos de la participación en renta de aduanas
Los recursos recaudados por la Participación en Rentas de Aduanas (PRA), excepto para la Provincia Constitucional del Callao, se distribuyen considerando los siguientes criterios:
a) 40 % proporcional a la población total de cada distrito
b) 10 % proporcional a la extensión territorial de cada distrito
c) 50 % proporcional al número de órganos de gobierno local de cada distrito.

En el caso de la provincia de Huaral, el 20 % de los recursos recaudados por la Participación en Rentas de Aduanas será destinado al Fondo Social para el desarrollo de Chancay. El monto restante, equivalente al 80 %, será distribuido aplicando los criterios señalados en los literales a), b) y c).

En el caso de las provincias que limitan con Lima Metropolitana, la Municipalidad Metropolitana de Lima recibirá un 2% de las rentas de aduanas que se generen."

Artículo 3. – Modificación de la Ley de Tributación Municipal
Modifíquese el artículo 80 de la Ley de Tributación Municipal, aprobada por el Decreto Legislativo N° 776 y sus modificatorias, en los siguientes términos:

"Artículo 80.- *El 2% de las rentas recaudadas por cada una de las Aduanas Marítimas, Aéreas, Postales, Fluviales, Lacustres y Terrestres ubicadas en las provincias distintas a la Provincia Constitucional del Callao, constituyen ingresos propios de los Concejos Provinciales y Distritales en cuya jurisdicción funcionan dichas aduanas.*

La Superintendencia Nacional de Aduanas (ADUANAS) será responsable por el abono mensual del importe que corresponde a cada Municipalidad, de conformidad con los Índices que anualmente apruebe el Ministerio de Economía y Finanzas mediante Decreto Supremo.

La Municipalidad Metropolitana de Lima participa en la distribución de las rentas de aduanas percibidas en la provincia del Callao, así como de sus otras provincias colindantes, con el mismo porcentaje del 2%.


MUNICIPALIDAD METROPOLITANA DE LIMA
La Oficina General de la Secretaría del Concejo
Certifica que el presente documento es copia fiel
del original.
Lima 17 AGO 2026
JOSÉ ALBERTO DANÓS ORDOÑEZ
Jefe de la Oficina General de la Secretaría del Concejo

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

PRIMERA.- El Poder Ejecutivo, mediante decreto supremo, publica la adecuación del reglamento a lo establecido en la presente ley, dentro de los noventa días de su entrada en vigor.

SEGUNDO.- La presente ley entrará en vigencia al día siguiente de su publicación en el diario oficial El Peruano.

TERCERA.- Deróguese toda disposición legal que contravenga la presente ley.

Comuníquese al presidente de la República para su promulgación.

En Lima, a los [*] días del mes [*] de dos mil veinticinco.


MUNICIPALIDAD METROPOLITANA DE LIMA
La Oficina General de la Secretaría del Concejo
Certifica que el presente documento es copia fiel
del original.
Lima 17 AGO 2026
JOSÉ ALBERTO DANÓS ORDOÑEZ
Jefe de la Oficina General de la Secretaría del Concejo

Municipalidad Metropolitana de Lima

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. FUNDAMENTACIÓN DE LA PROPUESTA

La presente iniciativa legislativa encuentra su justificación en la necesidad de garantizar un trato equitativo y coherente en la distribución de los recursos provenientes de la renta de aduanas, reconociendo el rol estratégico que cumple la Municipalidad Metropolitana de Lima (MML) en la administración y mantenimiento de las principales vías que conforman el Sistema Nacional de Carreteras y que, de manera obligatoria, sirven de acceso hacia el Puerto del Callao y el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, principales nodos logísticos del país.

En la actualidad, la Ley N° 27613 regula la participación de rentas de aduanas (PRA) a favor de las municipalidades en cuyas jurisdicciones se ubican aduanas marítimas, aéreas, postales, fluviales, lacustres y terrestres. Sin embargo, no contempla de forma expresa a la Municipalidad Metropolitana de Lima, a pesar de que esta jurisdicción asume de manera directa los costos derivados del tránsito de carga pesada y vehículos de comercio exterior, que utilizan de manera intensiva la red vial metropolitana para ingresar y salir de la capital. Esta situación ha generado un **desequilibrio institucional y fiscal**, pues Lima Metropolitana soporta externalidades negativas como la congestión vehicular, el deterioro acelerado de la infraestructura vial, la mayor siniestralidad y la contaminación ambiental, sin recibir mecanismos compensatorios adecuados.

Los estudios técnicos elaborados por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, OSITRAN y la Autoridad Portuaria Nacional, demuestran que el tránsito de vehículos pesados vinculados a operaciones logísticas supera decenas de miles de viajes diarios, lo que impacta de manera directa en la infraestructura vial de Lima. Asimismo, de acuerdo con el Banco Interamericano de Desarrollo, el transporte automotor de carga genera un desgaste vial desproporcionado respecto de otros vehículos, siendo este impacto hasta la cuarta potencia del peso transportado. En consecuencia, el costo de mantenimiento y rehabilitación de las vías recae injustamente en la Municipalidad de Lima, mientras que los beneficios económicos de dichas operaciones son de alcance nacional.

La fundamentación de la presente propuesta, entonces, se sustenta en dos ejes principales:

- **Equidad fiscal:** resulta indispensable que la Municipalidad Metropolitana de Lima participe en la distribución de las rentas de aduanas, al igual que lo hacen otras jurisdicciones que albergan aduanas, dado que su infraestructura vial constituye un componente esencial para el comercio exterior del país.
- **Sostenibilidad urbana:** los recursos que se asignen a Lima Metropolitana permitirán financiar el mantenimiento y ampliación de su infraestructura vial, contribuyendo a reducir la congestión, mejorar la seguridad vial y mitigar los impactos ambientales generados por el tránsito de carga pesada.

En ese sentido, la presente iniciativa normativa busca corregir un vacío legal y establecer un marco más justo y sostenible para la participación de Lima Metropolitana en las rentas de aduanas, alineándose con los principios de descentralización fiscal, equidad territorial y corresponsabilidad en el mantenimiento de la infraestructura estratégica del país.

II. MARCO CONCEPTUAL

El presente proyecto de ley se enmarca en conceptos fundamentales vinculados a la gestión urbana, la movilidad, la tributación y la equidad fiscal, que permiten comprender la necesidad de incorporar a la Municipalidad Metropolitana de Lima en la participación de rentas de aduanas.

En primer lugar, el concepto de movilidad urbana sostenible constituye un eje central de las políticas públicas en las principales ciudades del mundo. Según la planificación urbana moderna, la movilidad sostenible se sustenta en la eficiencia, la accesibilidad y la reducción de impactos negativos del transporte sobre la población y el medio ambiente. Lima Metropolitana, como capital del país y nodo principal del sistema logístico nacional, enfrenta una movilidad urbana marcada por la congestión vehicular, el déficit de infraestructura adecuada y la ausencia de


MUNICIPALIDAD METROPOLITANA DE LIMA
La Oficina General de la Secretaría del Concejo
Certifica que el presente documento es copia fiel
del original.
Lima 17 AGO 2026
JOSÉ ALBERTO DANÓS ORDOÑEZ
Jefe de la Oficina General de la Secretaría del Concejo

mecanismos de financiamiento suficientes para el mantenimiento de sus vías metropolitanas, altamente demandadas por el transporte de carga hacia y desde el Callao.

En segundo lugar, la noción de infraestructura vial como bien público esencial reconoce que las vías urbanas cumplen una función social y económica estratégica, al posibilitar la conectividad de personas, mercancías y servicios. No obstante, estas infraestructuras se ven sometidas a un uso intensivo y extraordinario por parte del transporte de carga pesada vinculado al comercio exterior, lo que genera un deterioro acelerado. Desde la perspectiva económica, este fenómeno se denomina externalidad negativa, pues el costo de mantenimiento y reparación de las vías recae en una jurisdicción determinada (Lima Metropolitana), mientras que los beneficios del comercio exterior se extienden a todo el país.

Asimismo, desde la teoría de la equidad fiscal y la corresponsabilidad institucional, resulta imperativo que los costos derivados del uso de la infraestructura metropolitana no sean asumidos de manera exclusiva por una sola jurisdicción, sino que se compensen mediante mecanismos de redistribución de recursos. La Participación en Rentas de Aduanas (PRA) constituye precisamente un instrumento legal diseñado para reconocer la relación entre la actividad aduanera y el impacto que esta genera en las jurisdicciones locales; sin embargo, su regulación actual excluye a Lima Metropolitana, pese a que esta concentra los mayores impactos viales y logísticos del país.

Por último, la presente iniciativa se alinea con los conceptos de descentralización fiscal y justicia territorial, principios reconocidos en la Constitución Política del Perú y desarrollados en la Ley Orgánica de Municipalidades. La descentralización no solo supone transferir competencias, sino también garantizar los recursos necesarios para que los gobiernos locales puedan ejercerlas eficazmente. En el caso de Lima Metropolitana, la ausencia de participación en la renta de aduanas limita su capacidad para responder a los desafíos urbanos generados por su rol de capital y principal eje logístico del país.

En consecuencia, el marco conceptual de la iniciativa se sostiene en la necesidad de reconocer que el tránsito logístico nacional e internacional que atraviesa Lima genera externalidades que deben ser compensadas a través de una mayor equidad en la distribución de la renta aduanera, asegurando así sostenibilidad en la gestión urbana y un desarrollo territorial más equilibrado.

III. SUSTENTO DE LA PROPUESTA NORMATIVA

El sustento de la presente propuesta normativa se apoya en la necesidad de actualizar el marco legal vigente para corregir una omisión que afecta directamente la sostenibilidad financiera y operativa de la Municipalidad Metropolitana de Lima.

Actualmente, la Ley N° 27613, Ley de la Participación en Renta de Aduanas, establece que las provincias y distritos donde funcionan aduanas marítimas, aéreas, postales, fluviales, lacustres y terrestres tienen derecho a percibir un porcentaje de las rentas recaudadas por esa actividad. No obstante, dicha norma no reconoce la condición de Lima Metropolitana como espacio estratégico, a pesar de que concentra el tránsito de carga más importante del país debido a su cercanía y conexión obligatoria con el Puerto del Callao y el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

Esta omisión ha generado un desequilibrio normativo y financiero, pues mientras otros gobiernos locales reciben compensación por albergar aduanas, Lima Metropolitana, que soporta el mayor tránsito logístico y el consiguiente deterioro vial, queda excluida de esta fuente de ingresos. La situación es especialmente grave si se considera que aproximadamente el 70% de las vías metropolitanas son de pavimento flexible, no diseñado para el tránsito pesado constante, lo que multiplica los costos de mantenimiento y rehabilitación.

