

## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

### DECRETO SUPREMO QUE MODIFICA EL REGLAMENTO NACIONAL DE TRÁNSITO, APROBADO POR EL DECRETO SUPREMO N° 033-2001-MTC, PARA LA IMPLEMENTACIÓN DEL TELEPEAJE

#### I. OBJETO

Modificar del Reglamento Nacional de Tránsito, aprobado mediante Decreto Supremo N° 033-2001-MTC, a efectos de implementar el telepeaje en la red vial nacional, departamental o regional y provincial (concesionada y no concesionada); así como, la incorporación de infracciones vinculadas al peaje.

#### II. FINALIDAD

Reducir la afectación a los usuarios de las vías concesionadas y no concesionadas mediante la disminución del tiempo de espera en garitas, mediante el uso de herramientas tecnológicas que faciliten la identificación vehicular, la cuantificación del monto del peaje y su pago automático; así como, desincentivar actos de evasión de pago del peaje y daños materiales a las garitas, procurando la salvaguarda de la infraestructura y la seguridad vial.

#### III. ANTECEDENTES

Mediante Resolución Ministerial N° 044-2024-MTC/01, modificada por Resolución Secretarial N° 065-2024-MTC/04, se aprobó la Agenda Temprana del Ministerio de Transportes y Comunicaciones 2024, en adelante, Agenda Temprana 2024, en cuyo numeral N° 11 se identifica la problemática referida al *“congestionamiento vehicular en calles y en garitas o puntos de peaje, que incrementan los tiempos de viaje de las personas en las vías públicas (carreteras o vías urbanas) concesionadas o no concesionadas”*, la cual se encuentra relacionada, entre otros, con la demora del pago manual del peaje (pago manual), la evasión del pago e incluso daños a las garitas; tal como se puede apreciar en el sustento de la referida problemática expresado en la Agenda Temprana que se cita a continuación:

*“(…) Por otro lado, otro aspecto vinculado con el incremento del congestionamiento vehicular, es la demora del pago de los peajes en las vías públicas, siendo que este se realiza, en su mayoría, de forma manual, lo cual, ante escenarios de movilización de altos flujos de vehículos (especialmente en feriados o fechas festivas), ocasiona que los vehículos tengan que reducir la velocidad y detenerse para realizar el pago manual en las garitas de peaje. Adicionalmente, es importante mencionar que, de acuerdo con lo informado por la Sociedad Concesionaria Lima Expresa, se ha intensificado la problemática de evasión de peaje, llegando incluso a niveles de daños en la infraestructura de las garitas, poniendo en peligro a los usuarios de las vías, los colaboradores de la empresa y a los Bienes de la Concesión. En efecto, para el periodo 2021, dicha concesionaria ha registrado un total de veintisiete (27) actos de daños; para el 2022, veinticuatro (24) actos de daños; y para el 2023, treinta y uno (31) actos de daños. En ese sentido, es un problema que los puntos de peaje se congestionen (ocasionados por el pago manual del peaje), ya que ello ralentiza la circulación de vehículos, perjudicando a los conductores y pasajeros por la demora para llegar a sus destinos”.*

(Subrayado agregado)

De acuerdo con lo señalado en el Decreto Legislativo N° 1565, Decreto Legislativo que aprueba la Ley General de mejora de la Calidad Regulatoria y el artículo 13 del Reglamento que desarrolla el Marco Institucional que rige el Proceso de Mejora de la Calidad Regulatoria y establece los Lineamientos Generales para la aplicación del Análisis de Impacto Regulatorio Ex Ante, aprobado por Decreto Supremo N° 063-2021-MTC, en adelante, Reglamento AIR, la Agenda Temprana es un instrumento de mejora de la calidad regulatoria, la cual permite que una entidad pública identifique, programe y publique sus problemas públicos en una fase temprana a la adopción de posibles intervenciones regulatorias y no regulatorias, con la finalidad de lograr mayor predictibilidad, participación y transparencia en el proceso de producción regulatoria.

En el marco de la problemática recogida en la Agenda Temprana 2024, se entablaron mesas de diálogo con la participación del Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Nacional - Provias Nacional y de la Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes – DGPPT del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, MTC), así como de los concesionarios de los contratos de concesión de carreteras, a efectos de recabar la información técnica y plantear alternativas de solución.

#### **IV. MARCO JURÍDICO**

La Constitución Política del Perú establece en su artículo 1, que la defensa de la persona humana y el respeto a su dignidad son el fin supremo de la sociedad y del Estado, consagrando, en el numeral 1 de su artículo 2, el derecho a la vida e integridad física<sup>1</sup>. A su vez, el numeral 22 del artículo 2 del referido texto constitucional, reconoce el derecho fundamental de toda persona a gozar de un ambiente equilibrado y adecuado al desarrollo de su vida, con lo cual la protección a la persona humana y su integridad constituyen valores de arraigo constitucional.

En ese marco, en materia de tránsito y transporte terrestre nuestro régimen jurídico cuenta con la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, en adelante, LGTTT, cuyo artículo 3 establece que la actividad estatal en materia de transporte y tránsito terrestre se orienta a la satisfacción de las necesidades de los usuarios y al resguardo de sus condiciones de seguridad y salud, así como a la protección del ambiente y la comunidad en su conjunto.

Del mismo modo, el literal a) del artículo 16 de la precitada Ley, dispone que el MTC es el órgano rector a nivel nacional en materia de transporte y tránsito terrestre, y tiene competencia normativa para dictar los reglamentos nacionales establecidos en dicha Ley, así como aquellos que sean necesarios para el desarrollo del transporte y el ordenamiento del tránsito, los que son de observancia obligatoria por todas las entidades y personas de los sectores público y privado, incluyendo a las autoridades del Poder Ejecutivo y los gobiernos Regionales o Locales.

El artículo 23 de la acotada Ley regula lo concerniente los Reglamentos Nacionales, precisando que son aprobados por decreto supremo refrendado por el MTC y que su

---

<sup>1</sup> **Constitución Política del Perú**

Artículo 1.- La defensa de la persona humana y el respeto de su dignidad son el fin supremo de la sociedad y del Estado.  
Artículo 2.- A la vida, a su identidad, a su integridad física (...)

contenido, materia de regulación, puede, de ser necesario, ser desagregada.

De esta manera, mediante el Decreto Supremo N° 033-2001-MTC, se aprueba el Reglamento Nacional de Tránsito (en adelante el RETRAN), el cual establece las disposiciones que regulan el uso de las vías públicas terrestres, aplicables a los desplazamientos de personas, vehículos, animales y a las actividades vinculadas con el transporte y el medio ambiente, en cuanto se relacionan con el tránsito.

Ahora bien, el MTC considera oportuno modificar el RETRAN, a fin de implementar el telepeaje, lo cual es conforme a las normas constitucionales y legales vigentes y será detallado en los párrafos siguientes.

## **V. FUNDAMENTO TÉCNICO DE LA PROPUESTA NORMATIVA**

### **5.1. SOBRE LA IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA PÚBLICO**

Con la finalidad de una mejor comprensión del problema público, partimos por señalar que el Reglamento Nacional de Gestión de Infraestructura Vial, aprobado por Decreto Supremo N° 034-2008-MTC (en adelante, RNGIV), estipula en su artículo 4 que las autoridades competentes en la gestión de la red vial, vienen a ser el MTC (Red Vial Nacional), los Gobiernos Regionales (Red Vial Departamental o Regional) y los Gobiernos Locales, a través de las municipalidades provinciales y distritales (Red Vial Provincial).

La gestión de la infraestructura vial puede ser realizada directamente por la autoridad competente de la red vial (por ejemplo, Provias Nacional respecto de la Red Vial Nacional no concesionada), así como por un privado en el marco de una relación contractual (contrato de concesión de carretera).

Ahora bien, en el marco de la gestión de la infraestructura vial realizada por los concesionarios, Provias Nacional y los gobiernos locales, se ha podido identificar, como problema público, la existencia de escenarios de afectación a los usuarios de las vías concesionadas y no concesionadas, en términos de seguridad y tiempo en los últimos 6 años.

Este problema tiene como causa el elevado congestionamiento vehicular en las garitas de las vías concesionadas (tiempo de circulación). Al respecto, el congestionamiento ocurre justamente en vías que tienen un alto flujo vehicular (contratos de concesiones autosostenibles), siendo que, en horarios vespertinos, se suscita el congestionamiento (Ej. Lima Expresa y Rutas de Lima). Si bien es cierto que el diseño geométrico de la infraestructura es un factor importante, debe tenerse presente que, en vías con alto flujo de vehículos, la ocurrencia de embotellamientos es un riesgo latente que amerita ser abordado.

Igualmente, se ha podido observar que el pago del peaje es un factor importante en la adecuada circulación vehicular toda vez, dependiendo del método de pago empleado, puede generar un mayor o menor congestionamiento vehicular. Así pues, se ha podido observar que el pago tradicional del peaje (entrega de dinero en efectivo en las casetas) es un mecanismo que ralentiza la circulación de los vehículos, en la medida que requiere de un determinado tiempo para que el conductor efectúe la entrega del dinero en efectivo al personal contratado por el administrador de la vía,

quien a su vez debe entregar el voucher de pago y proceder con el levantamiento de la tranquera, lo cual genera aglomeraciones de vehículos, limitando la fluidez del tráfico vehicular.

Cotidianamente se forman colas en los puntos de pago (garitas), al utilizarse de manera mayoritaria el cobro manual de la tarifa. Si bien existen algunas experiencias de peaje electrónico como lo que ocurren en el caso de Lima<sup>2</sup> (Rutas de Lima y el “E-pass” con TAG o lectura de placa), tenemos que en los contratos de concesión del interior del país no se aplica métodos electrónicos de pago.

Otra causa de este problema viene a ser una conducción temeraria por las garitas de zonas urbanas y carreteras (seguridad en la circulación). Al respecto, se ha podido observar que existen supuestos en los cuales los conductores que circulan por las garitas llegan a generar daños materiales como vienen a ser los destrozos en las tranqueras. Del mismo modo, se ha observado que existen casos suscitados al interior del país en los cuales los conductores circulan por rutas no autorizadas (rutas que no forman parte de caminos, vías urbanas o del Sistema Nacional de Carreteras – SINAC).

Tengamos en cuenta que el peaje es el monto por el cual el gestor vial podrá solventar los gastos efectuados en la vía, y realizar acciones futuras como el mantenimiento vial,<sup>3</sup> en ese sentido, la evasión del peaje ya sea mediante la fuga del vehículo (estando en la garita se fuga y no paga el peaje), así como por la utilización de trochas o vías no autorizadas (rutas que no forman parte de caminos, vías urbanas o del Sistema Nacional de Carreteras – SINAC) para evitar el pago del peaje, impactan de manera negativa en el mantenimiento de las vías, perjudicando la seguridad vial.

Las vías concesionadas pueden ser autofinanciadas o cofinanciadas, siendo que las primeras son aquellas con capacidad propia de generación de ingresos, justamente porque existe un flujo vehicular considerable, lo que motivó a que la autoridad diseñara el proyecto de Asociación Público Privada - APP como autofinanciada, proyectando que la recuperación de la inversión que efectuaría el concesionario podría recuperarse con el peaje. Así pues, la evasión de los peajes (sea por la fuga o utilizando vías no autorizadas) representaría un impacto negativo para el mantenimiento o mejoras que deben realizarse en la vía, así como un desmedro en la recuperación de la inversión.

Si bien es cierto los conductores pueden circular por “vías alternas” al tramo concesionado, estas son vías autorizadas justamente porque cuenta con un diseño y forman parte de la gestión de las autoridades competentes<sup>4</sup>; por el contrario, la circulación por las llamadas “trochas” implican un riesgo no solo para el conductor,

---

<sup>2</sup> Espinoza, P. y Young, G. (2019). Problemática del telepeaje en Lima (Trabajo de investigación de Máster en Dirección de Empresas). Universidad de Piura. PAD-Escuela de Dirección. Lima, Perú. <https://hdl.handle.net/11042/4246>

<sup>3</sup> Conforme a lo previsto en el artículo 16 del RENGIV, las autoridades competentes pueden ejecutar el mantenimiento o conservación rutinaria, y/o periódica de la vía, lo cual se realiza con los ingresos del peaje.

<sup>4</sup> En el fundamento 66 de la Sentencia del TC recaída en el Expediente N° 01072-2023-PHC/TC, el Tribunal Constitucional menciona que “*si el titular del derecho fundamental al libre tránsito decide, en ejercicio de su autodeterminación personal, transitar por una vía más ventajosa que el resto, pero que subordina su utilización al pago del peaje; necesariamente tendrá que pagarlo. No obstante, si no desea hacerlo, debe brindársele la posibilidad de poder transitar por otra que se encuentre exenta de peaje.*” En ese sentido, el conductor puede circular por “vías alternas”, pero se sujeta a que la autoridad encargada habilite (construya) dicha ruta, lo cual se entiende que debe realizarse al amparo de los reglamentos técnicos, como por ejemplo el Manual de Diseño Geométrico de Carreteras, aprobado por Resolución Directoral N° 03-2018-MTC/14.

sino también para sus acompañantes ya que estas no son vías autorizadas, es decir, no forman parte de las vías públicas, sino que son rutas creadas por los propios lugareños a efectos de evadir el peaje.

En esa misma línea, y como un efecto del problema público, señalamos a los perjuicios económicos y riesgos en la seguridad de los usuarios viales, toda vez que la conducción temeraria por rutas no autorizadas, genera un riesgo latente a la seguridad de los conductores y pasajeros; así como un costo social por la pérdida de tiempo en las colas para el pago de peaje, especialmente en fechas festivas en donde se ralentiza significativamente la atención en las garitas. Adicionalmente, estos perjuicios también impactan negativamente en la autoridad gestora de la vía (si es administración directa por parte del Estado), o al concesionario, así como a los otros conductores. En efecto, los administradores de las vías incurrirían en gastos adicionales reparando la infraestructura (ej.: tranqueras o la caseta) ocasionando que se cuente con menos garitas de atención y demora.

Resulta importante recalcar que la cultura de respeto vial tiene especial relevancia en la conducción, lo cual también se encuentra acorde con lo dispuesto en el artículo 83 del RETRAN, que dispone que el conductor de cualquier vehículo debe tener cuidado y consideración con los peatones y con los vehículos que transiten a su alrededor.

## **5.2. SOBRE EL ANÁLISIS DEL ESTADO ACTUAL DE LA SITUACIÓN FÁCTICA QUE SE PRETENDE REGULAR**

Conforme se ha desarrollado en los párrafos anteriores, la problemática viene a ser la “afectación a los usuarios de las vías concesionadas y no concesionadas, en términos de seguridad y tiempo en los últimos 6 años”, la cual ha sido identificada en el numeral N° 11 de la Agenda Temprana 2024.

Para un adecuado dimensionamiento de la situación fáctica, es importante mencionar que en la Red Vial Nacional No Concesionada, las garitas o infraestructura de peajes vienen siendo administrados por Provias Nacional, siendo que existen veintiséis (26) puntos de peajes, conforme se aprecia:

**Tabla 1. Unidades de peaje a cargo de Provias Nacional**

Unidades de Peajes en funcionamiento a cargo de Provias Nacional						
No	UNIDAD DE PEAJE	UBICACION	LOCALIDAD	DISTRITO	PROVINCIA	DEPARTAMENTO
1	CATAC	CARRETERA PATIVILCA - HUARAZ KM. 156+800 RN-14A	CATAC	CATAC	RECUAY	ANCASH
2	ATICO	PANAMERICANA SUR KM. 704+000	FLORIDA	ATICO	CARAVELI	AREQUIPA
3	PUNTA BOMBON	CARRETERA COSTANERA SUR KM 160+000. ISLAY AREQUIPA	PUNTA BOMBON	QUILCA	CAMANA	AREQUIPA
4	QUILCA	CARRETERA COSTANERA SUR KM 35+178 QUILCA-AREQUIPA	QUILCA	QUILCA	CAMANA	AREQUIPA
5	YAUCA	PANAMERICANA SUR KM. 565+000	YAUCA			AREQUIPA
6	RUMICHACA	VÍA LOS LIBERTADORES KM. 196+200 RN-24A	RUMICHACA	PARAS	CANGALLO	AYACUCHO
7	SOCOS	VIA LOS LIBERTADORES KM. 316+700 RN-24A	SOCOS	SOCOS	HUAMANGA	AYACUCHO
8	AGUAS CALIENTES	CARRETERA CUZCO - PUNO KM. 1152+400	AGUAS CALIENTES	MARANGANI	CANCHIS	CUSCO
9	SAYLLA	CARRETERA CUSCO - PUNO KM. 1,064+300 RN-03S	SAYLLA	CUSIPATA	QUISPICANCHI	CUSCO
10	AMBO	CARRETERA LA OROYA - HUÁNUCO KM. 210+000 RN-03N	CHASQUIPAMPA	AMBO	AMBO	HUANUCO
11	NAZCA	PANAMERICANA SUR KM. 437+300	BUENOS AIRES	NAZCA	NAZCA	ICA
12	PACRA	VIA LOS LIBERTADORES KM. 072+500 RN-24A	PACRA	PISCO	PISCO	ICA
13	CHACAPAMPA	CARRETERA LA OROYA - HUANCAYO KM 136+500 RUTA 003S	HUACRAPUQUIO	HUANCAYO	HUANCAYO	JUNIN
14	CHALHUAPUQUIO	CARRETERA DV. LAS VEGAS - LA MERCED KM. 89+240	CHALHUAPUQUIO	SAN RAMON	CHANCHAMAYO	JUNIN
15	CUCULI	PIMENTEL-CHICLAYO-CHONGOYAPE-PTE-CUMBIL KM 60+800	CUCULI	CHONGOYAPE	CHICLAYO	LAMBAYEQUE
16	MOCCE	ANTIGUA PANAMERICANA NORTE KM. 2+000 RN-01B	MOCCE	LAMBAYEQUE	LAMBAYEQUE	LAMBAYEQUE
17	LUNAHUANA	CARRETERA CAÑETE - YAUYOS KM. 12+400 RN-22	CR. AUGUSTO B.LEGUIA	IMPERIAL	CAÑETE	LIMA
18	TUNAN	CARRETERA PATIVILCA - CONOCOCHA KM. 13+440 RN-14	TUNÁN			LIMA
19	DESVIO TALARA	PANAMERICANA NORTE KM. 1,086+300	DESVIO TALARA	PARIÑAS	TALARA	PIURA
20	TAMBOGRANDE	PANAMERICANA NORTE KM. 1,035+000	PEDREGAL	SULLANA	SULLANA	PIURA
21	AYAVIRI	CARRETERA CUZCO - PUNO KM. 1,234+100 RN-03S	AYAVIRI	AYAVIRI	MELGAR	PUNO
22	ILAVE	CARRETERA PUNO - DESAGUADERO KM. 1,420+070 RN-03S	ILAVE	ILAVE	EL COLLAO	PUNO
23	PUNTA PERDIDA	CARRETERA DESAGUADERO - ILO KM 256+000	SANTA ROSA MAZOCRUZ	SANTA ROSA	EL COLLAO	PUNO
24	SICUYANI	CARRETERA BINACIONAL ILO - DESAGUADERO KM. 372+000 RN-34A	SICUYANI	DESAGUADERO	CHUCUITO	PUNO
25	POZO REDONDO	CARRETERA ILO - TACNA. COSTANERA SUR KM. 86+900 RN-01SA	POZO REDONDO	TACNA	TACNA	TACNA
26	CANCAS	PANAMERICANA NORTE KM. 1,196+500	CANCAS	ZORRITOS	CONTRALMIRANTE VILLAR	TUMBES

**Fuente:** Provias Nacional

<http://gis.proviasnac.gob.pe/peajes/acerca/index.html>

Por su parte, en la Red Vial Nacional Concesionada, actualmente se cuentan con dieciséis (16) contratos de concesión de carreteras, de las cuales seis (6) son bajo la modalidad autofinanciada y los restantes son cofinanciados. Estos 16 contratos cuentan con garitas o infraestructura de peajes las cuales varían de cantidad dependiendo del tramo. A modo de ejemplo, para el tramo Paita - Yurimaguaz (IIRSA NORTE) cuenta con diez (10) puntos de peajes; mientras que en el tramo Trujillo - Sullana (Autopista del Sol) se cuenta con cinco (5) puntos de peajes.

**Tabla 2.** Tramos donde existen garitas en la Red Vial Nacional Concesionada

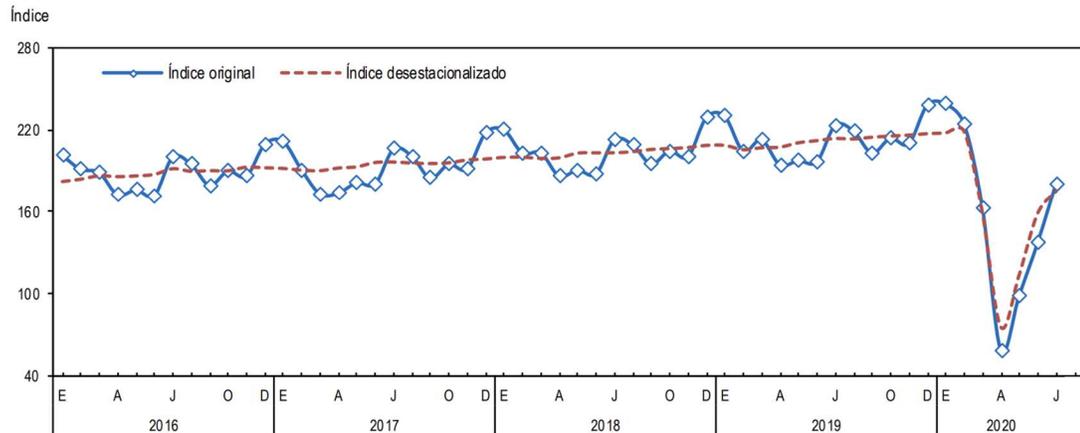
1	Empalme 1B - Buenos Aires - Canchaque
2	IIRSA Norte - Tramo Vial: Paita - Yurimaguas
3	Tramo Vial: Mocupe - Cayaltí - Oyotún
4	Autopista del Sol: Tramo Vial: Trujillo - Sullana
5	Longitudinal de la Sierra - Tramo 2: Ciudad de Dios - Cajamarca - Chiple - Cajamarca - Trujillo - Dv. Chilete - Emp. PE-3N
6	Red Vial N° 4 - Tramo Vial: Pativilca - Santa - Trujillo y Puerto Salaverry
7	Red Vial N° 5 - Tramo Vial: Ancón - Huacho - Pativilca
8	Tramo Vial: Óvalo Chancay/ Dv. Variante Pasamayo - Huaral - Acos
9	IIRSA Centro - Tramo 2: Pte. Ricardo Palma - La Oroya - Huancayo y La Oroya - Dv. Cerro de Pasco
10	Red Vial N° 6 - Tramo Vial: Puente Pucusana - Cerro Azul - Ica
11	IIRSA Sur - Tramo 1: San Juan de Marcona - Urcos
12	IIRSA Sur - Tramo 2: Urcos - Inambari
13	IIRSA Sur - Tramo 3: Inambari - Iñapari
14	IIRSA Sur - Tramo 4: Inambari - Azángaro
15	IIRSA Sur - Tramo 5: Matarani - Azángaro - Ilo
16	Tramo Vial: Dv. Quilca - Dv. Arequipa (Repartición) - Dv. Matarani - Dv. Moquegua - Dv Ilo - Tacna - La Concordia

**Fuente:** OSITRAN

<https://www.ositran.gob.pe/anterior/tarifas-de-peajes-en-carreteras-concesionadas/>