En términos normativos, la modificación propuesta se sustenta en los siguientes ejes:

1. **Reconocimiento expreso de Lima Metropolitana:** Se incorpora un porcentaje adicional del 2% de la renta de aduanas a favor de la Municipalidad Metropolitana de Lima, en consideración a su rol de administradora de las vías que conforman el Sistema Nacional de Carreteras en su jurisdicción.


MUNICIPALIDAD METROPOLITANA DE LIMA
La Oficina General de la Secretaría del Concejo
Certifica que el presente documento es copia fiel
del original.
Lima 17 AGO 2026
JOSÉ ALBERTO DAÑOS ORDOÑEZ
Jefe de la Oficina General de la Secretaría del Concejo

2. **Equilibrio fiscal y corresponsabilidad:** La propuesta se fundamenta en el principio de **equidad tributaria**, reconocido en el artículo 74 de la Constitución Política del Perú, que exige que el diseño de la política fiscal sea justo y proporcional a la carga que asume cada jurisdicción. En este caso, Lima Metropolitana asume costos operativos elevados que deben ser compensados mediante un mecanismo redistributivo.

3. **Armonización con la Ley de Tributación Municipal:** La iniciativa plantea también la modificación del artículo 80 de la Ley de Tributación Municipal, de manera que la participación de Lima Metropolitana en las rentas de aduanas quede plenamente reconocida tanto en el régimen de ingresos municipales como en la distribución de la Participación de Renta de Aduanas.

4. **Sostenibilidad de la infraestructura vial y movilidad urbana:** La propuesta normativa está alineada con las recomendaciones de organismos internacionales como el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y el Banco Mundial, que destacan la necesidad de vincular el financiamiento de la infraestructura urbana con las externalidades generadas por el transporte de carga.

5. **Compatibilidad constitucional:** La iniciativa no genera conflictos con la Constitución, sino que desarrolla los principios de descentralización fiscal, justicia territorial y autonomía municipal, permitiendo a la MML contar con mayores recursos para cumplir sus competencias en transporte urbano, gestión vial y ordenamiento territorial.

En suma, el sustento normativo de esta propuesta reside en la necesidad de establecer un marco jurídico más equitativo y coherente, que reconozca el impacto logístico que Lima Metropolitana asume en beneficio del país y habilite un mecanismo de compensación a través de su participación en la renta de aduanas.

Ahora, respecto al sustento técnico se tiene lo siguiente:

3.1. De la movilidad urbana en Lima Metropolitana

La movilidad urbana en Lima Metropolitana enfrenta desafíos significativos debido a su rápida expansión poblacional, con más de 11 millones de habitantes, Lima es la ciudad más grande de Perú y un importante centro económico en Sudamérica. No obstante problemas como la congestión vehicular, la falta de sistemas de transporte público masivo y la insuficiencia de vías conectadas (infraestructura) son problemas principales a resolver.

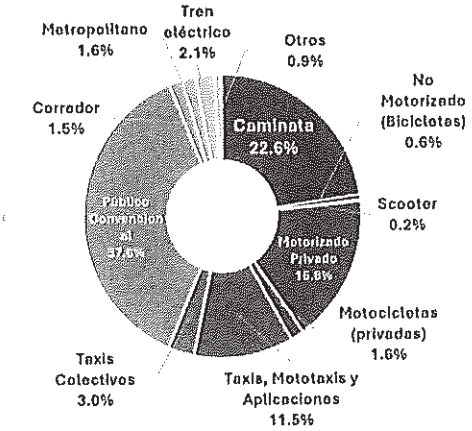
El sistema de transporte público masivo, que debería ser la columna vertebral de la movilidad urbana, está desarticulado y mayormente dominado por operadores informales. Mientras que iniciativas como el Metropolitano y la Línea 1 del Metro de Lima han sido avances notables, pero su capacidad es insuficiente para la demanda de viajes actual. Además, las rutas de buses y combis, que representan una parte significativa del transporte diario, operan con poca regulación y generan caos y desorden en las vías.

La falta de sistemas de transporte masivo en Lima Este constituye una de las principales limitaciones para la movilidad eficiente y segura de la población de distritos como Ate, Santa Anita, El Agustino, Chaclacayo y Lurigancho-Chosica. Actualmente, la oferta de transporte en esta zona se basa predominantemente en servicios de transporte público convencional y servicios informales.

En total en lima se realizan aproximadamente 24.7 millones de viajes diarios, siendo las 07:00 am la hora de concentración más alta, de los cuales por modo de transporte se distribuyen de la siguiente manera:


MUNICIPALIDAD METROPOLITANA DE LIMA
La Oficina General de la Secretaría del Concejo
Certifica que el presente documento es copia fiel
del original.
Lima 17 AGO 2026
JOSÉ ALBERTO DAÑOS ORDOÑEZ
Jefe de la Oficina General de la Secretaría del Concejo

Figura N° 01: Demanda de viajes por tipo de vehículos
Fuente: MTC – ATU



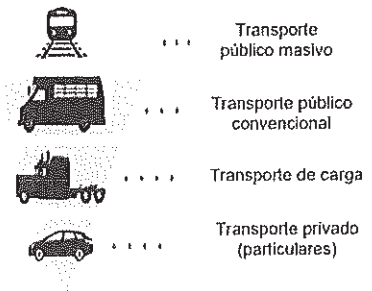
Fuente: MTC – ATU

Según la Figura N° 1 se tiene que el transporte púbico convencional atiende el 37% de la demanda de viajes actual, el Tren Eléctrico atiende el 2%, El Metropolitano así como los corredores cada uno abarca el 1 % de la demanda de viajes en la actualidad.

Frente a esta situación, Lima necesita implementar soluciones integrales y sostenibles, los proyectos en curso, como las nuevas líneas del Metro de Lima (Línea 2 del Metro de Lima) y la expansión del Metropolitano, son avances prometedores, pero requieren una ejecución acelerada y un enfoque coordinado con políticas públicas. También es crucial invertir en infraestructura vial de calidad, promover el uso de medios de transporte alternativos y fomentar un cambio cultural hacia la movilidad sostenible.

La *pirámide de la movilidad* es un concepto utilizado principalmente en el campo de la planificación urbana y el transporte, su objetivo es guiar el diseño y la gestión de sistemas de transporte más eficientes, sostenibles, inclusivos y accesibles. Esta pirámide prioriza los modos de transporte en función de su sostenibilidad, impacto ambiental y accesibilidad social, siendo prioridad el transporte público masivo. Aunque existen diversas versiones de la pirámide, su estructura básica es bastante similar en la mayoría de las representaciones.

Figura N° 02



Fuente: IDAE


MUNICIPALIDAD METROPOLITANA DE LIMA
La Oficina General de la Secretaría del Concejo
Certifica que el presente documento es copia fiel
del original.
Lima 17 AGO 2026
JOSÉ ALBERTO DANOS ORDOÑEZ
Jefe de la Oficina General de la Secretaría del Concejo

3.2. EL TRANSPORTE DE CARGA EN LIMA METROPOLITANA

El Estudio para el mejoramiento de la Logística de Distribución Urbana de Mercancías en Lima Metropolitana y el Callao (2016) elaborado por el consorcio Taryet – Teirlog para el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, nos brinda la siguiente información:

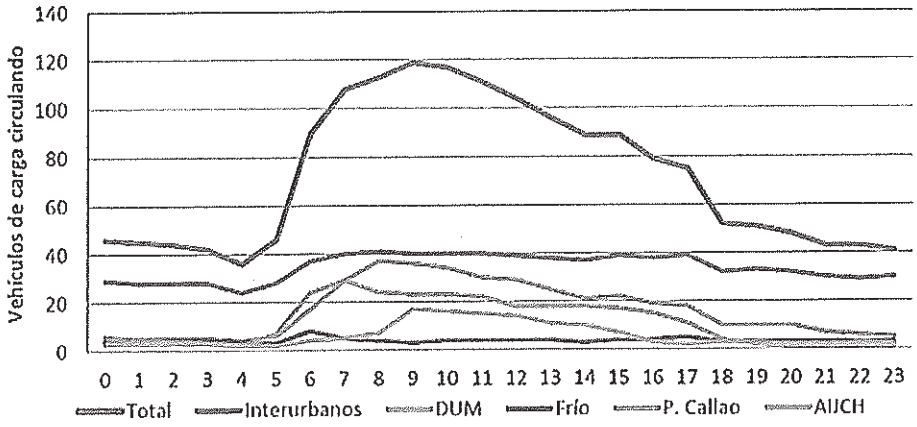
a) Flota vehicular

Al año 2015 se tuvo un registro de 2 796 Empresas autorizadas por la Municipalidad Metropolitana de Lima y 36 796 Empresas Autorizadas por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, asimismo calculó en 140 817 para el año 2015 el número de vehículos de carga registrados en el MTC susceptibles de ser usuarios de las vías de Lima y Callao, no considerados camiones externos e interurbanos. Este registro excluye los vehículos inscritos en la Municipalidad Metropolitana de Lima y en la Municipalidad Provincial del Callao. Cabe mencionar que de acuerdo al portal web del MTC, para el año 2022 se registró un Parque automotor del transporte de carga de 244 575 vehículos para el departamento de Lima, el cual incluye el parque automotor de la Provincia Constitucional del Callao, presentando así una tasa crecimiento promedio anual del 10.53 % en el periodo del 2015 al 2022.

b) Distribución horaria

La distribución horaria del transporte de carga registra un mayor volumen vehicular en el periodo de 06:00 a 10:00 horas de la mañana con tendencia a decrecer por horas de la tarde y volúmenes mucho menores durante la noche. En la Figura N° 04 se puede apreciar la distribución horaria de la circulación de los vehículos de carga en Lima Metropolitana y el Callao.