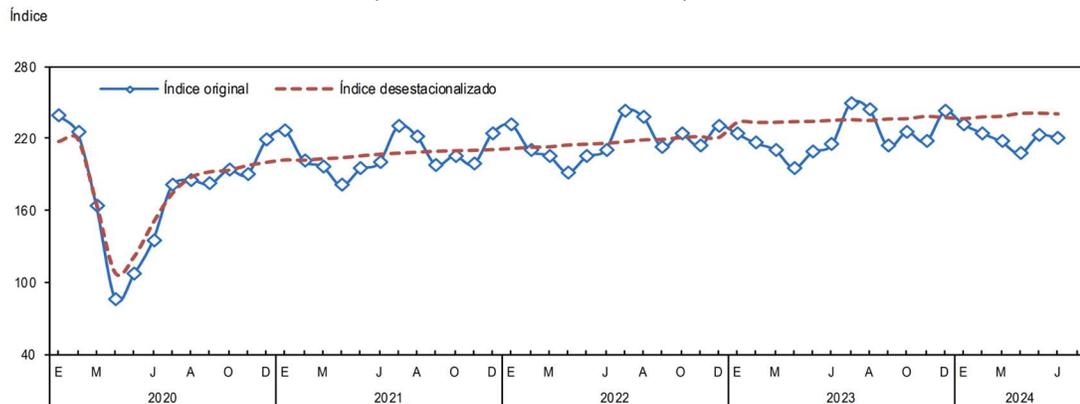
Ahora bien, y a efectos de una adecuada identificación del problema público, se tomó como temporalidad los últimos seis (6) años, es decir, desde el 2018 al 2024 debido a que permite analizar componentes que permiten dimensionar adecuadamente el problema. Así pues, como se muestra en los gráficos siguientes, se viene dando un crecimiento sostenido en el flujo vehicular registrado en los peajes del territorio nacional. Aunque por causa del COVID el flujo tuvo una reducción, el mismo ya ha recuperado niveles del año 2019, y tiene una tendencia de mediano plazo claramente creciente. En valores absolutos, en el plazo julio 2023 - junio-2024, INEI registró un flujo anual total de 73.3 millones de unidades vehiculares por las garitas de peaje en el territorio nacional, de las cuales el 40% son unidades pesadas y el restante 60% de las unidades son vehículos ligeros.

**Gráfico 1.** Perú: Evolución del índice nacional de flujo vehicular, 2016 - 2020  
(Año base 2007 = 100,0)



Elaboración: Instituto Nacional de Estadística e Informática - OTED.

**Gráfico 2.** Perú: Evolución del índice nacional de flujo vehicular, 2020 - 2024  
(Año base 2007 = 100,0)

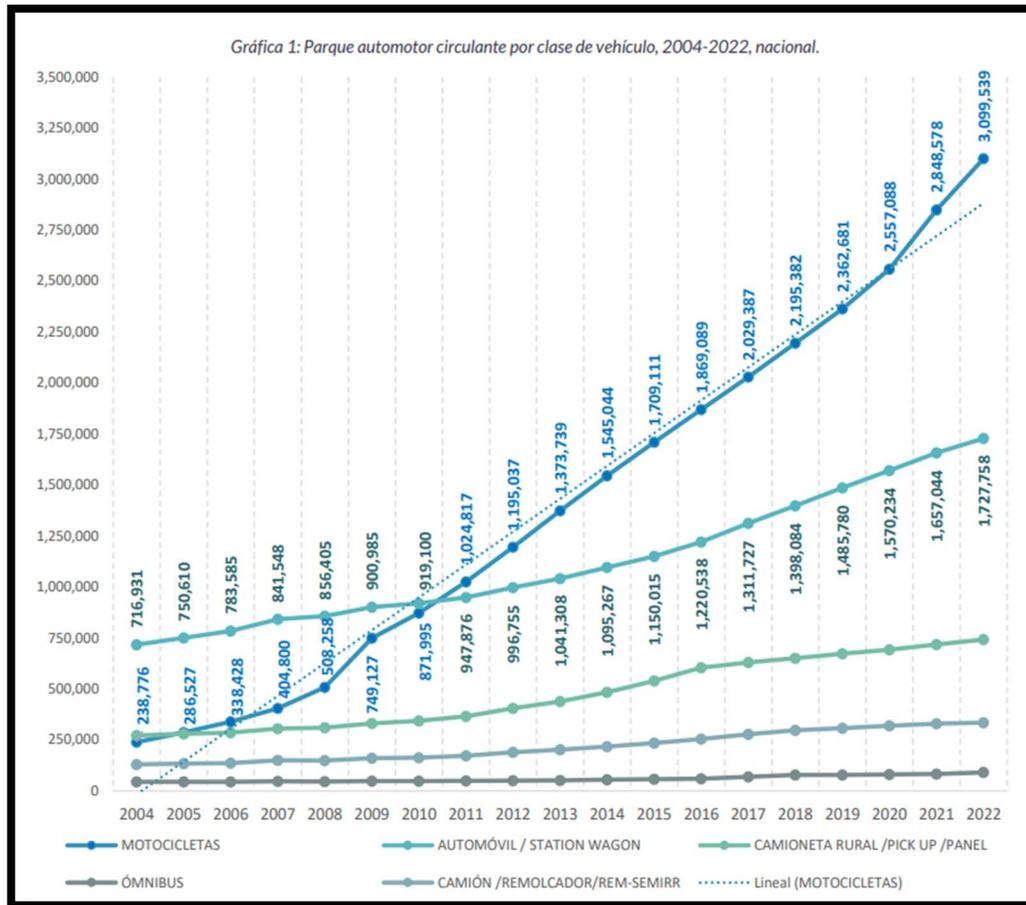


Serie desestacionalizada con el programa ARIMA X-13.

Elaboración: Instituto Nacional de Estadística e Informática - OTED.

Asimismo, en el periodo 2019-2024, el parque automotor en Perú ha experimentado un crecimiento sostenido, especialmente en las áreas urbanas (se observó un incremento del 43% de vehículos inmatriculados en los últimos 6 años, entre los años 2019-2024). Como se puede apreciar, el parque automotor a nivel nacional ha estado en constante aumento, siendo que la motocicleta ha ido el vehículo con mayor índice de crecimiento ya que pasó de 2'195,382 unidades en el 2018, a contar con 3'099,539 (más de 3 millones) unidades circulantes para el 2022. Dicho escenario también ha ocurrido con los automóviles que pasaron de 1'398,084 unidades en el 2018, a contar con 1'727,758 (ya está llegando a los 2 millones).

**Gráfico 3.** Parque automotor nacional circulante por clase de vehículo 2004 – 2022



**Fuente:** “Informe de siniestralidad de tránsito con motocicletas durante el año 2022” del Observatorio Nacional de Seguridad Vial

Este aumento del número de vehículos ha ejercido presión sobre la infraestructura vial existente, generando más congestión en los peajes tradicionales que justamente es una causa de la ocurrencia del problema público identificado. Las garitas de peaje, durante este periodo, han sido uno de los principales cuellos de botella en la red vial, ya que el tiempo promedio de espera para realizar el pago manual puede llegar a varios minutos en horas pico. Por ejemplo, tomando en consideración la información proporcionada por Lima Expresa, este Tiempo de Espera en Cola (TEC) puede oscilar entre los 4 a 5 minutos en el punto de peaje “Monterrico entrada”, estando justamente en el límite de lo estipulado en el contrato de concesión que es de 5 minutos.

Otras investigaciones permiten señalar una casuística más pronunciada. En efecto, una investigación señala que en horas de mayor volumen de vehículos (horas pico) en las garitas de peaje de Ramiro Prialé en sentido Lima y sentido Huachipa, el tiempo promedio de llegada y de servicio en las cabinas oscilan entre 4.70 y 15.29 minutos respectivamente. Esto evidencia que en ciertos punto de peaje (Ej.: Monterrico entrada y Huánuco) los servicios operan casi en el límite de lo estipulado en los contratos de concesión de mantener un tiempo de atención a los usuarios de hasta 5 minutos por vehículo. En tal sentido, la implementación de telepeajes permite una reducción directa del tiempo de espera, lo que impacta en una mayor fluidez vehicular

y disminución de la congestión en estos puntos críticos. evidente y ha generado la necesidad de una solución moderna y eficiente.

Ahora bien, como efecto del problema público, se ha identificado el perjuicio económico a los usuarios de las vías, debido a que la afectación a los usuarios de las vías en cuestión de tiempo se ve reflejado precisamente en la congestión vehicular y sus costos asociados. En efecto, y según un estudio<sup>5</sup> de la Fundación Transitemos, el impacto económico de la congestión vehicular, estimando el sobreconsumo de combustible, valorado en S/. 2.8 mil millones anual. En general, estiman el costo por el desplazamiento cotidiano en S/. 27 mil millones anuales, que incluye dicho sobrecosto. Por otro lado, la Asociación Automotriz del Perú<sup>6</sup> realizó una estimación del costo de la congestión vehicular considerando que, en el caso de Lima, el 38% de la población pierde aproximadamente una hora y media por la congestión vehicular. Considerando que la Población Económicamente Activa Ocupada de Lima Metropolitana y Callao es de alrededor de 1.9 millones de personas, y que el ingreso promedio por hora es de S/.8.25, obtienen que, en el año (240 días laborales) el costo asciende a S/ 5,700 millones. A este costo se debe adicionar la pérdida económica en consumo de combustible producto de la congestión, el cual considera que debido a la congestión se utiliza un tercio de galón adicional, lo que, tomando en consideración el parque automotor y el precio de los combustibles resulta S/ 5,414 millones, es decir, la congestión vehicular generaría un perjuicio total de S/ 11,115 millones al año.

En línea con lo mencionado, también es relevante destacar el costo asociado al deterioro del medio ambiente visto por la relación directa que existe entre la alta congestión vehicular y el incremento de la emisión de gases contaminantes. Así pues, en áreas urbanas, dicha contaminación se debe principalmente a las emisiones de gases de efecto invernadero emitidas por la quema del parque automotor, que se incrementa en situaciones de congestión vehicular. Según TRANSPerú, en el Perú, un 40% de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) relacionadas con la energía son causadas por el sector transporte. Sin la implementación de regulaciones adecuadas, se estima que estas emisiones aumentarán en un 200% para el año 2050 causando impacto en la calidad de vida de la población.

De manera particular, se cuenta en algunos reportes periodísticos<sup>7</sup> en los que se da cuenta de la congestión en distintos peajes, en especial en festividades, pero no únicamente en estas fechas.