Figura N° 03: Distribución horaria de la circulación de los vehículos de carga Mercancías en Lima Metropolitana y el Callao



Fuente: Estudio para el mejoramiento de la logística de Distribución Urbana de Mercancías en Lima Metropolitana y el Callao – MTC – 2016.

Atendiendo a los distintos tipos de operación se observan ciertas variaciones sobre el valor global:

- Las operaciones interurbanas de comercio interior presentan un gráfico más uniforme, porque en numerosas ocasiones su viaje suele iniciarse a primera hora de la mañana, a partir de las 6:00 am, y se prolonga más de 24 horas, por lo que estos vehículos no muestran variaciones horarias importantes. No obstante, es interesante señalar que sólo al inicio y final del viaje ocupan el viario del ámbito de estudio, según se trate de


MUNICIPALIDAD METROPOLITANA DE LIMA
La Oficina General de la Secretaría del Concejo
Certifica que el presente documento es copia fiel del original.
Lima 17 AGO 2026
JOSÉ ALBERTO DAÑOS ORDOÑEZ
Jefe de la Oficina General de la Secretaría del Concejo

viajes de salida o llegada a Lima y el Callao, ya que después se encuentran circulando por otras provincias.

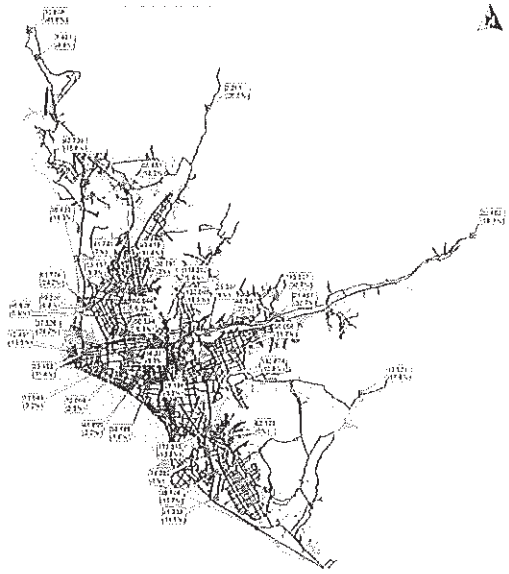
- Las cadenas de distribución urbana presentan su máximo a las 7:00 horas, ya que suelen realizarse los aprovisionamientos de mercancía muy temprano, con el fin de que los puntos de venta se encuentren completamente preparados en el momento de apertura a sus clientes. En este bloque, sin embargo, también se encuentran las operaciones de preventa y autoventa que suelen producirse durante todo el horario de apertura de los comercios.
- Las operaciones que transportan mercancía refrigerada/congelada son las que se realizan más temprano y en menos tiempo, con el fin de asegurar el mantenimiento de la cadena de frío.
- Las operaciones con el Puerto del Callao (P. Callao) y Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJCH) son las que presenta el máximo de vehículos circulando a una hora más tardía.

c) Volumen Vehicular y Porcentaje de Vehículos de Carga

En la Figura N° 04 se aprecia los aforos vehiculares de vehículos pesados en un día laborable del 2016 de las principales vías de Lima Metropolitana así como el porcentaje que representan respecto al total de aforos de cada punto.

Se observa que el porcentaje de vehículos pesados varía según el tipo de vía, con valores que alcanzan el 45% en la vía de acceso por Panamericana Norte, un 1,6% en Javier Prado Este y un promedio global del 12,8%.

Figura N° 04: Volumen Vehicular y Porcentaje de Vehículos de Carga por vía

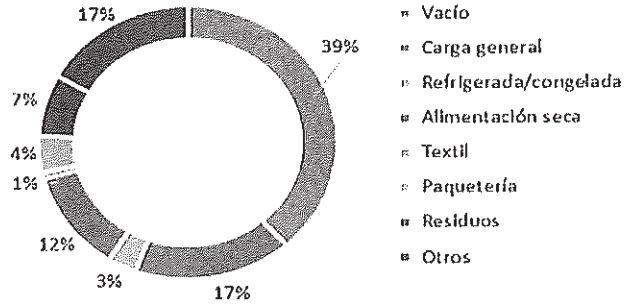


Fuente: Estudio para el mejoramiento de la logística de Distribución Urbana de Mercancías en Lima Metropolitana y el Callao – MTC, 2016

La distribución del transporte de carga en Lima Metropolitana por tipo de mercancía se divide en:

Figura N° 05: Distribución de la flota por tipo de mercancía


MUNICIPALIDAD METROPOLITANA DE LIMA
La Oficina General de la Secretaría del Concejo
Certifica que el presente documento es copia fiel
del original.
Lima 17 AGO 2026
JOSÉ ALBERTO DAÑOS ORDOÑEZ
Jefe de la Oficina General de la Secretaría del Concejo

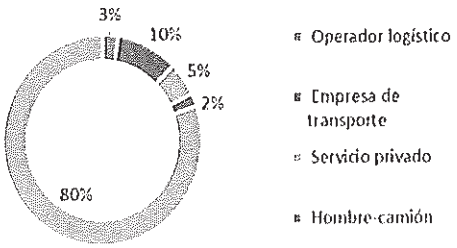


Fuente: Estudio para el mejoramiento de la logística de Distribución Urbana de Mercancías en Lima Metropolitana y el Callao – MTC, 2016

Como se muestra, el mayor porcentaje se deriva de los vehículos vacíos que realizan un viaje de ida y regreso sin mercancía. Continúan los vehículos que llevan mercancías de carga general, otros y alimentación seca.

Asimismo, como se aprecia en el gráfico siguiente, el mayor porcentaje de tipo de empresa encargada del transporte de mercancías corresponde a los operadores logísticos en un 80%. Sólo un 10% corresponde a empresas con vehículos propios para carga pesada.

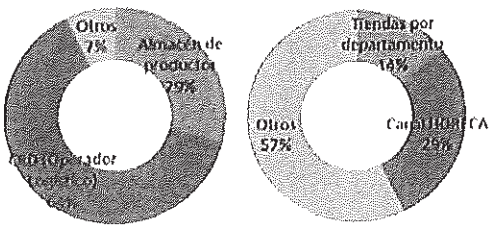
Figura N° 06: Distribución por tipo de empresa



Fuente: Estudio para el mejoramiento de la logística de Distribución Urbana de Mercancías en Lima Metropolitana y el Callao – MTC, 2016

El Centro Histórico de Lima es un importante nodo generador de cargas cuyo principal destino es el canal HORECA (hostelería, restauración y bares y cafeterías) con un 29 % de los destinos declarados y un 14% en tiendas por departamento. En cambio, los orígenes de las cargas que abastecen el Centro Histórico se concentran en un 64% en centros de recepción y distribución de operadores logísticos frente a un 29% en almacenes de productores.

Figura N° 07 y 08: Nodos destino para tráficos con origen en el Centro Histórico de Lima

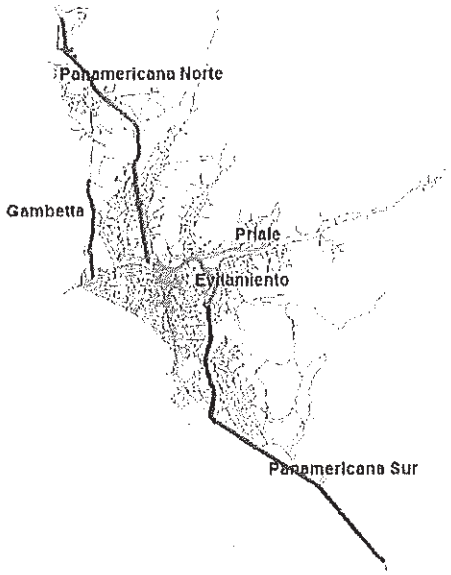


Fuente: Estudio para el mejoramiento de la logística de Distribución Urbana de Mercancías en Lima Metropolitana y el Callao – MTC


MUNICIPALIDAD METROPOLITANA DE LIMA
La Oficina General de la Secretaría del Concejo
Certifica que el presente documento es copia fiel
del original.
Lima 17 AGO 2026
JOSÉ ALBERTO DANOS ORDOÑEZ
Jefe de la Oficina General de la Secretaría del Concejo

d. **Corredores urbanos de mercancías**
El estudio mencionado, identificó los siguientes corredores urbanos de mercancías.

Figura N° 09: Corredores urbanos de mercancías

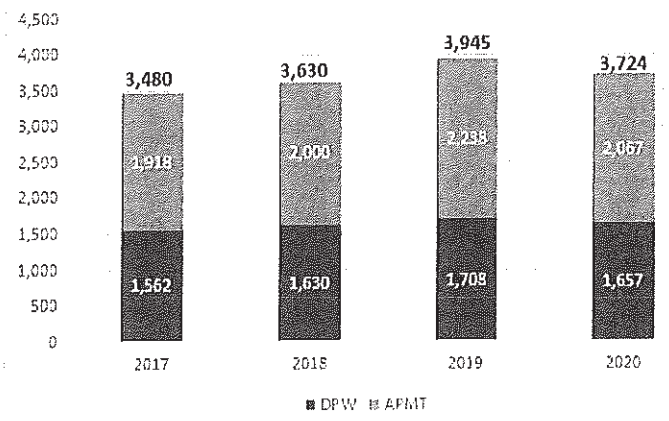


Fuente: Estudio para el mejoramiento de la logística de Distribución Urbana de Mercancías en Lima Metropolitana y el Callao – MTC

3.3. Movimiento de carga generado por el Nodo Logístico del Puerto del Callao

De acuerdo a los datos de la Autoridad Portuaria Nacional (APN) 2020, el Terminal Portuario del Callao contribuye con más de 3,724 movimientos de camiones diarios en la Zona Metropolitana de Lima Callao, de los cuales 2,067 corresponden al terminal norte operado por APMT y 1,657 al terminal sur operado por DPW, la tendencia es el aumento de la tasa de movimiento camiones diario a un ritmo equivalente a la tasa de crecimiento de carga, estimándose en un 7% anual.

Figura N° 10. Movimientos de camiones por día en terminal portuario del Callao

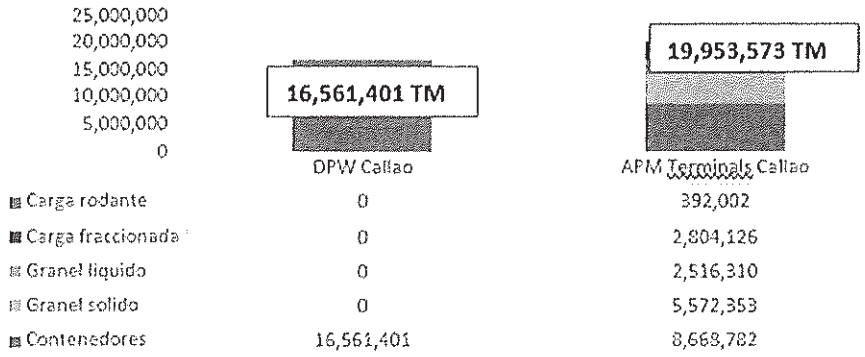


Fuente: PMU 2023


MUNICIPALIDAD METROPOLITANA DE LIMA
La Oficina General de la Secretaría del Concejo
Certifica que el presente documento es copia fiel
del original.
Lima 17 AGO 2026
JOSÉ ALBERTO DAÑOS ORDOÑEZ
Jefe de la Oficina General de la Secretaría del Concejo

En cuanto al movimiento de carga al año 2021 el terminal sur (DPW) movió 16.5 millones de TM (toneladas métricas), mientras que el terminal norte (APMT) bordeo los 20 millones TM.

Figura 11 - Registro de carga en los terminales portuarios del Callao

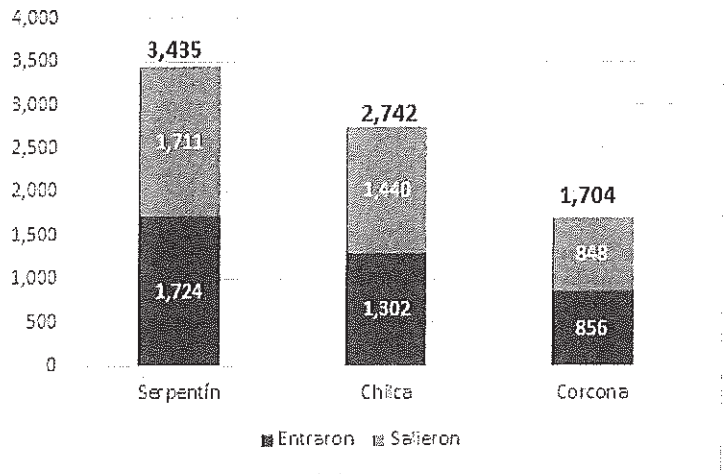


Fuente: Elaboración propia, con información de trabajos de campo PMU 2023

3.4. Flujo de vehículos pesados en las vías nacionales

Para evaluar el flujo de vehículos pesados se realizó el análisis de la información proporcionada por OSITRAN (correspondiente enero 2021), relacionada al flujo de vehículos pesados diarios que ingresan y salen de la ciudad de Lima por la Red Vial N° 5 (Peaje Serpentín), Red Vial N° 6 (Peaje Chilca) e IIRSA Centro Tramo 2 (Peaje Corcona).

Figura 12 - Registro de carga en los terminales portuarios del Callao



Fuente: Elaboración propia con información de OSITRAN 2021

En la entrada norte de Lima (Peaje de Serpentín), considerando camiones de 4, 5, 6, 7, 8 y 9 ejes, ingresaron en el mes de enero de 2021 un promedio de 1,724 vehículos pesados diarios; en cambio salieron en promedio 1,711; en la entrada sur de Lima (Peaje de Chilca), considerando camiones de 4, 5, 6 y 7 ejes, ingresaron un promedio de 1,302 vehículos pesados diarios; y salieron en promedio 1,440; y, en la entrada central a Lima (Peaje de Corcona-Huarochirí), considerando camiones de 4, 5 y 6 ejes, ingresaron en el mes de enero un promedio de 856 vehículos pesados diarios; y en promedio 848.


MUNICIPALIDAD METROPOLITANA DE LIMA
La Oficina General de la Secretaría del Concejo
Certifica que el presente documento es copia fiel
del original.
Lima 17 AGO 2026
JOSÉ ALBERTO DANOS ORDOÑEZ
Jefe de la Oficina General de la Secretaría del Concejo

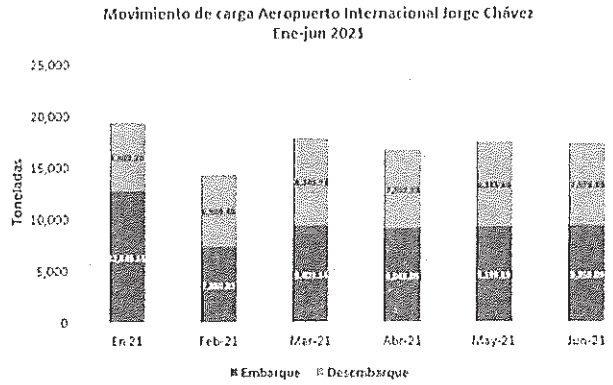
Este flujo de vehículos se distribuye por las vías urbanas de la ciudad a diversas zonas o áreas logísticas incluyendo los nodos logísticos del puerto y aeropuerto del Callao.

3.5. Situación del movimiento de carga aérea relacionada con la ciudad de Lima y Callao

Los registros estadísticos de OSITRAN en relación a la carga aérea, consideran que el mayor movimiento de carga nacional se registró en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJCH) y en el Aeropuerto de Iquitos, los cuales registraron en el año 2021 niveles de carga de 22,8 miles de toneladas (50 % del total) y 17,7 miles de toneladas (38,9 % del total), respectivamente.

En cuanto a la carga internacional, durante 2021, se transportó un total de 196,4 miles de toneladas. A través del AIJCH se movilizó prácticamente la totalidad de la carga internacional (99,9 %).

Figura 13 - Movimiento de carga Aeropuerto Internacional Jorge Chávez



Fuente: PMU - OSITRAN 2021

Como se observa toda la carga que ingresa o se retira del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, tanto nacional como internacional, tiene que pasar necesariamente por las vías metropolitanas de Lima. Este uso constante y exigente sobre la infraestructura vial, advierte que la red vial soporta gran parte del tránsito relacionado con el comercio aéreo.

3.6. De la infraestructura vial en Lima Metropolitana

En Lima la red vial en alcanza los 7613 km, de los cuales el 22 % corresponde a vías nacionales, el 21 % a vías departamentales y el 57 % a vías vecinales. Esta distribución refleja una notable presencia de infraestructura vial a nivel local, pero también evidencia una limitada conexión departamental y provincial.

Especialmente en Lima, la congestión vehicular se debe al crecimiento del parque automotor, la infraestructura vial insuficiente y la falta de planificación urbana, lo que genera altos costos económicos (≈ 2,4 % del PBI en 2023); la cantidad de vehículos en circulación supera a la capacidad de la infraestructura vial existente, este desbalance genera un flujo vehicular lento e irregular. Ante ello, se debe mejorar y ampliar la infraestructura vial, priorizando el transporte masivo eficiente, implementar tecnologías de gestión del tránsito, entre otros aspectos, para reducir la demanda de viajes.

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones ha impulsado programas de concesiones para el desarrollo vial, logrando que el 75.5% de la red vial nacional se encuentre pavimentada (MTC, 2023). No obstante, la congestión vehicular sigue siendo uno de los mayores problemas, con puntos críticos como la Panamericana Norte y Sur, el Ovalo de Habich y la Vía de Evitamiento, debido a la falta de infraestructura adecuada que satisfaga la demanda de movilidad existente.


MUNICIPALIDAD METROPOLITANA DE LIMA
La Oficina General de la Secretaría del Concejo
Certifica que el presente documento es copia fiel
del original.
Lima 17 AGO 2026
JOSÉ ALBERTO DAÑOS ORDOÑEZ
Jefe de la Oficina General de la Secretaría del Concejo

Según el estudio "El congestionamiento del tránsito en Lima Metropolitana" del Colegio de Ingenieros del Perú (2019) señala que una de las causas que generan congestionamiento es una inadecuada gestión de la infraestructura no acorde con el crecimiento del parque automotor, por ello como propuesta de solución recomienda elaborar proyectos de infraestructura para romper barreras urbanas: puentes, pasos a desnivel, entre otros.

3.7. IMPACTOS DEL TRANSITO DE CAMIONES

El Banco Interamericano de Desarrollo en su estudio *"El Transporte Automotor de Carga en América Latina" (2017)*, manifiesta lo siguiente:

"El TAC (transporte automotor de carga) consume una proporción sustancial de la infraestructura vial. Al circular por la red de carreteras los vehículos consumen espacio vial y desgastan la infraestructura en proporciones diferentes según sus pesos, sus dimensiones y sus características operativas. Estas diferencias han sido objeto de extensos análisis para distribuir los costos de construcción y mantenimiento de la red vial entre las diversas categorías de vehículos que la utilizan, particularmente para definir los niveles de los costos que pagan los usuarios (a través de los peajes, las tasas a los combustibles u otras formas de recaudación). Los camiones tienen una participación relevante en ambas medidas: son más largos y anchos que otros vehículos y requieren mayores distancias de frenado; su comportamiento dinámico (aceleración, giros) demanda un mayor uso de la calzada y contribuye a la congestión, y su peso produce un mayor desgaste sobre la superficie de rodamiento (que es proporcional a la cuarta potencia del peso) (...)".

Por lo tanto, se puede señalar que vehículos de carga tienen un papel destacado debido a que, por ser más grandes y requerir mayores distancias de frenado, afectan la fluidez del tránsito, incrementan la congestión por sus maniobras dinámicas y generan un desgaste considerable en la superficie de rodamiento.

A su vez, el referido estudio manifiesta que *"Los camiones tienen una participación en los accidentes viales de la región que oscila aproximadamente del 10 al 12%, una proporción muy superior a la media europea y estadounidense (de alrededor del 2% al 3%)"*, notando que los camiones en América Latina están involucrados en una proporción significativamente mayor de accidentes de tránsito en comparación con países europeos o Estados Unidos.

Integración de los Nodos Logísticos con Lima Metropolitana

Principalmente el Nodo Logístico del Centro tiene como origen la Sierra Central y principalmente se trata de carga minera (cobre, plomo, zinc), agroindustrial (café, cacao, frutas), madera y mercancías generales. Se integra a Lima Metropolitana a través de la Carretera Central.