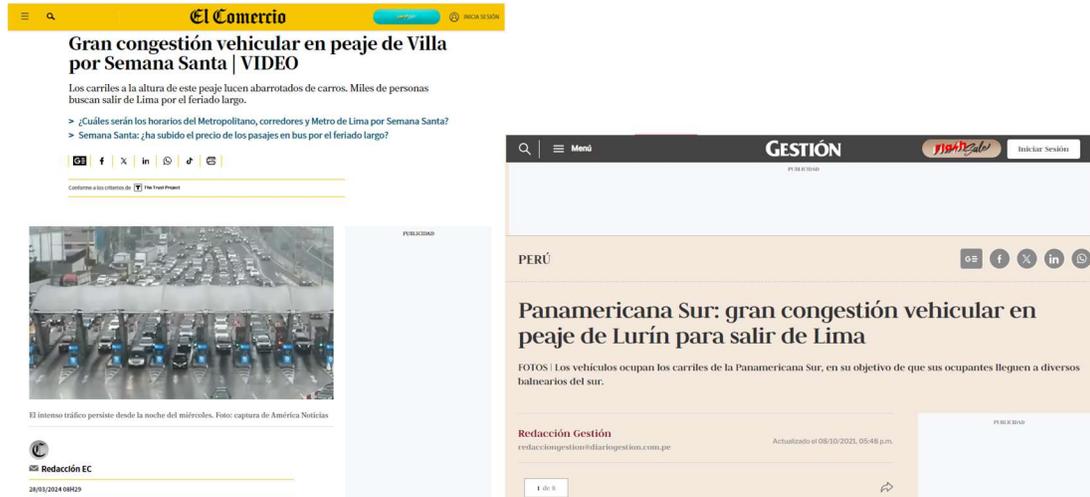
---

<sup>5</sup> Fundación Transitemos (2017) Aspectos Negativos de la Congestión Vehicular: Impacto Social y Económico. <https://transitemos.org/download/aspectos-negativos-de-la-congestion-vehicular/?wpdmdl=4090&masterkey=5bd09b0bd969b>

<sup>6</sup> Asociación Automotriz del Perú (2022) Costo Económico causado por la congestión vehicular. <https://aap.org.pe/observatorio-aap/costo-economico/Costo-Economico-caudo-por-la-congestion-vehicular.pdf>

<sup>7</sup> <https://elcomercio.pe/lima/sucesos/semana-santa-gran-congestion-vehicular-en-peaje-de-villa-en-panamericana-sur-jueves-santo-ultimas-noticia/>  
<https://larepublica.pe/sociedad/2024/03/27/semana-santa-revisa-los-horarios-de-mayor-congestion-vehicular-que-debes-evitar-para-viajar-por-la-panamericana-sur-tema-santa-rutas-peaje-panam-sur-988686>  
<https://gestion.pe/peru/feriado-8-de-octubre-panamericana-sur-gran-congestion-vehicular-en-peaje-de-lurin-para-salir-de-lima-rumbo-al-sur-fotos-nndc-noticia/>

## Imagen 1. Ejemplo del congestionamiento en rutas



Fuente: El Comercio y Gestión

Por otro lado, la concesionaria “Lima Expresa” reporta un total de casi 130 mil vehículos que no habrían pagado peaje durante el año 2023, 100 mil de los cuales se registraron en los peajes de Monterrico. Se debe considerar que hay más de 2 mil placas que han sido registradas 10 o más veces en la comisión de la evasión, evidenciando una conducta repetitiva. En el caso de los peajes administrados por Provias Nacional, durante el primer semestre del año 2023 se registran más de 6.5 mil evasiones del pago de peaje; mientras que en el año 2022 se registraron más de 12 mil. Por otro lado, según reportan 13 de las 16 concesionarias de las vías nacionales, en el primer semestre del año 2023 se habrían realizado casi 250 mil evasiones del peaje, mientras que en el año 2022 se realizaron un total de 355 mil.

Una segunda causa del problema público viene a ser el referido al riesgo en la seguridad generado por una conducción temeraria por las garitas de zonas urbanas y en las carreteras. Lo señalado se aprecia en la información reportada según la cual se viene suscitando eventos de evasión del pago del peaje por conductores que optan por circular por rutas no habilitadas (rutas que no forman parte de caminos, vías urbanas o del Sistema Nacional de Carreteras – SINAC), con la finalidad de evadir el pago del peaje, creando para ello accesos rudimentarios que permite a los conductores su circulación soslayando los tramos viales concesionados. A modo de ejemplo, y con motivo de la reunión en la sede principal del MTC,<sup>8</sup> la concesionaria Vial del Sol S.A. – COVISOL, ha remitido información y ha manifestado que se han creado rutas no autorizadas por la cual los vehículos circulan con el afán de evitar las garitas y, por ende, evadir el pago del peaje.

Al respecto, COVISOL ha identificado que del total de 548,320 vehículos que han circulado por el peaje Mórrope, durante el año 2022, se han suscitado 201,4901 evasiones por rutas no autorizadas, es decir, el 36.74% del total de circulación han sido por rutas no autorizadas, siendo que dicho escenario ha representado para dicho

<sup>8</sup> <https://www.gob.pe/institucion/mtc/noticias/944241-mtc-este-viernes-vence-el-plazo-para-enviar-aportes-sobre-la-propuesta-para-implementar-el-peaje-electronico>

concesionario una pérdida económica de S/. 8'733,676 (más de 8 millones de soles en pérdida). En ese mismo año, COVISOL ha reportado que del total de 580,715 vehículos que han circulado en el peaje Bayovar, se han suscitado 234,266 evasiones por rutas no autorizadas, es decir, 40.34% del total de circulación han sido por rutas no autorizadas, siendo que dicho escenario ha representado una pérdida S/. 8'212,019 (más de 8 millones de soles).

Respecto del 2023, COVISOL ha identificado que del total de 1'950,560 vehículos que han circulado por el peaje Pacanguilla, se han suscitado 229,950 evasiones por rutas no autorizadas, es decir, el 11.78% del total de circulación han sido por rutas no autorizadas, lo cual ha representado una pérdida de S/. 8'231,845 (más de 8 millones de soles).

Si bien es cierto los conductores pueden transitar por las llamadas “vías alternas”<sup>9</sup> a la red vial concesionada, estas vías tienen que haber sido autorizadas (y en caso de no existir, ser construidas) por las autoridades competentes respetando las normas técnicas de diseño, como por ejemplo, el Manual de Diseño Geométrico de Carreteras, aprobado por Resolución Directoral N° 03-2018-MTC/14. No obstante, de los reportes recibidos se aprecia que los propios lugareños han creado trochas artesanales, sin autorización alguna por la entidad, por la cual los vehículos circulan con el afán de evitar el pago del peaje, lo cual representa un riesgo para los propios usuarios (conductores y pasajeros) al transitar por vías que carecen de diseño geométrico y/o mantenimiento óptimo, así como el perjuicio económico a los gestores viales por la evasión del pago del peaje.

Como se puede apreciar, la evasión del pago del peaje no solo se circunscribe a supuestos en donde el conductor se fuga (se pasa la tranquera sin pagar), sino también la evasión se aprecia en supuestos en los que los conductores circulan por vías no habilitadas (rutas que no forman parte de caminos, vías urbanas o del Sistema Nacional de Carreteras – SINAC) con el fin de evitar el pago del peaje.

Se debe considerar que, además, el conductor puede causar daños a las garitas o a la infraestructura en general, siendo que los mismos pueden ocurrir por actos vandálicos o también por el propio afán de evadir el peaje, llevándose de encuentro las tranqueras.

Respecto a los actos vandálicos se puede apreciar que los mismos pueden ocurrir como consecuencia de huelgas o manifestaciones en los que se com. Como ejemplo tenemos lo sucedido en garitas del peaje de la carretera Panamericana Norte, ubicado a la altura del río Chillón, en el distrito de Puente Piedra, en el que manifestantes destruyeron y quemaron cuatro casetas de peaje.

---

<sup>9</sup> En el fundamento 67 de la Sentencia del TC recaída en el Expediente N° 01072-2023-PHC/TC, el Tribunal Constitucional menciona que debe haber, al menos, una vía alterna a aquella en la que se impone el peaje, lo cual ya es competencia de la autoridad gestora de la infraestructura.

Imagen 2. Ejemplo de daños materiales

## Los manifestantes quemaron las garitas del peaje de Puente Piedra

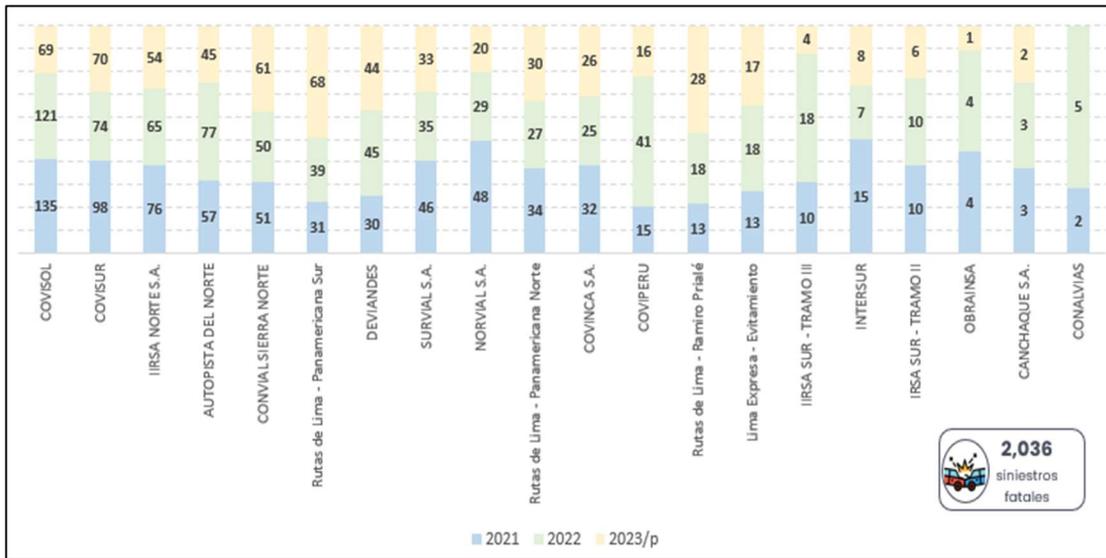


Fuente: <https://rpp.pe/lima/actualidad/los-manifestantes-quemaron-las-garitas-del-peaje-de-puente-piedra-noticia-1021508>

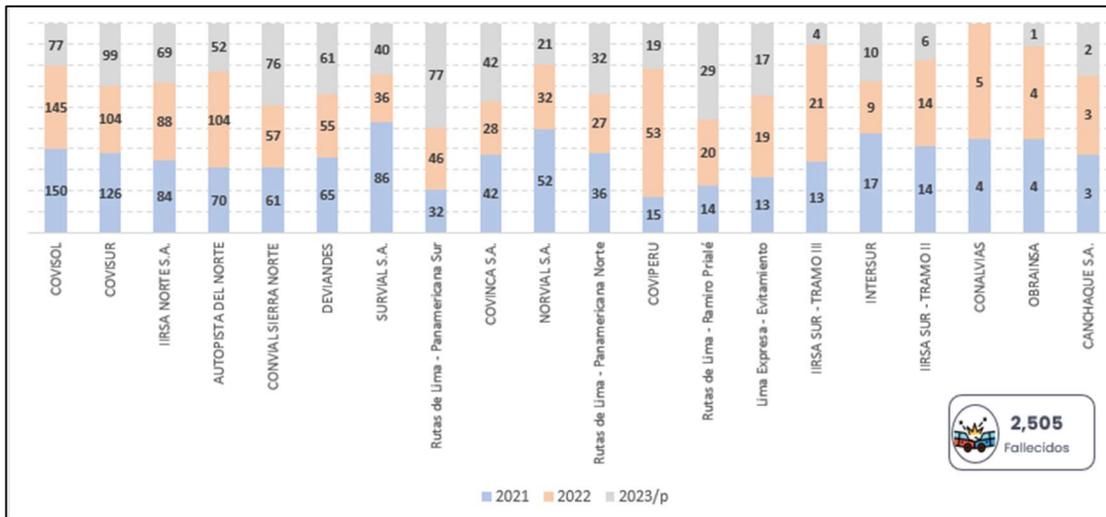
Si bien este tipo de accionar vandálico genera graves daños materiales en la infraestructura vial y en las garitas, las consecuencias por parte de los agresores se abordan a nivel de derecho penal o civil, lo cual es ajeno a las consecuencias jurídicas administrativas por la comisión de infracciones tipificadas en el RETRAN.

Por otro lado, como efecto del problema público, se ha identificado daños como consecuencia de la ocurrencia de siniestros de tránsito en las rutas de peaje, debido a que la afectación a los usuarios de las vías en términos de seguridad se ve reflejado precisamente en la ocurrencia de siniestros viales, es decir, los daños materiales y personales. Al respecto, partimos por señalar que la siniestralidad vial en las rutas concesionadas

**Gráfico 4.** Siniestros fatales en la Red Vial Nacional concesionada, 2021 – 2023p



**Gráfico 5.** Fallecidos en siniestros en la Red Vial Nacional concesionada, 2021 – 2023p



De los gráficos se aprecia que existen rutas concesionadas en las cuales la siniestralidad ha ido decayendo, así como en otras en donde la siniestralidad ha ido en ascenso. Si bien es cierto, hablar de siniestralidad vial implica diversos factores que no solo involucran al gestor vial, sino también el mal diseño vial, factores climáticos, imprudencia del conductor, entre otros; lo cierto es que uno de los puntos de referencia que permite recabar data sobre los siniestros vienen a ser los puntos de peaje, por la misma confluencia vehicular.