Este nodo logístico se integra a través del Corredor Logístico Estructurante EE03: Corredor Central que integra toda la parte central y corredores consolidados del este, norte y sur del Perú.

Figura N° 14: Mapa de Corredores Logísticos


MUNICIPALIDAD METROPOLITANA DE LIMA
La Oficina General de la Secretaría del Concejo
Certifica que el presente documento es copia fiel
del original.
Lima 17 AGO 2026
JOSÉ ALBERTO DAÑOS ORDOÑEZ
Jefe de la Oficina General de la Secretaría del Concejo



Fuente: Ministerio de Transportes y Comunicaciones

3.8. DEL PROBLEMA PÚBLICO IDENTIFICADO

Lima Metropolitana, por su ubicación estratégica y condición de capital del país, constituye el principal eje urbano que conecta con los dos nodos logísticos más importantes del Perú: el Puerto del Callao y el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez. Esta posición geográfica ha convertido a la ciudad en un corredor obligatorio para el tránsito de carga pesada, tanto a nivel nacional como internacional, sin que cuente con la infraestructura adecuada para afrontar de manera sostenible esta carga operativa.

En la práctica, miles de camiones de carga pesada circulan diariamente por las vías metropolitanas de Lima para trasladarse hacia y desde el puerto y el aeropuerto, generando un conjunto de externalidades negativas sobre la ciudad, las vías que soportan este tránsito en su mayoría (70 % aproximadamente) son de pavimento flexible, no han sido diseñadas estructural ni funcionalmente para el peso, frecuencia y dimensiones de este tipo de vehículos, lo que genera un acelerado deterioro de la infraestructura vial, afectando su vida útil y generando mayores costos de mantenimiento de vías para la Municipalidad de Lima.

El Plan de Desarrollo Metropolitano de Lima al 2040 (PLANMET 2040), es un instrumento de gestión, orientador del desarrollo urbano de la provincia de Lima, significa para la ciudad contar con una importante hoja de ruta en materia de planificación urbana; en materia de transporte de carga identificaron los Centros Logísticos de la Provincia de Lima.

Cuadro N° 01: Centros logísticos de la Provincia de Lima

	Centro logístico	Ubicación	Área	Equipamiento
NORTE	Parque Industrial Ancón – PIA[11] Consolidará un corredor logístico entre el Puerto de Chancay – Ancón – Puerto del Callao OM 2343-2021	Km 45 – 50 Panamericana Norte, Ancón	1,338 hectáreas, 412 hectáreas para industria	Saneamiento, energía, telecomunicaciones, fibra óptica, vigilancia, gas natural, tratamiento de aguas residuales y vías pavimentadas
ESTE	Ciudad Industrial Huachipa Este[11]	San Antonio de Chaclla Acceso por Av. Ramiro Priale, Av. Cajamarquilla	476.70 hectáreas para industria	
SUR	Ciudad Industrial Macrópolis[11]	Mártir Olaya S/N Lurín Acceso por Panamericana Sur.	1,400 hectáreas para industria liviana y gran industria	

Fuente: PLANMET 2040

MUNICIPALIDAD METROPOLITANA DE LIMA
La Oficina General de la Secretaría del Concejo
Certifica que el presente documento es copia fiel
del original

Lima 17 AGO 2026

JOSÉ ALBERTO DANÓS ORDOÑEZ
Jefe de la Oficina General de la Secretaría del Concejo

En la Figura N° 01, se aprecian los principales centros logísticos de Lima Metropolitana ubicados en Ancón (norte), San Antonio de Chaclla (este) y Lurín (sur), que concentran una extensa superficie destinada a actividades industriales, con áreas que superan las 400, 1,300 y 1,400 hectáreas respectivamente. Desde estas zonas, los vehículos de carga utilizan predominantemente la red vial metropolitana como vía de acceso hacia el Puerto del Callao y el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

Este uso intensivo de la infraestructura vial metropolitana con fines logísticos y de comercio exterior no viene acompañado de una política nacional o una disposición normativa que reconozca o transfiera recursos proporcionales al deterioro de las vías metropolitanas derivado del acceso obligatorio de camiones a los terminales logísticos del Callao, a pesar de que los beneficios económicos de dichas operaciones se concentran en el ámbito nacional y en otros niveles de gobierno. Además, otra situación respecto a ello, es que el tránsito de camiones pesados agrava la congestión vehicular, particularmente en los principales corredores viales urbanos, aumenta los riesgos de siniestralidad vial, así como los niveles de contaminación ambiental en zonas residenciales y de alta densidad poblacional.

A ello se suma la ausencia de una política pública o norma específica que reconozca el impacto logístico compartido que asume Lima Metropolitana en beneficio del sistema nacional y operaciones de comercio exterior, podría indicarse que se estaría generando una situación de desequilibrio institucional y falta de corresponsabilidad fiscal, en la que una jurisdicción local asume cargas operativas significativas sin contar con mecanismos de compensación o transferencias presupuestales proporcionales a los impactos que enfrenta.

IV. ANÁLISIS DE IMPACTO DE LA VIGENCIA DE LA NORMA

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 4 del Reglamento de la Ley Marco para la Producción y Sistematización Legislativa, aprobado por Decreto Supremo N° 007-2022-JUS el análisis del impacto de la vigencia de la norma en la legislación nacional tiene por finalidad analizar si la propuesta normativa trata de innovar supliendo vacíos en el ordenamiento jurídico; o, si modifica o deroga normas vigentes.

En primer lugar, la vigencia de esta iniciativa normativa innova en el sistema de distribución de la Participación en Rentas de Aduanas, al incorporar a la Municipalidad Metropolitana de Lima como beneficiaria de un porcentaje de los recursos generados. Este reconocimiento no contradice la legislación vigente, sino que la complementa y adecúa a la realidad actual del transporte y la logística en el país, donde Lima constituye el eje principal de interconexión nacional e internacional.

En segundo lugar, la iniciativa normativa no implica la creación de un gasto adicional para el Estado, dado que los recursos a transferir provienen de un porcentaje de la recaudación ya existente en aduanas. En ese sentido, no se genera una nueva carga fiscal, sino una redistribución más equitativa de los ingresos derivados de la actividad aduanera. Por tanto, su impacto presupuestal es neutro para el Tesoro Público, pero positivo para la Municipalidad Metropolitana de Lima, al fortalecer su capacidad de inversión en infraestructura vial y movilidad urbana.

En tercer lugar, se espera que la norma genere impactos positivos en la gestión urbana y la sostenibilidad vial. Los recursos provenientes de la renta de aduanas podrán ser destinados al mantenimiento, ampliación y modernización de la red vial metropolitana, lo que contribuirá a reducir la congestión vehicular, mejorar la seguridad vial y prolongar la vida útil de las vías. Además, al contar con mayor capacidad financiera, la Municipalidad Metropolitana de Lima podrá implementar políticas de movilidad sostenible y ordenar el tránsito de carga pesada, generando beneficios directos para la ciudadanía.

En cuarto lugar, la propuesta es plenamente compatible con la Constitución Política del Perú y con las políticas de Estado en materia de descentralización y equidad territorial. La norma respeta la autonomía municipal, fortalece la capacidad de gestión local y desarrolla el principio de justicia


MUNICIPALIDAD METROPOLITANA DE LIMA
La Oficina General de la Secretaría del Concejo
Certifica que el presente documento es copia fiel
del original.
Lima
17 AGO 2026
JOSÉ ALBERTO DANÓS ORDOÑEZ
Jefe de la Oficina General de la Secretaría del Concejo

fiscal, al vincular los ingresos de la renta aduanera con el territorio que asume sus principales externalidades.

Finalmente, en términos sociales y económicos, la vigencia de la presente ley generará beneficios directos para la población de Lima Metropolitana, al mejorar la infraestructura vial, reducir los tiempos de desplazamiento, disminuir la accidentabilidad y mitigar los niveles de contaminación ambiental asociados al transporte de carga. A mediano plazo, la norma contribuirá al incremento de la competitividad logística del país, al asegurar que la principal ciudad del Perú cuente con vías metropolitanas más seguras y sostenibles para el tránsito de mercancías y personas.

V. ANÁLISIS COSTO BENEFICIO

El presente proyecto de ley se caracteriza por no generar costos adicionales al Estado, ya que no implica la creación de nuevas partidas presupuestales ni incrementa el gasto público. Por el contrario, se trata de una redistribución de recursos ya existentes, provenientes de la renta de aduanas, a fin de reconocer la participación de la Municipalidad Metropolitana de Lima en virtud del rol que cumple en la administración de la infraestructura vial que sirve de acceso al comercio exterior del país.

Desde una perspectiva financiera, el costo de oportunidad de no aprobar la norma es elevado, pues implica que la Municipalidad Metropolitana de Lima continúe asumiendo el mantenimiento y rehabilitación de una red vial intensamente utilizada por el transporte de carga pesada, sin contar con una fuente de financiamiento que compense dicha externalidad. Esto se traduce en mayores presiones sobre su presupuesto municipal, en detrimento de otros servicios básicos y de inversión en proyectos sociales.

En contraste, los beneficios esperados de la norma son significativos:

I. **Beneficios fiscales y de gestión local**

- La Municipalidad Metropolitana de Lima contará con ingresos adicionales de carácter permanente y predecible, lo que fortalece su capacidad financiera y mejora la planificación de proyectos de inversión.
- Se alivia la presión presupuestal de la comuna metropolitana, permitiendo redirigir recursos hacia servicios esenciales de seguridad, limpieza pública, áreas verdes y programas sociales.

II. **Beneficios económicos y logísticos**

- El financiamiento del mantenimiento y ampliación de la red vial reducirá los costos de operación y tiempos de transporte, generando un efecto positivo sobre la competitividad logística nacional.
- La mejora de la infraestructura vial favorecerá el flujo de mercancías hacia y desde el Puerto del Callao y el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, garantizando mayor eficiencia en las cadenas de suministro.

III. **Beneficios sociales**

- La reducción de la congestión vehicular y de los riesgos de siniestralidad vial tendrá un impacto directo en la calidad de vida de los habitantes de Lima Metropolitana.
- Se mitigarán los efectos de la contaminación ambiental y acústica generada por el tránsito de camiones pesados en zonas residenciales y de alta densidad poblacional.

IV. **Beneficios institucionales**

- La norma refuerza la lógica de corresponsabilidad fiscal y equidad territorial, alineando la política de distribución de rentas de aduanas con los principios constitucionales de descentralización y autonomía municipal.


MUNICIPALIDAD METROPOLITANA DE LIMA
La Oficina General de la Secretaría del Concejo
Certifica que el presente documento es copia fiel
del original.
Lima 17 AGO 2026
JOSÉ ALBERTO DANÓS ORDOÑEZ
Jefe de la Oficina General de la Secretaría del Concejo

- Genera un precedente positivo para la adecuada asignación de recursos a las jurisdicciones que enfrentan externalidades derivadas de actividades económicas de alcance nacional.

En conclusión, el balance costo–beneficio de la presente iniciativa es ampliamente favorable. No irroga costos al Tesoro Público, pero genera beneficios fiscales, económicos, sociales e institucionales de alcance local y nacional, contribuyendo a la sostenibilidad de la infraestructura vial de Lima Metropolitana y, por ende, a la competitividad logística y al desarrollo urbano del país.

VI. RELACIÓN CON LA AGENDA LEGISLATIVA Y LAS POLÍTICAS DE ESTADO DEL ACUERDO NACIONAL.

Cabe precisar que la intención, se encuentra establecido en el marco legal vigente del Acuerdo Nacional que guía las políticas del Estado (2002), que señala:

Democracia y Estado de Derecho

Octava Política de Estado – Descentralización política, económica y administrativa para propiciar el desarrollo integral, armónico y sostenido del país.

La incorporación de la Municipalidad Metropolitana de Lima en la participación de la renta de aduanas constituye una medida de descentralización fiscal, pues redistribuye ingresos nacionales hacia el nivel de gobierno local que enfrenta directamente los impactos de la actividad logística nacional. Con ello, se refuerza la autonomía municipal, se corrige una inequidad en la asignación de recursos y se promueve un desarrollo más equilibrado entre las responsabilidades asumidas y los ingresos recibidos.

Equidad y Justicia Social

Décima Política de Estado - Reducción de la Pobreza

La mejora de la infraestructura vial y la movilidad urbana, financiada con los recursos provenientes de la renta de aduanas, impactará directamente en la calidad de vida de la población, reduciendo tiempos de viaje, costos de transporte y riesgos de accidentes. Esto contribuye a cerrar brechas urbanas que afectan con mayor intensidad a los sectores más vulnerables de la capital.

Décimo Primera Política de Estado - Promoción de la Igualdad de Oportunidades sin Discriminación

La propuesta elimina un trato desigual frente a otros gobiernos locales beneficiados por la renta de aduanas, reconociendo que Lima Metropolitana soporta la mayor carga logística del país. Con ello, se garantiza un acceso más equitativo a los recursos fiscales y se promueve la justicia territorial.

Competitividad del País

Décimo Octava Política de Estado – Búsqueda de la Competitividad, Productividad y Formalización de la Actividad Económica

La modernización de la red vial metropolitana permitirá reducir costos logísticos, acortar tiempos de tránsito y mejorar la productividad del transporte de mercancías. De este modo, se fortalece la competitividad nacional y se crean condiciones más favorables para la formalización de la actividad económica vinculada al transporte de carga.

Décimo Novena Política de Estado – Desarrollo Sostenible y Gestión Ambiental

La modernización de la red vial metropolitana, apoyada en una nueva fuente de financiamiento, contribuirá a reducir la contaminación ambiental y sonora asociada al tránsito pesado, mejorando la sostenibilidad urbana y alineando la gestión local con los compromisos ambientales nacionales e internacionales.

Vigésimo Primera Política de Estado - Desarrollo en Infraestructura y Vivienda


MUNICIPALIDAD METROPOLITANA DE LIMA
La Oficina General de la Secretaría del Concejo
Certifica que el presente documento es copia fiel
del original.
Lima 17 AGO 2026
JOSÉ ALBERTO DANÓS ORDOÑEZ
Jefe de la Oficina General de la Secretaría del Concejo

La propuesta fortalece la capacidad de inversión de la Municipalidad Metropolitana de Lima en el mantenimiento, modernización y ampliación de su infraestructura vial, lo que permitirá superar el déficit existente en la red metropolitana, mejorar la competitividad logística y asegurar un transporte urbano más seguro y eficiente.

Estado Eficiente, Transparente y Descentralizado

Vigésimo Cuarta Política de Estado - Afirmación de un Estado Eficiente y Transparente

La redistribución de los recursos de la renta de aduanas hacia la MML responde a un criterio de eficiencia y proporcionalidad, ya que se orienta a compensar de manera directa los costos que genera la actividad logística sobre su infraestructura. Esta medida promueve la transparencia en el uso de los recursos públicos y garantiza que los ingresos se asignen en función de necesidades reales.

En consecuencia, la presente iniciativa no solo es compatible con la Agenda Legislativa del Congreso de la República, sino que además constituye un instrumento fundamental para avanzar en la implementación de las Políticas de Estado del Acuerdo Nacional, consolidando un modelo de desarrollo más descentralizado, equitativo, competitivo y sostenible en beneficio de la ciudadanía y del país en su conjunto.

--- o ---


MUNICIPALIDAD METROPOLITANA DE LIMA
La Oficina General de la Secretaría del Concejo
Certifica que el presente documento es copia fiel
del original.
Lima 17 AGO 2026
JOSÉ ALBERTO DANÓS ORDOÑEZ
Jefe de la Oficina General de la Secretaría del Concejo

Firma digital
MUNICIPALIDAD DE LIMA
Firmado digitalmente por FERNANDEZ OLIVARES Raul Eduardo FAU 20131380951 soft
Cargo: Jefe De Oficina General
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 12.08.2026 16:16:40 -05:00

Lima, 12 de Agosto del 2026

INFORME N° D000745-2026-MML-OGAJ

A	:	**ALEJANDRO GUSTAVO JIMENEZ MORALES** GERENTE MUNICIPAL METROPOLITANO
De	:	**RAUL EDUARDO FERNANDEZ OLIVARES** JEFE DE OFICINA GENERAL DE ASUNTOS JURIDICOS
Asunto	:	Proyecto de ley que modifica la Ley 27613, Ley de la Participación en Renta de Aduanas y la Ley de Tributación Municipal..
Referencia	:	a) Oficio N°182-2025-MML-ALC b) Acuerdo de Concejo N°358 c) Informe N°D00784-2025-MML-OGAJ

Me dirijo a usted en atención al asunto de la referencia, a fin de emitir el presente informe en los siguientes términos:

1. Mediante Informe N°D00784-2025-MML-OGAJ de fecha 30 de julio de 2025, la Oficina General de Asuntos Jurídicos remitió a la Gerencia Municipal Metropolitana el Proyecto de ley que modifica la Ley 27613, Ley de la Participación en Renta de Aduanas y la Ley de Tributación Municipal y señala que resulta conforme a la normativa vigente poner a consideración del Concejo Metropolitano la iniciativa legislativa.

2. Mediante Acuerdo de Concejo N°358 de fecha 13 de octubre de 2025, el Concejo Metropolitano acordó aprobar la iniciativa legislativa denominada “Ley que modifica la Ley 27613, Ley de la Participación en Renta de Aduanas y la Ley de Tributación Municipal”.

3. Mediante Oficio N°182-2025-MML-ALC de fecha 15 de octubre de 2025, la Alcaldía de la Municipalidad Metropolitana de Lima, remitió la iniciativa legislativa “Ley que modifica la Ley 27613, Ley de la Participación en Renta de Aduanas y la Ley de Tributación Municipal” a la presidencia del Congreso de la República.

4. Ahora bien, del análisis de la iniciativa legislativa, se verifica que tiene como objeto modificar el artículo 1, 2, 3 y 5 de la Ley N° 27613, Ley de la Participación de Renta de Aduana con el objeto de incorporar a la Municipalidad Provincial de Lima Metropolitana en la participación de rentas de aduanas por ser administrador de vías de accesos principales que forman parte del Sistema Nacional de Carreteras, que cruzan el área Metropolitana de Lima - Callao y se vinculan con el resto del país.

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico archivado en la Municipalidad Metropolitana de Lima, aplicando lo dispuesto por el Art. 25 de D.S. 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S. 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web:
Url: **https://std.munlima.gob.pe:8181/validadorDocumental/** Clave: **2QENZNE**

5. En ese sentido, fluye de la Exposición de Motivos, entre otros aspectos, que a problemática principal identificada es la sobrecarga y deterioro de la infraestructura vial de Lima Metropolitana como consecuencia del tránsito intensivo de camiones de carga pesada, que utilizan la ciudad como corredor obligatorio hacia el Puerto del Callao y el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, sin que exista una infraestructura adecuada ni una política pública que compense los impactos que esto genera.

6. Asimismo, se evidencia que la propuesta legislativa busca principalmente reconocer y compensar el impacto logístico que enfrenta Lima Metropolitana por ser el principal corredor de tránsito de carga pesada con destino al Puerto del Callao y al Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, actividades que benefician al comercio exterior y al país en su conjunto, pero que generan costos y deterioro en la infraestructura vial de competencia municipal.

En ese contexto, de acuerdo a lo señalado en los párrafos precedentes, y considerando que mediante Acuerdo de Concejo N° 358, de fecha 13 de octubre de 2025, el Concejo Metropolitano aprobó la iniciativa legislativa denominada “Ley que modifica la Ley N° 27613, Ley de la Participación en Renta de Aduanas y la Ley de Tributación Municipal”, corresponde señalar que **resulta conveniente y necesario impulsar** la referida propuesta legislativa, en atención a los beneficios que su aprobación generaría para la Municipalidad Metropolitana de Lima.

Al respecto, debe tenerse en consideración que, con posterioridad a la aprobación de la referida iniciativa legislativa, se produjo el cambio de legislatura y la implementación del sistema bicameral del Congreso de la República, circunstancia que determina la necesidad de reimpulsar la propuesta normativa, a efectos de que esta sea puesta nuevamente a consideración de la instancia parlamentaria competente y continúe con el trámite legislativo que corresponda conforme al nuevo marco institucional.