Es importante mencionar que el concepto de “siniestro de tránsito” fue incorporado al Reglamento Nacional de Tránsito mediante el Decreto Supremo N° 023-2021-MTC, en la cual se mencionó que viene a ser un “*hecho causal en vía pública o vía privada*”

con acceso público que ocurre por la interacción entre diferentes factores identificables que involucre uno o más vehículos; en el que resulte lesionada o fallecida al menos una persona, y/o se ocasionen daños materiales.” En ese sentido, un siniestro de tránsito es aquel que puede ocasionar daños personales y/o materiales.

Así pues, y como consecuencia de las evasiones, según se puede observar en los videos remitidos por la concesionaria “Lima Expresa”, se han detectado daños materiales ocasionados por conductores irresponsables por el afán de evadir el pago del peaje.

**Imagen 3.** Daño a las barreras de peajes de “Lima Expresa”



**Fuente:** Concesionaria Lima Expresa.

Así pues, según reportan los concesionarios de las vías nacionales, durante el primer semestre del año 2023 se habrían realizado 692 actos de violencia identificados contra los trabajadores o la infraestructura de los peajes, mientras que durante el año 2022 este número fue de 1,438 actos de violencia.

### 5.3. SOBRE LA IDENTIFICACIÓN Y DESARROLLO DE LOS OBJETIVOS

Tomando en cuenta los problemas identificados, con la entrada en vigencia de la propuesta normativa se espera alcanzar los siguientes objetivos:

**Tabla 3.** Objetivos relacionados a los problemas públicos

	<b>Problema</b>	<b>Objetivo principal</b>
<b>1</b>	Afectación a usuarios de las vías concesionadas y no concesionadas, en términos de seguridad y tiempo en los últimos 6 años.	“Reducir la afectación a los usuarios de las vías concesionadas y no concesionadas mediante la disminución del tiempo para pasar las garitas en 10% y 15% los actos de violencia por evadir peajes al 2030”

### 5.4. SOBRE LA NECESIDAD, VIABILIDAD Y OPORTUNIDAD DEL PROYECTO

- **Necesidad**

El análisis de necesidad consiste en verificar si la medida que se emplea es necesaria o si existen otras medidas alternativas que son igualmente eficaces para alcanzar la

finalidad constitucional perseguida.

Dicho ello, y teniendo presente la problemática expuesta, en el siguiente cuadro se desarrollan las posibles alternativas que brindarían solución y tratamiento a los problemas planteados:

**Tabla 4.** Alternativas no regulatorias y regulatorias

N°	ALTERNATIVA	COMENTARIO	DECISIÓN
1	No regular	<p>Una alternativa podría ser no tomar medidas adicionales a las ya existentes, es decir, permitir que el cobro del peaje en la red vial (nacional; departamental o regional; y provincial siga realizándose de manera tradicional, es decir, con la contraprestación manual a través de dinero en efectivo en las garitas de peaje.</p> <p>Sin embargo, por lo expuesto anteriormente, esto resultaría inadecuado puesto que se han identificado problema vinculado a la afectación de los usuarios de las vías en términos de seguridad y tiempo, lo cual se materializa en casos de congestionamiento por el embotellamiento en las garitas o puestos de peajes, lo que finalmente termina perjudicando a los conductores, los pasajeros e incluso a los administradores de las vías ya que el sistema de recaudo es lento.</p> <p>En esa misma línea, si no se toman acciones, las actitudes irresponsables de conductores de circular por rutas no habilitadas (rutas que <u>no forman</u> parte de caminos, vías urbanas o del Sistema Nacional de Carreteras – SINAC), y por consiguiente, no pagar el peaje y/o realizar daños a la infraestructura, seguirían cometiéndose.</p> <p>La opción cero que opta por no tomar medidas adicionales a las ya existentes, no contribuye a la solución de la problemática pública descrita, al contrario, la intensifica. En efecto, y en atención a la información desarrollada anteriormente, se estima que el tráfico</p>	Alternativa descartada

N°	ALTERNATIVA	COMENTARIO	DECISIÓN
		<p>vehicular aumentará en 19% para el año 2030 en las rutas concesionada de la Red Vial N° 4 (Informe de Desempeño de OSITRAN). Este mismo escenario se replicaría en Lima Metropolitana y el Callao tomando en cuenta el crecimiento demográfico que se estima sea de 12 millones de habitantes para el año 2030, ello ocasionará que también el parque automotor este en aumento.</p> <p>El crecimiento constante del parque automotor genera desafíos respecto al propio diseño urbano, a efectos de albergar dicho crecimiento y evitar el congestionamiento. De manera particular, este congestionamiento impactaría negativamente en las garitas, ya que, al no haber métodos modernos de pago de peaje, se seguiría usando el pago manual, ralentizando la circulación vehicular.</p> <p>Así pues, la consecuencia natural de una inacción sería la de intensificar el congestionamiento vehicular en las garitas, agravándose más en periodos de feriados largos, fechas festivas, donde el flujo vehicular es mayor por el deseo de los conductores de salir de la ciudad. En ese sentido, no hacer nada incrementaría el problema público identificado.</p>	
2	<p>Permitir que sean los propios concesionarios o Provias Nacionales quienes implementen mejoras (opción no regulatoria)</p>	<p>Si bien algunos concesionarios vienen implementando el pago electrónico del peaje (IRSA Sur T4, Red Vial 6, Lima Expresa, Rutas de Lima), lo cierto es que dichas herramientas tecnológicas deberían tener un mismo criterio. En tal sentido, existe la necesidad de contar con un criterio homogéneo en el dispositivo a emplearse (el cual sería la Tercera Placa y la plancha metálica delantera o trasera del vehículo – placa vehicular), la cual resulta razonable ser el instrumento tecnológico para facilitar la identificación del vehículo, y cuya información coadyuve en la cuantificación del monto del peaje y su pago.</p>	<p>Alternativa descartada</p>

N°	ALTERNATIVA	COMENTARIO	DECISIÓN
		<p>Por otro lado, ni las concesionarias ni Provias Nacional cuentan con potestad sancionadora o fiscalizadora para desincentivar las conductas negligentes de algunos conductores de no pagar el peaje (fuga o circulando por rutas no habilitadas), y/o dañar la infraestructura de las garitas, razón por la cual amerita la intervención del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en calidad de entidad rectora en tránsito, así como de otras entidades que apoyen en el control de las evasiones.</p> <p>En atención a la información recabada, de los 16 contratos de concesión de carreteras de la red vial nacional actualmente suscritos por el MTC, solo 2 de ellos han implementado carriles para el pago electrónico (IRSA Sur Tramo 4 y Red Vial 6), es decir, solo el 12% del total de la red vial nacional concesionada cuenta con carriles para el pago electrónico. Tengamos presente que los contratos de concesión se han suscrito desde el 2003 (ya han pasado más de 20 años), y solo 2 de esos contratos han implementado tecnología en el pago.</p> <p>Así pues, si se optara por esta opción (permitir que sean los propios concesionarios o Provias Nacional quienes implementen mejoras), estaríamos ante un escenario de incertidumbre para la implementación de más garitas con pago tecnológico del peaje, ya que dependerá netamente de ellos y aplicando una tecnología que sea dispersa.</p> <p>En ese sentido, optar por esta opción implicaría mayores costos de inversión y riesgos de controversias que podrían dilatar el inicio de la implementación de tecnología moderna en peajes.</p>	

N°	ALTERNATIVA	COMENTARIO	DECISIÓN
	<p>"Ampliar el diseño vial para contar con más garitas (infraestructura)"</p> <p>(opción no regulatoria)</p>	<p>Como segunda alternativa no regulatoria se podría considerar al propio diseño vial. Al respecto, como parte del diseño urbano, el diseño de las calles y carreteras representa un elemento fundamental para una adecuada movilización de los usuarios viales (conductores, pasajeros, peatones, ciclistas, personas mayores, etc.).</p> <p>Ahora bien, a medida que una urbe crece, se debe rediseñar las vías a efectos de que puedan soportar el crecimiento del parque automotor (que es un crecimiento directamente proporcional al poblacional). En ese sentido, esta alternativa apuntaría al rediseño de la infraestructura vial que permita contar, por ejemplo, con mayores garitas.</p> <p>Lo señalado se lograría realizando proyectos de infraestructura de ampliación de los carriles, lo cual implica inversiones por parte de los gestores de las vías (Gobiernos Regionales, Gobiernos locales y concesionarios).</p> <p>Si bien ampliar las dimensiones de las carreteras para contar con más carriles para el pago del peaje, sería una alternativa que ataque el congestionamiento vial, lo cierto es que este tipo de alternativas trae diversos riesgos.</p> <p>En efecto, ampliar las dimensiones de las carreteras ubicadas en zonas urbanas tiene el riesgo de que para ejecutar esas obras se tenga que realizar, por ejemplo, expropiaciones. Este escenario también podría ocasionar que los sujetos pasivos de la expropiación planteen recursos judiciales o arbitrales que dilaten la entrega física del bien; y, por ende, del inicio de las construcciones.</p>	<p>Alternativa descartada</p>

N°	ALTERNATIVA	COMENTARIO	DECISIÓN
		<p>Otro aspecto viene a ser los costos que implica las construcciones, y las acciones paralelas como el cierre de vías, que perjudica la movilidad o hasta a los negocios cercanos.</p>	
3	<p>Modificar el RETRAN (regulatoria)</p>	<p>El RETRAN es el cuerpo normativo que establece normas que regulan el uso de las vías públicas terrestres, aplicables a los desplazamientos de personas y vehículos.</p> <p>En ese sentido, contar con un marco normativo que describa y conceptualice adecuadamente las herramientas tecnológicas, así como clarificar el concepto de peaje, resulta una alternativa que amerita una mejor evaluación.</p> <p>En efecto, la regulación (modificación normativa) en el RETRAN posibilitaría contar con un criterio que será de aplicación por todas las autoridades vinculadas al tránsito y gestión de la red vial.</p> <p>Las modificaciones e incorporaciones que se plantean en el RETRAN vendrían a ser las siguientes:</p> <p><b>(i) Modificación del art 2 del RETRAN:</b> Conceptualización del “peaje” que es el monto obligatorio a pagar por el uso de la infraestructura de la red vial nacional, regional y provincial, sea concesionada y no concesionada.</p> <p><b>(ii) Modificación del art. 19 del RETRAN:</b> En el cual se establecen obligaciones para los gestores viales y los conductores referidos a la circulación en rutas con peajes.</p> <p><b>(iii) Modificación del art. 20 del RETRAN:</b> Especificaciones en el derecho de vía para la instalación de garitas e infraestructura de peajes.</p>	<p>Alternativa viable</p>

N°	ALTERNATIVA	COMENTARIO	DECISIÓN
		<p><b>(iv) Modificación del art. 327 del RETRAN:</b> Se establece que las infracciones de tránsito pueden ser detectadas no solo por un ciudadano, sino también por personas jurídicas y cualquier entidad pública. Del mismo modo, se indica que la denuncia puede ser remitida a las Municipalidades Provinciales o a la SUTRAN, según corresponda.</p> <p><b>(v) Incorporación del concepto de telepeaje:</b> En el art. 2 del RETRAN se incorpora el concepto del telepeaje entendido como la circulación y pago electrónico sin que el vehículo se detenga.</p> <p><b>(vi) Incorporación de infracciones:</b> Se incorporan las infracciones M45 y M46 en el Anexo I.</p> <p>Tomando en cuenta que el problema público que se aborda viene a ser el “Afectación a usuarios de las vías concesionadas y no concesionadas, en términos de seguridad y tiempo en los últimos 6 años”, se tiene que las modificaciones e incorporaciones en el RETRAN permitirían mitigar este problema en atención a lo siguiente:</p> <p>(i) Respecto para los contratos de concesión vigentes, se posibilita que el MTC (a través de PVN y la Dirección General de Programas y Proyectos) evalúe, articule y promueva estrategias de implementación del telepeaje en las redes viales concesionadas y no concesionadas, en coordinación con las entidades competentes. Lo cual permitirá que en los contratos de concesión vigentes se aperturen escenarios de coordinación para la implementación del telepeaje en dichas vías, y por ende, la reducción del congestionamiento vehicular en garitas ya se podría implementar el telepeaje.</p> <p>(ii) También se dispone que los proyectos de concesión de carreteras que aún no cuenten con un contrato suscrito al momento de la entrada en vigencia del Decreto Supremo,</p>	