En ese sentido, la iniciativa legislativa mantiene plenamente vigente su finalidad, toda vez que busca establecer un mecanismo de participación de la Municipalidad Metropolitana de Lima en las rentas de aduanas, considerando que la ciudad constituye un importante eje de conexión vial para el transporte de mercancías con destino al Puerto del Callao y al Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, soportando de manera directa los impactos derivados del tránsito intensivo de vehículos de carga pesada sobre la infraestructura vial de competencia municipal.

Asimismo, la propuesta permitiría generar una fuente de recursos que contribuya al financiamiento de las acciones de mantenimiento, conservación, rehabilitación y mejoramiento de la infraestructura vial metropolitana, así como a la atención de los impactos que genera el tránsito de carga pesada asociado a las actividades de comercio exterior, contribuyendo con ello al fortalecimiento de la capacidad de la Municipalidad Metropolitana de Lima para atender las necesidades de infraestructura y movilidad de la ciudad.

Aunado a ello, es importante señalar que la función legislativa de la Cámara de Diputados comprende la presentación, el debate y la aprobación de las proposiciones legislativas, así como su interpretación, modificación y derogación, de acuerdo con lo establecido en el artículo 102, literal b), de la Constitución Política del Perú, y en los artículos 7, inciso a), y 8 del Reglamento de la Cámara de Diputados.

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico archivado en la Municipalidad Metropolitana de Lima, aplicando lo dispuesto por el Art. 25 de D.S. 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S. 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web:
Url: **https://std.munlima.gob.pe:8181/validadorDocumental/** Clave: **2QENZNE**

Por tanto, teniendo en consideración la vigencia de la problemática que sustenta la iniciativa legislativa, los beneficios que su aprobación representa para la Municipalidad Metropolitana de Lima y el actual contexto de funcionamiento del Congreso de la República bajo un sistema bicameral, resulta pertinente remitir el Proyecto de Ley y su respectiva Exposición de Motivos a la Cámara de Diputados, a efectos de que, conforme a sus atribuciones constitucionales y reglamentarias, evalúe e impulse la citada propuesta legislativa y, de corresponder, promueva su respectivo trámite parlamentario.

En consecuencia, esta Oficina General considera que corresponde poner a consideración de la Gerencia Municipal Metropolitana la remisión del Proyecto de Ley denominado "Ley que modifica la Ley N° 27613, Ley de la Participación en Renta de Aduanas y la Ley de Tributación Municipal", conjuntamente con su Exposición de Motivos y el Acuerdo de Concejo N° 358, de fecha 13 de octubre de 2025, a la Cámara de Diputados del Congreso de la República, para los fines pertinentes, teniendo en cuenta que la referida iniciativa mantiene su importancia y resulta beneficiosa para la Municipalidad Metropolitana de Lima al permitirle contar con mayores recursos destinados a atender los efectos que el tránsito de carga pesada genera sobre la infraestructura vial metropolitana.

Es todo cuanto informo a usted para los fines que estime pertinentes.

Atentamente,

Documento firmado digitalmente
RAUL EDUARDO FERNANDEZ OLIVARES
JEFE DE OFICINA GENERAL DE ASUNTOS JURIDICOS

RFO/fsc

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico archivado en la Municipalidad Metropolitana de Lima, aplicando lo dispuesto por el Art. 25 de D.S. 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S. 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web:
Url: **https://std.munlima.gob.pe:8181/validadorDocumental/** Clave: **2QENZNE**

CARGO

MUNICIPALIDAD DE LIMA

DESPACHO DE ALCALDÍA

Lima, 15 OCT. 2025

OFICIO N° 182 -2025-MML-ALC

Señor Congresista
FERNANDO MIGUEL ROSPIGLIOSI CAPURRO
Presidente del Congreso de la República
Av. Abancay N° 251
Lima.-

Asunto: Iniciativa Legislativa "Ley que modifica la Ley N° 27613, Ley de la participación en renta de aduanas y la ley de tributación municipal".

Referencia: Acuerdo de Concejo N° 358-2025.

Es grato dirigirme a usted, previo cordial saludo, en el marco de lo dispuesto en el artículo 107 de la Constitución Política del Perú, a fin de remitir a su despacho la propuesta legislativa denominada: "Ley que modifica la Ley N° 27613, Ley de la participación en renta de aduanas y la ley de tributación municipal".

Asimismo, es preciso comunicar que dicha propuesta fue aprobada por el Concejo Metropolitano de Lima a través del Acuerdo de Concejo N° 358 del 13 de octubre de 2025, el cual tiene como parte integrante del mismo el proyecto de modificación propuesto, así como su respectiva exposición de motivos que, en copia certificada se adjunta para su respectiva evaluación y aprobación.

Agradeciendo anticipadamente la atención brindada a la presente comunicación, me despido.

Atentamente,

RENZO ANDRÉS REGGIARDO BARRETO
TENIENTE ALCALDE DE LA
MUNICIPALIDAD METROPOLITANA DE LIMA
ENCARGADO DE LA ALCALDÍA

Kiara Alessadra Hernandez Estremadoyro <kiara.hernandez_0@munlima.gob.pe>

Fwd: [MPD Congreso de la República] Notificación de Registro de Documento

1 mensaje

Yessica Martinez Lamas <yessica.martinez@munlima.gob.pe> 16 de octubre de 2025, 3:56 p.m.
Para: Kiara Alessadra Hernandez Estremadoyro <kiara.hernandez_0@munlima.gob.pe>

Yessica Martinez Lamas
Jefe de Oficina General

Tel. , anexo
Oficina de Atención al Ciudadano y Gestión Documentaria – OGSC

---------- Forwarded message ---------
De: **Notificaciones Congreso de la República** <sistema@congreso.gob.pe>
Date: jue, 16 oct 2025 a la(s) 3:52 p.m.
Subject: [MPD Congreso de la República] Notificación de Registro de Documento
To: <yessica.martinez@munlima.gob.pe>

Estimado(a) **MUNICIPALIDAD METROPOLITANA DE LIMA**:

Mediante la presente, queremos hacerle saber que su nuevo trámite en Mesa de Partes Digital del Congreso de la República, con asunto **OFICIO N° 182-2025-MML-ALC / INICIATIVA LEGISLATIVA "LEY QUE MODIFICA LA LEY N° 27613, LEY DE LA PARTICIPACIÓN EN RENTA DE ASUANAS Y LA LEY DE TRIBUTACIÓN MUNICIPAL".**, ha sido **REGISTRADO** de manera satisfactoria con el **RU N° 2088620** y con los siguientes destinatarios:

	Destinatario
1	PRESIDENCIA

Para ver el estado del documento, inicie sesión en el siguiente enlace: https://wb2server.congreso.gob.pe/mpv/#/login

Saludos cordiales,
Congreso de la República
Un Congreso Para Todos

MUNICIPALIDAD DE LIMA

Kiara Alessadra Hernandez Estremadoyro <kiara.hernandez_0@munlima.gob.pe>

Fwd: [MPD Congreso de la República] Notificación de Derivación de Documento

1 mensaje

Yessica Martinez Lamas <yessica.martinez@munlima.gob.pe> 17 de octubre de 2025, 12:25 p.m.
Para: Kiara Alessadra Hernandez Estremadoyro <kiara.hernandez_0@munlima.gob.pe>

MUNICIPALIDAD DE LIMA

Yessica Martinez Lamas
Jefe de Oficina General

Tel. , anexo
Oficina de Atención al Ciudadano y Gestión Documentaria – OGSC

---------- Forwarded message ---------
De: **Notificaciones Congreso de la República** <sistema@congreso.gob.pe>
Date: jue, 16 oct 2025 a la(s) 6:25 p.m.
Subject: [MPD Congreso de la República] Notificación de Derivación de Documento
To: <yessica.martinez@munlima.gob.pe>

Estimado(a) **MUNICIPALIDAD METROPOLITANA DE LIMA**:

Mediante la presente, queremos hacerle saber que su trámite en Mesa de Partes Digital del Congreso de la República **N° 2088620**, con asunto **OFICIO N° 182-2025-MML-ALC / INICIATIVA LEGISLATIVA "LEY QUE MODIFICA LA LEY N° 27613, LEY DE LA PARTICIPACIÓN EN RENTA DE ASUANAS Y LA LEY DE TRIBUTACIÓN MUNICIPAL".**, ha sido **DERIVADO** correctamente al(los) siguiente(s) destinatario(s):

	Destinatario
1	PRESIDENCIA

Para ver el seguimiento del documento, inicie sesión en el siguiente enlace:
https://wb2server.congreso.gob.pe/mpv/#/login

Saludos cordiales,
Congreso de la República
Un Congreso Para Todos

Firma digital
MUNICIPALIDAD DE LIMA
Firmado digitalmente por FERNANDEZ OLIVARES Raul Eduardo FAU 20131380951 soft
Cargo: Jefe De Oficina General
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 30.07.2025 18:46:01 -05:00

Lima, 30 de Julio del 2025

INFORME N° D000784-2025-MML-OGAJ

A	:	**OSCAR REMIGIO LOZAN LUYO** GERENTE MUNICIPAL METROPOLITANO
De	:	**RAUL EDUARDO FERNANDEZ OLIVARES** JEFE DE OFICINA GENERAL DE ASUNTOS JURIDICOS
Asunto	:	Proyecto de ley que modifica la Ley 27613, Ley de la Participación en Renta de Aduanas y la Ley de Tributación Municipal.

Me dirijo a usted en atención al asunto de la referencia, a fin de emitir el presente informe en los siguientes términos:

I. ANÁLISIS

1.1. El artículo 28 del Texto Único Ordenado del Reglamento de Organización y Funciones de la Municipalidad Metropolitana de Lima, aprobado por Decreto de Alcaldía N° 008 de fecha 29 de abril de 2024, (en adelante TUO de la MML), establece que la Oficina General de Asuntos Jurídicos constituye el Órgano responsable de brindar asesoría en asuntos jurídicos y normativos que requiere la Corporación Municipal.