N°	ALTERNATIVA	COMENTARIO	DECISIÓN
		<p>implementarán el telepeaje en sus rutas. Lo cual permitirá que el telepeaje sea implementado en los futuros contratos a ser suscritos (la cantidad de carriles con telepeaje se determinará en cada contrato dependiendo del flujo vehicular), y con ello, atacar la problemática del congestionamiento vehicular en las garitas, sobre todo ello será de utilidad en aquellas vías donde haya un gran flujo vehicular (concesiones autosostenibles).</p> <p>(iii) Se establecen obligaciones (art. 19-A.2 del RETRAN) que deben ser cumplidas por los gestores viales (PVN, Gobiernos Regionales, Gobiernos Locales y concesionarios), así como de los conductores (art. 19.2 del RETRAN). Lo cual impacta en las reglas y dinamiza la circulación por las garitas, evitándose escenarios de congestionamiento.</p> <p>(iv) Se clarifica en el numeral 3 del artículo 327 del RETRAN que las denuncias por la comisión de infracciones de tránsito serán presentadas ante las Municipalidades Provinciales (zona urbana) o ante la SUTRAN (carreteras de la red vial nacional). Lo cual va a permitir detectar infracciones vinculadas a la evasión del pago del peaje, que antes era remitidas a la PNP y se demoraba en enviarlas al órgano sancionador. Lo cual va a permitir que con la detección se desincentiva a que el conductor cometa esas acciones otra vez.</p> <p>(v) El MTC, los Gobiernos Regionales, Gobiernos Locales, SUTRAN, PNP y el Ministerio Público pueden coordinar las acciones necesarias para la clausura de rutas que no forman parte de caminos, vías urbanas o del Sistema Nacional de Carreteras - SINAC. Lo cual permitirá que los vehículos circulen por rutas autorizadas en procura de su seguridad vial.</p>	

Elaboración DPNTRA

De las alternativas señaladas que podrían ser aplicadas para dar solución al problema público identificado, se ha optado por la alternativa 3 referida a modificar el RETRAN

incorporando la regulación de dispositivos electrónicos que faciliten el pago de los peajes en la red vial nacional, regional o departamental, y provincial (concesionada y no concesionada); así como, procurar la adecuada recaudación del peaje y desincentivando la comisión de evasiones al peaje.

Así pues, se ha optado por la alternativa 3, tomando en cuenta la información remitida por la concesionaria de los peajes en Lima “Lima Expresa”, cinco de las unidades de peaje que administran cuentan con garitas con pago electrónico del peaje: Monterrico Entrada y Monterrico Salida, ubicados en la vía Evitamiento, Km. 1.1 sentido norte sur y 0.9 sentido sur-norte, respectivamente, y las unidades Huánuco, Puente del Ejercito y Estadio, ubicados en la Vía Expresa Línea Amarilla, Km 18+900 sentido oeste, km 6+400 sentido oeste y km 5+800 sentido este, respectivamente. En estos, se puede observar que tanto los tiempos de espera en cola como los tiempos de atención para el cobro son menores cuando se tiene pago electrónico del peaje.

**Tabla 5.** Tiempo promedio de espera y de atención con pago tradicional y con pago electrónico en Lima

Peaje	Tiempo promedio de espera en cola (minutos)		Tiempo de atención para el cobro(segundos)	
	Pago tradicional	Pago electrónico	Pago tradicional	Pago electrónico
P1 Monterrico Entrada	4.3	1.5	11.7	4.6
P2 Monterrico Salida	2.9	1.0	12.4	4.6
P8 Huanuco	6.3	5.0	11.0	4.3
P9 Puente del Ejercito	0.0	0.0	10.3	4.9
P10 Estadio	0.3	0.0	11.6	4.3

**Fuente:** Concesionaria Lima Expresa.

Según se observa por la información remitida por los concesionarios, solo dos de los que se cuenta con información emplean pago electrónico del peaje, en general los tiempos promedio de atención y de espera en cola con el pago electrónico del peaje son menores que los de peaje manual.

**Tabla 6.** Información en la red vial concesionada

Concesión	Financiamiento	Tiempo promedio espera en cola		Tiempo promedio de atención para cobro	
		Pago tradicional	Pago electrónico	Pago tradicional	Pago electrónico
IIRSA Sur, Tramo 3: Inambari-Iñapari	Cofinanciado	00:41	--	00:26	--
Tramo Vial - Ovalo Chancay - Huaral - Acos	Cofinanciado	00:17	--	00:17	--

Concesión	Financiamiento	Tiempo promedio espera en cola		Tiempo promedio de atención para cobro	
		Pago tradicional	Pago electrónico	Pago tradicional	Pago electrónico
Red Vial N° 4 - Pativilca - Puerto Salaverry	Cofinanciado	00:49	--	00:20	--
IIRSA Sur, Tramo 2 : Urcos-Inambari	Cofinanciado	00:12	--	00:00	--
IIRSA Norte: Paíta-Yurimaguas	Cofinanciado	00:37	--	00:23	--
Tramo Vial Desvío Quilca - Desvío Arequipa (Repartición)-Desvío Matarani-Desvío Moquegua-Desvío Ilo-Tacna-La Concordia	Autosostenible	00:30	--	00:14	--
IIRSA Centro - Tramo 2	Autosostenible	00:25	--	00:25	--
Longitudinal de la Sierra Tramo 2: Ciudad de Dios-Cajamarca-Chiple, Cajamarca-Trujillo y Dv. Chilete-Emp. PE-3N	Cofinanciado	01:24	--	00:56	--
IIRSA Sur, Tramo 4: Azángaro-Inambari	Autosostenible	--	00:37	--	00:00:03
Buenos Aires-Canchaque	Cofinanciado	sin datos	sin datos	00:14	--
Tramo Vial - Mocupe - Cayaltí - Oyotún	Cofinanciado	00:26	--	00:23	--
Red Vial N° 6 - Pucusana-Cerro Azul-Ica	Cofinanciado	sin datos	sin datos	00:16	00:01
Red Vial N° 5 - Tramo Ancón-Huacho-Pativilca	Cofinanciado	00:36	--	00:23	--

**Fuente:** Oficina General de Programas y Proyectos - OGPP

Tengamos presente que el objetivo principal es “Reducir el congestionamiento vehicular a través de la reducción del tiempo para pasar la garita de peaje en un 10% al 2030”. Para lograr ello, se ha optado por la alternativa 3 a efectos de formular el presente marco regulatorio que promueva la implementación del telepeaje en las redes viales (concesionadas y no concesionadas).

Ahora bien, se estima que, los ahorros por la implementación del peaje electrónico ascienden a 50 millones de soles anuales. Para esta estimación, se contempla un ahorro de tiempo de 82.46 segundos por vehículo por el uso de peaje electrónico (reducción de TEC cola más reducción de tiempo de pago), un costo de espera de vehículos pesados de 59.47 soles por hora y para ligeros de 9.91 soles por hora, y un flujo anual según el INEI en los últimos 12 meses de 29.4 millones de vehículos pesados y 43.9 millones de vehículos ligeros.

Tengamos presente que las casetas manuales (en las cuales se hacen los pagos tradicionales de efectivo) implica costos hundidos en lo que se refiere al personal (los gariteros) siendo que, según información de la concesionaria Lima Expresa, la Vía de Evitamiento involucra un costo anual por personal de S/. 119,136, por cada caseta.

Por otro lado, en caso de implementarse más cantidades de garitas electrónicas, entonces ya no se recurriría en costos de personal directos.

Por lo expuesto, en atención a la casuística, eficiencia y modernidad, se ha optado por la alternativa 3 respecto a modificar el RETRAN incorporando la regulación de dispositivos electrónicos.

- **Viabilidad**

El numeral 3 del artículo 11 de la Ley N° 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo, establece que los Decretos Supremos son normas de carácter general que reglamentan normas con rango de ley o regulan la actividad sectorial funcional o multisectorial funcional a nivel nacional. Pueden requerir el voto aprobatorio del Consejo de Ministros, según lo disponga la Ley, y son rubricados por el Presidente de la República y refrendados por uno o más Ministros a cuyo ámbito de competencia correspondan.

Por su parte, el RETRAN viene a ser el reglamento de alcance nacional en el cual se establece las disposiciones que regulan el uso de las vías públicas terrestres, aplicables a los desplazamientos de personas, vehículos, animales y a las actividades vinculadas con el transporte y el medio ambiente, en cuanto se relacionan con el tránsito. En esa línea, para abordar los problemas públicos descritos, se plantean modificaciones e incorporaciones al RETRAN.

- **Oportunidad de la propuesta**

Mediante el presente Decreto Supremo se busca reducir el congestionamiento vehicular y dinamizar la circulación en las garitas o infraestructura de peajes (empleando herramientas tecnológicas que faciliten la identificación vehicular, la cuantificación del monto del peaje y su pago automático); así como, desincentivar actos de evasión de pago del peaje.

Consecuentemente, la aprobación del presente Decreto Supremo resulta oportuna, toda vez que atiende un problema actual que viene afectando a los usuarios (conductores y pasajeros), así como a los gestores viales (concesionarios y entidades).

## **VI. DESCRIPCIÓN DEL CONTENIDO DE LA PROPUESTA NORMATIVA**

En atención a la problemática descrita, el presente Decreto Supremo modifica la definición de “peaje” del artículo 2, el artículo 19, el artículo 20 y el numeral 3 del artículo 327 y la infracción con código G71 del Anexo I “Cuadro de Tipificación de Infracciones, Sanciones, Medidas Preventivas y Control de Puntos Aplicables a las Infracciones al Tránsito Terrestre” del RETRAN e incorpora a la referida norma la definición de “telepeaje” al artículo 2, el artículo 19-A y las infracciones con código M45 y M46 al Anexo I, conforme se detallan a continuación:

- Modificación del concepto de “peaje” en el artículo 2 del RETRAN:

El presente decreto supremo modifica la definición de “Peaje” en el artículo 2 del RETRAN conforme se aprecia:

*“Peaje: Monto obligatorio que se paga por el uso de determinada infraestructura vial pública terrestre. El pago del peaje se realiza de forma manual o electrónica.”*

Anteriormente el concepto de peaje era de “tarifa”, sin embargo, hablar de tarifa se encuentra vinculado a contratos de concesión donde la tarifa la fija el OSITRAN. Ahora bien, recordemos que la Red Vial Nacional se encuentra conformada tanto por la red concesionada, así como por la no concesionada (a cargo de Provias Nacional). En ese sentido, se ha considerado oportuno modificar la definición de peaje a efectos de precisar que éste viene a ser un “monto obligatorio” que se paga por el uso de una infraestructura pública terrestre.

Por otro lado, y dependiendo de lo que se establezca en el contrato de concesión, la entidad a cargo de la gestión de la infraestructura o el concesionario podría asumir los costos de administración del sistema que se emplea para el cobro del peaje (Ej.: mantenimiento de la tecnología), no pudiendo trasladarlos al usuario o al concedente dicho costo. Finalmente, puede haber vehículos exonerados del pago del peaje (Ej.: Decreto Ley 22467 que exonera vehículos de las fuerzas armadas), entre otras normas que así lo dispongan.

- Modificación del artículo 19 del RETRAN:

El artículo 4 del Reglamento de Jerarquización Vial, aprobado por Decreto Supremo N° 015-2024-MTC, señala que el Sistema Nacional de Carreteras (SINAC) se compone por tres redes: (i) Red Vial Nacional, (ii) Red Vial Departamental o Regional, y (iii) Red Vial Provincial. En cuanto a las competencias, el artículo 6 del referido reglamento señala que el MTC es la autoridad competente de la Red Vial Nacional; mientras que los Gobiernos Regionales es la autoridad competente de la Red Vial Departamental o Regional; y, los Gobiernos Locales, de la Red Vial Provincial.

Ahora bien, la modificación del numeral 19.1 del artículo 19 del RETRAN, tiene por objeto precisar que la facultad de instalar garitas para el pago del peaje de forma manual y/o infraestructura para el pago de forma electrónica, es de competencia de las autoridades en atención a la red vial. Así pues, en la Red Vial Nacional corresponde al MTC; en la Red Vial Departamental corresponde a los Gobiernos Regionales; en la Red Vial Provincial corresponde a los Gobiernos Locales; así como a los concesionarios, en caso la red vial (sea cualquiera de las tres redes) se encuentre concesionada y según lo estipulado en el contrato de concesión.

Es importante mencionar que la Red Vial Nacional no concesionada es de competencia de Provias Nacional; mientras que, en caso se suscriba un contrato de concesión, la administración temporal será del concesionario (Red Vial Nacional concesionada).

Así pues, dichos actores (entidades y concesionarios) pueden instalar garitas o infraestructura para el pago del peaje en forma manual o electrónico. A modo de una mejor explicación, en las garitas, el pago de peajes de forma manual se efectúa con el método tradicional de pago, es decir, el conductor se acerca a la caseta y entrega el monto de dinero. Por otro lado, las infraestructuras para el pago electrónico del peaje podrían implementar herramientas tecnológicas que permitirían agilizar la

transacción, como, por ejemplo, la lectura de la calcomanía holográfica de seguridad (tercera placa), posibilitando que el vehículo circule de forma más rápida sin detenerse.

Resulta oportuno mencionar que el Manual de Dispositivos de Control de Tránsito Automotor para Calles y Carreteras, aprobado por Resolución Directoral N° 016-2016-MTC/14, establece que en la red vial pueden instalarse sistemas inteligentes de transporte (ITS) a través de infraestructura de acuerdo a estudios de ingeniería de tránsito y seguridad vial.

Según el referido Manual, los ITS pueden ser utilizados, entre otros, para las siguientes actividades: sistema de monitoreo y control de tránsito vehicular y peatonal, sistema centralizado de semaforización, sistema de fiscalización electrónica, sistema de comunicación para emergencias en la vía, sistema de información en la vía, sistema de cobro electrónico y otros, que brinden las funciones de gestión, control del tráfico, planificación, dirección, coordinación de las instalaciones y tecnologías para el control, regulación, vigilancia y mejora de la seguridad vial en su entorno así como la participación de todos los actores con responsabilidad en la gestión del tráfico.

**Imagen 3:** Ejemplo de infraestructura tipo pórtico en el que podría instalarse el lector del telepeaje



**Fuente:** Manual de Dispositivos de Control de Tránsito Automotor para Calles y Carreteras

Así pues, el lector de la Tercera Placa o de la placa delantera del vehículo podría instalarse en este tipo de infraestructuras (tipo pórticos) para que pueda identificar al vehículo. Quedará en competencia del gestor vial (Provias Nacional, Gobierno Regional, Gobierno Local o el concesionario), la implementación de este tipo de infraestructura tomando en cuenta las particularidades del diseño vial, flujo vehicular, factores climatológicos, entre otros temas.

En cuanto al numeral 19.2 del artículo 19 se indica las obligaciones del conductor que circulan por vías donde existen garitas o infraestructura de peajes:

- Realizar el pago del monto de peaje correspondiente, lo cual ya se encontraba regulado en el RETRAN.
- No ejecutar maniobras o acciones que ocasionen daños materiales a las

garitas y/o infraestructura para el pago del peaje, lo cual se encuentra relacionado a una circulación responsable por las vías.

- No circular por rutas (Ej.: trochas) que no forman parte de caminos, vías urbanas o del Sistema Nacional de Carreteras – SINAC, evadiendo el pago del peaje, ello debido a que el conductor debe circular por aquellas vías autorizadas.
- Utilizar el carril señalizado que corresponda según la forma de pago del peaje.

Es importante mencionar que son pasibles de las denuncias a nivel penal y/o civil aquellos responsables de la ocurrencia de daños materiales a las garitas y/o infraestructura para el pago del peaje, así como de aquellos responsables de la existencia de rutas no autorizadas (rutas que no forman parte de caminos, vías urbanas o del Sistema Nacional de Carreteras – SINAC), como, por ejemplo: creación de trochas.

Como bien se ha señalado en los problemas, las evasiones al pago del peaje resultan ser una problemática, más aún cuando el monto del peaje (y su recaudación) viene a ser un factor importante para el administrador de la vía. Tengamos presente que el administrador de la vía terrestre (Provias Nacional, Gobierno Regional, Gobierno Local y los concesionarios viales) requieren del peaje para solventar las inversiones efectuadas y realizar futuros mantenimientos en las vías, por lo que, resulta preponderante que se efectivice su recaudo. En efecto, el diseño económico formulado y estructurado en los contratos de concesiones de carreteras (sean autosostenibles o cofinanciadas), tienen como factor relevante el flujo vehicular y su componente económica mediante el peaje, con lo cual, las evasiones del pago del peaje impactarían negativamente en el equilibrio económico proyectado.

Si bien es cierto los vehículos pueden circular por “vías alternas” a aquellas vías concesionadas, ello debe ser en rutas autorizadas, es decir, que fueron creadas por autoridades competentes; por ende, es obligación del conductor circular por rutas autorizadas, y no por aquellas rutas que no forman parte del (i) Sistema Nacional de Carreteras – SINAC, o que no forman parte de los (ii) caminos o de (iii) vías urbanas, con el objetivo de evadir el peaje.

Como se ha mencionado anteriormente, el artículo 8 del Reglamento de Jerarquización Vial, aprobado por Decreto Supremo N° 015-2024-MTC, señala que el Sistema Nacional de Carreteras – SINAC, se compone por carreteras de tres redes: (i) Red Vial Nacional, (ii) Red Vial Departamental o Regional, y (iii) Red Vial Provincial. Sumado a ello, el artículo 3 del Reglamento Nacional de Gestión de la Infraestructura Vial, aprobado por Decreto Supremo N° 034-2008-MTC, reconoce que no solo existen carreteras, sino también caminos y vías urbanas.

En ese sentido, el presente Decreto Supremo no desconoce que los conductores pueden circular por “vías alternas” al tramo concesionado (acorde al fundamento 66 de la Sentencia del Tribunal Constitucional recaída en el Expediente N° 01072-2023-PHC/TC), ya que justamente estas son vías autorizadas y que fueron diseñadas en el marco de las normas técnicas como el Manual de Diseño Geométrico de Carreteras, entre otras,<sup>10</sup>. No obstante, la circulación por las llamadas “trochas” que

---

<sup>10</sup> En el fundamento 66 de la Sentencia del TC recaída en el Expediente N° 01072-2023-PHC/TC, el Tribunal Constitucional

son las rutas no autorizadas (rutas que no forman parte de caminos, vías urbanas o del Sistema Nacional de Carreteras – SINAC) implican un riesgo no solo para el conductor, sino también para sus acompañantes ya que estas no son vías autorizadas, es decir, no forman parte de las vías públicas, sino que son rutas creadas por los propios lugareños a efectos de evadir el peaje.

Así pues, las obligaciones que se señalan en el numeral 19.2 del artículo 19 del RETRAN se encuentran acorde a la diligencia en la conducción.

- Modificación del artículo 20 del RETRAN:

El artículo 20 del RETRAN hace referencia a “derecho de vía” el mismo que se encuentra definido en el artículo 2 del Decreto Supremo N° 037-2019-MTC y que establece que el derecho de vía viene a ser la *“faja de terreno de ancho variable dentro del cual se encuentra comprendida la carretera, sus obras complementarias, servicios, áreas previstas para futuras obras de ensanchamiento, mejoramiento y zonas de seguridad para el usuario.”*

Así pues, la modificación al artículo 20 del RETRAN tiene por objeto precisar que las garitas o la infraestructura para el pago del peaje pueden ser instaladas en el “derecho de vía”. La instalación de las garitas o infraestructura de peaje, acorde a lo señalado en el artículo 1 del referido Decreto Supremo N° 037-2019-MTC, deben estar acordes a lo regulado en la referida norma y orientados al resguardo de la infraestructura vial nacional, la seguridad de las personas y de los usuarios del transporte y tránsito terrestre.

Del mismo modo, en el artículo se precisa que pueden ser construcciones permanentes o provisionales (temporales) en atención a las necesidades de ubicación de las garitas o infraestructura de peaje dependiendo de las particularidades de la vía. Así pues, dichas instalaciones pueden realizarse por las autoridades competentes tanto en la Red Vial Nacional, Red Vial Regional o la Red Vial Provincial.

- Modificación del artículo 327 del RETRAN:

El artículo 327 del RETRAN estipula supuestos en los cuales es detectada una infracción de tránsito, siendo que esta puede ser como consecuencia de (i) intervención en la vía pública por parte del efectivo de la Policía Nacional del Perú, (ii) medios electrónicos, computarizados u otro tipo de mecanismo tecnológico por parte de la autoridad competente, y (iii) denuncia.

Respecto a este último supuesto, y acorde al principio de predictibilidad, se ha visto por conveniente precisar la autoridad a la cual se puede presentar la denuncia. Así pues, en caso se detecte la posible comisión de una infracción al tránsito, la denuncia puede ser presentada ante la Municipalidad Provincial o ante la Superintendencia de

---

menciona que *“si el titular del derecho fundamental al libre tránsito decide, en ejercicio de su autodeterminación personal, transitar por una vía más ventajosa que el resto, pero que subordina su utilización al pago del peaje; necesariamente tendrá que pagarlo. No obstante, si no desea hacerlo, debe brindársele la posibilidad de poder transitar por otra que se encuentre exenta de peaje.”* En ese sentido, el conductor puede circular por “vías alternas”, pero se supedita a que la autoridad encargada habilite (construya) dicha ruta, lo cual se entiende que debe realizarse al amparo de los reglamentos técnicos, como por ejemplo el Manual de Diseño Geométrico de Carreteras, aprobado por Resolución Directoral N° 03-2018-MTC/14.

Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías – SUTRAN (y ya no ante la Policía Nacional del Perú – PNP, a efectos de una mayor celeridad para la evaluación del inicio del procedimiento sancionador).

Ahora bien, también se está precisando que la denuncia la puede realizar no solo un ciudadano (persona natural), sino también una persona jurídica (Ej.: concesionarios) o cualquier entidad pública (Ej. Provias Nacional). De esa manera, se está ampliando el espectro de aquellos que puedan detectar la comisión de una infracción de tránsito, para su posterior envío a las Municipalidades Provinciales o a la SUTRAN, adjuntando el medio probatorio fílmico, fotográfico u otros similar.

Poniendo como ejemplo la detección de las infracciones vinculadas al peaje, el administrador de las garitas o infraestructura de peajes (Provias Nacional, Gobierno Regional, Gobierno Local y concesionarios) pueden realizar la denuncia ante la Municipalidad Provincial o a la SUTRAN, adjuntando los medios probatorios fílmicos, fotográficos u otro similar para la evaluación del inicio del procedimiento sancionador.

Así pues, la modificación del numeral 3 del artículo 327 del RETRAN, permite clarificar que un ciudadano, una persona jurídica o una entidad pública, pueden formular una denuncia por la supuesta comisión de una infracción de tránsito ante la Municipalidad Provincial o SUTRAN, según corresponda.