El deber de asesoría antes descrito, versa, entre otros, en desarrollar, controlar y supervisar las actividades jurídicas de asesoramiento, opinión legal, absolución de consultas, interpretación de disposiciones y normas legales sobre asuntos administrativos o documentación de la Municipalidad Metropolitana de Lima (en adelante, la MML). Es así que dicha asesoría está referida, en general, a la forma de aplicación e interpretación de las normas legales que son utilizadas por los diferentes órganos de la MML, en el ejercicio de las funciones que le son propias.

Estando a lo anterior, es materia de análisis del presente informe el Proyecto de ley que modifica la Ley 27613, Ley de la Participación en Renta de Aduanas y la Ley de Tributación Municipal".

1.2. En principio es importante señalar que el artículo 194 de la Constitución Política del Perú en concordancia con el artículo II del Título Preliminar de la Ley N° 27972, Ley Orgánica de Municipalidades, establece que, las Municipalidades son órganos del gobierno local y gozan de autonomía política, económica y administrativa en los asuntos de su competencia. Dicha autonomía radica en la facultad de ejercer actos de gobierno, administrativos y de administración, con sujeción al ordenamiento jurídico.

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico archivado en la Municipalidad Metropolitana de Lima, aplicando lo dispuesto por el Art. 25 de D.S. 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S. 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web:
Url: **https://std.munlima.gob.pe:8181/validadorDocumental/** Clave: **RWSPBXQ**

1.3. Asimismo, el artículo IV del Título Preliminar de la LOM, indica que los gobiernos locales representan al vecindario, promueven la adecuada prestación de los servicios públicos locales y el desarrollo integral, sostenible y armónico de su circunscripción.

1.4. Al respecto, la Municipalidad Metropolitana de Lima, adicionalmente a su rol de gobierno local distrital y provincial, ostenta un régimen especial metropolitano reconocido en la Constitución Política del Perú y las normas de desarrollo Constitucional.

1.5. En cuanto al derecho de iniciativa legislativa, el artículo 107 de la Constitución Política del Perú establece que tienen derecho a la iniciativa legislativa, el Presidente de la República y los Congresistas. También, tienen el mismo derecho los otros poderes del Estado, las instituciones públicas autónomas, los Gobiernos Regionales, los Gobiernos Locales y los colegios profesionales, en las materias que les son propias. Asimismo lo tienen los ciudadanos, conforme a ley.

1.6. Adicionalmente, el numeral 13 del artículo 9 de la LOM, señala que es atribución del Concejo Municipal, entre otras, la de aprobar los proyectos de ley que en materia de su competencia sean propuestos al Congreso de la República, conforme a ello, previamente corresponde poner a consideración del Concejo Metropolitano la aprobación de la propuesta normativa, para su remisión al Congreso de la República.

1.7. En el contexto de lo anteriormente expuesto, el artículo 3 del Reglamento Interior del Concejo, aprobado por Ordenanza N° 571 (y modificatorias), en adelante RIC, la función normativa del Concejo Metropolitano comprende: Iniciativa, debate y aprobación de Ordenanzas, Acuerdos, Resoluciones, y Propuestas Legislativas de acuerdo con los procedimientos, ámbito de aplicación y alcances señalados en la Ley Orgánica de Municipalidades, Ley Orgánica de Gobiernos Regionales, Ley de Bases de la Descentralización y el RIC.

1.8. De igual manera, el numeral 20 del artículo 6 del mencionado RIC, indica que son funciones del Concejo Metropolitano, en general, aprobar los proyectos de ley que en materia de su competencia y en uso de la iniciativa legislativa sean propuestos al Congreso de la República, entre otras.

1.9. Ahora bien, del análisis de la iniciativa legislativa, se verifica que tiene como objeto modificar el artículo 1, 2, 3 y 5 de la Ley N° 27613, Ley de la Participación de Renta de Aduana con el objeto de incorporar a la Municipalidad Provincial de Lima Metropolitana en la participación de rentas de aduanas por ser administrador de vías de accesos principales que forman parte del Sistema Nacional de Carreteras, que cruzan el área Metropolitana de Lima - Callao y se vinculan con el resto del país.

1.10. En ese sentido, fluye de la Exposición de Motivos, entre otros aspectos, que a problemática principal identificada es la sobrecarga y deterioro de la infraestructura vial de Lima Metropolitana como consecuencia del tránsito intensivo de camiones de carga pesada, que utilizan la ciudad como corredor obligatorio hacia el Puerto del Callao y el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, sin que exista una infraestructura adecuada ni una política pública que compense los impactos que esto genera.

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico archivado en la Municipalidad Metropolitana de Lima, aplicando lo dispuesto por el Art. 25 de D.S. 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S. 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web:
Url: **https://std.munlima.gob.pe:8181/validadorDocumental/** Clave: **RWSPBXQ**

1.11. Asimismo, se evidencia que la propuesta legislativa busca principalmente reconocer y compensar el impacto logístico que enfrenta Lima Metropolitana por ser el principal corredor de tránsito de carga pesada con destino al Puerto del Callao y al Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, actividades que benefician al comercio exterior y al país en su conjunto, pero que generan costos y deterioro en la infraestructura vial de competencia municipal.

1.12. Es por ello que, "*debe considerarse la emisión de una norma o ley que reconozca y compense el uso intensivo y el impacto logístico compartido que enfrentan las vías de Lima por actividades ajenas a su propia jurisdicción, como las del puerto y aeropuerto, mediante mecanismos de transferencia de recursos o tasas específicas que permitan financiar la mejora y mantenimiento de la infraestructura vial.*

1.13. Aunado a ello, se indica en la citada exposición de motivos, que el objetivo que se busca conseguir con esta iniciativa, es la corresponsabilidad fiscal y territorial, es decir, que los distintos niveles de gobierno (nacional y local) compartan equitativamente las cargas y beneficios derivados de las actividades logísticas nacionales que impactan de manera directa en Lima Metropolitana.

1.14. Ahora bien, en cuanto a las iniciativas legislativa, preliminarmente es menester señalar que el artículo 75 del Reglamento del Congreso de la República, establece que las proposiciones de ley deben contener una exposición de motivos donde se exprese el problema que se pretende resolver y los fundamentos de la propuesta; los antecedentes legislativos; el efecto de la vigencia de la norma que se propone sobre la legislación nacional, precisando qué artículos o partes de artículos se propone modificar o derogar; el análisis costo-beneficio de la futura norma legal que incluya la identificación de los sectores que se beneficiarían o perjudicarían con el proyecto de ley, los efectos monetarios y no monetarios de la propuesta, su impacto económico y, cuando corresponda, su impacto presupuestal y ambiental.

1.15. Aunado a lo anterior, es menester tomar en consideración, para la estructuración normativa, la Ley Nº 26889, Ley Marco para la Producción y Sistematización Legislativa, que prevé los lineamientos para la elaboración, denominación y publicación de las leyes, con el objeto de sistematizar la legislación y con la finalidad de lograr su unidad y coherencia para garantizar la seguridad jurídica en el país. Asimismo, precisar que mediante Decreto Supremo N° 007-2022-JUS se aprobó el Reglamento de la Ley N° 26889, Ley Marco para la Producción y Sistematización Legislativa (en adelante Reglamento de la Ley N° 26889), que desarrolla lo dispuesto por la norma antes mencionada.

1.16. Así, es menester señalar que en relación a la naturaleza del título y la denominación oficial, se recomienda tener en cuenta el artículos 2 del Reglamento de la Ley N° 26889, donde se establece que el título constituye parte integrante del texto de todo proyecto de ley, que expresa su alcance integral.

1.17. Así también, en relación a la Exposición de Motivos, se sugiere tener en cuenta el Capítulo II del Título II (artículos 7 a 11) del Reglamento de la Ley N° 26889, en el sentido que se desarrolle su justificación de manera detallada, operando como sustento de su elaboración y aprobación. Asimismo, se debe hacer incidencia en el fundamento técnico que justifica la necesidad de su aprobación, el análisis de impactos cuantitativos

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico archivado en la Municipalidad Metropolitana de Lima, aplicando lo dispuesto por el Art. 25 de D.S. 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S. 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web:
Url: **https://std.munlima.gob.pe:8181/validadorDocumental/** Clave: **RWSPBXQ**

y/o cualitativos de la misma y el análisis del impacto de la vigencia de la norma en la legislación nacional.

1.18. En ese sentido, estando que la Municipalidad Metropolitana de Lima, a través del Concejo Municipal tiene competencia para proponer Leyes al Congreso de la República, resulta conforme a la normativa vigente poner en consideración del Concejo Metropolitano la Iniciativa Legislativa que modifica la ley 27613, ley de la participación en renta de aduanas y la ley de tributación municipal.

II. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Por las consideraciones expuestas en el presente informe, esta Oficina General de Asuntos jurídicos, concluye que:

3.1 Los Gobiernos Locales gozan de autonomía política, económica, y administrativa en los asuntos de su competencia. La autonomía que la Constitución Política del Perú establece para las Municipalidades radica en la facultad de ejercer actos de gobierno, administrativos y de administración, con sujeción al ordenamiento jurídico.

3.2 De acuerdo a la Constitución y a las normas de desarrollo constitucional, los Gobiernos Locales tienen derecho de Iniciativa Legislativa, siendo competentes para presentar iniciativas legislativas en materias y asuntos de su competencia, debiendo tramitarse conforme a Ley.

3.3 La Municipalidad Metropolitana de Lima, tiene competencia para presentar ante el Congreso de la República la propuesta normativa para la modificación de la Ley 27613, Ley de la Participación en Renta de Aduanas y la Ley de Tributación Municipal.

3.4 Resulta conforme a la normativa vigente poner a consideración del Concejo Metropolitano, la iniciativa legislativa que la modificación de la Ley 27613, Ley de la Participación en Renta de Aduanas y la Ley de Tributación Municipal.

En ese sentido, se remite un proyecto de Acuerdo de Concejo para su consideración.

Atentamente,

Documento firmado digitalmente
RAUL EDUARDO FERNANDEZ OLIVARES
JEFE DE OFICINA GENERAL DE ASUNTOS JURIDICOS

RFO/ncj
cc.: OFICINA GENERAL DE LA SECRETARÍA DEL CONCEJO

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico archivado en la Municipalidad Metropolitana de Lima, aplicando lo dispuesto por el Art. 25 de D.S. 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S. 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web:
Url: **https://std.munlima.gob.pe:8181/validadorDocumental/** Clave: **RWSPBXQ**