- Modificación de la infracción con código G71 en el Anexo I del RETRAN:

Preliminarmente señalamos que el literal a) del artículo 23 de la Ley N° 27181 reconoce al RETRAN como un reglamento que *“contiene las normas para el uso de las vías públicas para conductores de todo tipo de vehículos y para peatones; las disposiciones sobre licencias de conducir y las que establecen las infracciones y sanciones y el correspondiente Registro Nacional de Sanciones; así como las demás disposiciones que sean necesarias.”*

Adicionalmente a ello, el artículo 25 de dicha Ley N° 27181 indica que *“las infracciones de transporte y tránsito terrestre se clasifican en leves, graves y muy graves. Su tipificación, puntaje, según corresponda, y sanción se establecen en los reglamentos nacionales respectivos.”*

En ese sentido, el RETRAN, aprobado por el MTC, es el reglamento en donde se realizan las tipificaciones por el incumplimiento a las reglas de tránsito. Dicho ello, se modifica la infracción código G71 del Anexo I del RETRAN:

CÓDIGO	INFRACCIÓN	CALIFICACIÓN	SANCIÓN	PUNTOS QUE ACUMULA	MEDIDA PREVENTIVA	RESPONSABILIDAD SOLIDARIA
G	GRAVES					

CÓDIGO	INFRACCIÓN	CALIFICACIÓN	SANCIÓN	PUNTOS QUE ACUMULA	MEDIDA PREVENTIVA	RESPONSABILIDAD SOLIDARIA
G71	Circular por las vías públicas terrestres donde se encuentran instaladas garitas o <b>infraestructura de peaje</b> , sin pagar el monto del peaje aprobado por la autoridad competente o el establecido en los contratos de concesión respectivos	Grave	Multa 8% UIT	40	Retención del vehículo	

La modificación involucra modificar los puntos de 20 a 40 puntos y se ha considerado establecer como medida preventiva la “retención del vehículo” ello debido a que, la cual se encuentra regulada en el inciso 2 del artículo 299 del RETRAN.

Tengamos presente que, acorde al numeral 26.2 del artículo 26 de la LGTTT, la finalidad de una medida preventiva es la tutela de los intereses públicos establecidos en el artículo 3 de la LGTT. Al respecto, el artículo 3 de la LGTT menciona que *“la acción estatal en materia de transporte y tránsito terrestre se orienta a la satisfacción de las necesidades de los usuarios y al resguardo de sus condiciones de seguridad y salud, así como a la protección del ambiente y la comunidad en su conjunto.”*

Así pues, para nuestro caso, el interés público vendría a ser la satisfacción de las necesidades de los usuarios y al resguardo de sus condiciones de seguridad (contar con vías óptimas para la circulación).

Ahora bien, mediante el presente Decreto Supremo esta conducta (no pagar el peaje) se sancionaría como un puntaje de 40 (antes era 20 puntos), debido a su incidencia en la red vial. En efecto, tengamos presente que el problema público que se viene abordando viene a ser la “afectación a usuarios de las vías concesionadas y no concesionadas, en términos de seguridad y tiempo en los últimos 6 años”, cuya información de su incidencia y costos asociados han sido expuestos en los primeros párrafos de la presente Exposición de Motivos.

A modo de resumen, el congestionamiento vehicular, si bien no se cuenta con una cifra como a nivel nacional, se sustenta en las siguientes evidencias:

- Incremento del 43% de vehículos inmatriculados en los últimos 6 años.
- Incremento del flujo vehicular mensual por Unidades de Peaje, en los últimos doce meses (junio 2023 - mayo 2024) aumentó en 3,2%.
- Incremento de 14% de la ruta concesionada de la Red Vial N° 4, del año 2019 a la actualidad, así como en las rutas concesionarias de la Red Vial N° 5 y N°6, con un aumento del 18% y 14% respectivamente.
- El tráfico promedio diario es muy superior al estimado por el concesionario Vías Nuevas de Lima, que para el año 2022 se predijo una variación del

3.31% del flujo vehicular, pero la realidad mostró que este aumento fue del 6.36.

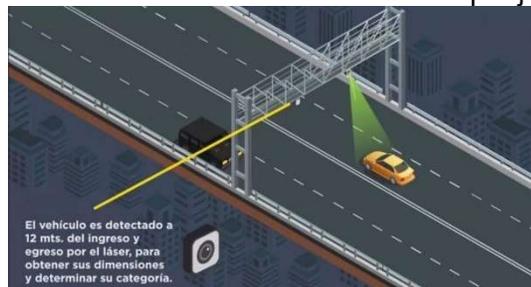
- Incorporación de concepto en el artículo 2 del RETRAN:

El presente decreto supremo incorpora la definición de “Telepeaje” en el artículo 2 del RETRAN conforme se aprecia:

**“Telepeaje:** Mecanismo por el cual se realiza la identificación del vehículo a través de la plancha metálica o de la calcomanía holográfica de seguridad (tercera placa), como elementos que integran la placa única nacional de rodaje, y cuya información permite al lector tecnológico instalado en la infraestructura de peaje, la clasificación vehicular y el procesamiento del pago automático por la entidad a cargo de la gestión de la infraestructura o el concesionario, sin la necesidad que el vehículo se detenga.”

El telepeaje es un mecanismo que puede utilizar cualquiera de los siguientes dos elementos de la Placa única de rodaje: (i) plancha metálica sea la delantera o trasera, o la (ii) calcomanía holográfica de seguridad – Tercera placa. Así pues, cuando un vehículo circula por la red vial, el lector tecnológico instalado en la infraestructura clasifica al vehículo (liviano o pesado), para que posteriormente, con la tecnología instalada se pueda identificar la cantidad de ejes del vehículo, y la cuantificación del monto. Identificado el monto del peaje a pagarse, se efectuaría el pago y el vehículo pasa la estación del peaje sin que se haya detenido.

**Imagen 4:** Imagen referencial del funcionamiento del telepeaje con tecnología RFID



Ejemplo de telepeaje en Argentina

Fuente: <https://autotest.com.ar/noticias/peajes-free-flow-sin-barrera-ciudad-de-buenos-aires-caba-paseo-del-bajo-telepase/>

Como se aprecia, el lector puede estar instalado en un pódium el cual podrá leer la plancha metálica del vehículo (placa delantera y/o trasera) o la calcomanía holográfica de seguridad – Tercera Placa (pegado en el parabrisa). Esta primera información permitirá que posteriormente se identifique los ejes del vehículo (sobre todo para vehículos pesados), la cuantificación del monto del peaje y su pago automático.

Vale mencionar que, respecto de la Red Vial Nacional, actualmente se cuentan con dieciséis (16) contratos de concesión en la red vial nacional de la cual el MTC es concedente, los cuales fueron suscritos y cuentan con derechos y obligaciones para la construcción, mantenimiento y operación de la infraestructura. En atención a ello, las obligaciones y asignaciones de riesgo respecto a la implementación de la tecnología que se implementa para el cobro del peaje, se estipulan en cada uno de

dichos contratos de concesión.

Así pues, el presente Decreto Supremo no desconoce los otros tipos de pagos electrónicos que se viene efectuando los concesionarios en sus vías (contratos vigentes), como por ejemplo el pago con POS (tarjeta de crédito o débito); sin embargo, como ministerio y ente rector de la regulación en tránsito y transporte, se apuesta por fomentar el telepeaje como un mecanismo moderno que permite que el vehículo pueda transitar sin la necesidad que se detenga.

En ese sentido, se espera que el mecanismo del telepeaje se incorpore paulatinamente en la red vial nacional, departamental o regional y provincial (concesionada y no concesionada).

- Incorporación del artículo 19-A al RETRAN:

El presente decreto supremo incorpora el artículo 19-A al RETRAN, con el objeto de detallar algunos aspectos adicionales sobre el telepeaje como, por ejemplo, viene a ser lo señalado en el primer párrafo del artículo 19-A que estipula que el pago del peaje puede estar asociado al sistema financiero (Ej.: vincularlo con la tarjeta de débito o crédito).

Este primer párrafo ha sido redactado de manera general a fin de no limitar únicamente en tipos de pago ya que, adicionalmente al pago vía débito o crédito, o de transferencia bancaria, también el conductor podría crear su cuenta en la página web del concesionario y acercarse a puntos autorizados (Ej.: farmacias, cadenas de tiendas, etc.) y realizar su pago.

Para la adecuada implementación de los telepeajes se ha estipulado que el administrador de la vía (Provias Nacional, Gobierno Regional, Gobierno Local, concesionarios), deben cumplir con (i) coordinar con las autoridades competentes, en caso corresponda, para la adecuada instalación de la infraestructura de peaje y de los carriles destinados a su pago, y (ii) señalar el carril destinado al pago del peaje, conforme al Manual de Dispositivos de Control de Tránsito Automotor para Calles y Carreteras, aprobado por Resolución Directoral N° 16-2016-MTC/14, o el que haga sus veces.

Respecto a este último punto, los conductores de los vehículos que transiten por las vías públicas terrestres donde se encuentran los carriles para el pago electrónico del telepeaje deben utilizar la vía señalizada. El objetivo que se pretende alcanzar es que el carril que cuente con la instalación de las herramientas electrónicas para el telepeaje sean usadas por los vehículos que correspondan y no por otros vehículos, considerando que los concesionarios han manifestado que muchas veces por el carril de pago electrónico ingresan vehículos que no cuentan con el dispositivo para el respectivo pago, en cuya situación, deben efectuar maniobras para reubicarse en el carril de pago manual (como el retroceso), lo cual ocasiona congestión vehicular.

**Imagen 5:** Imagen referencial de la señalización del carril para el telepeaje



Fuente: <https://www.shutterstock.com/es/search/cobro-electr%C3%B3nico-de-peajes>

Así pues, y a efectos de la predictibilidad hacia el conductor, correspondería una adecuada señalización de los carriles haciendo uso, por ejemplo, de los pórticos que informen si resulta factible el pago electrónico peaje del telepeaje. Es evidente que, si el carril para el telepeaje no se encuentra debidamente señalizado, no se le puede atribuir al conductor el cumplimiento de circular por el carril adecuado.

- Incorporación de la infracción con código M45 en el Anexo I del RETRAN:

Se incorpora el siguiente código de infracción en el Anexo I del RETRAN:

*“Código M45: Realizar la circulación por rutas que no forman parte de caminos, vías urbanas o del Sistema Nacional de Carreteras – SINAC, evadiendo el pago del peaje.”*

Esta infracción acumula 50 puntos y establece una multa del 12% de la UIT. Del mismo modo, se establece como medida el “internamiento del vehículo y retención de la licencia de conducir”, la cual se encuentra regulada en los incisos 1 y 4 del artículo 299 del RETRAN.

Acorde al numeral 26.2 del artículo 26 de la LGTTT, la finalidad de una medida preventiva es la tutela de los intereses públicos establecidos en el artículo 3 de la LGTT. Ahora bien, para nuestro caso, el interés público vendría a ser la satisfacción de las necesidades de los usuarios y al resguardo de sus condiciones de seguridad (circulación por vías que sean seguras).

Al respecto, esta infracción se configuraría cuando el conductor circule por rutas que no forman parte del (i) Sistema Nacional de Carreteras (Red Vial Nacional, Regional o Provincial), o (ii) caminos, o (iii) vías urbanas, evadiendo el pago del peaje.

Conforme a la información descrita en el problema público, se han reportado casos del 2023, en la cual la concesionaria COVISOL ha identificado que del total de 1'950,560 vehículos que han circulado por el peaje Pacanguilla, se han suscitado 229,950 evasiones por rutas no autorizadas (lo que típicamente se conoce como trochas), lo cual representa un gran riesgo para los usuarios y sus condiciones de seguridad.

Así pues, la calificación de “muy grave” se sustenta en la necesidad de disuadir esta conducta y evitar que se realice de manera sistemática. Tengamos presente que circular por rutas autorizadas permite que el viaje se realice bajo ciertos niveles de seguridad vial (señalización, asfaltado, iluminación); sin embargo, circular por “trochas” genera un alto riesgo no solo para el conductor, sino también para los pasajeros; y es que la ocurrencia de un accidente de tránsito, es latente debido a que estas rutas se encuentran a desniveles, terreno agreste; inclusive, circular por rutas no autorizadas podría generar que el SOAT no cubra los daños ya que este seguro se activa en vía pública.

Este escenario lleva a tener que actuar como Estado y desincentivar esta conducta temeraria que tienen conductores de circular por rutas no autorizadas, por el mero afán de evadir el pago del peaje; sin embargo, las consecuencias pueden ser mayores en caso de siniestro vial.

Finalmente, resulta importante mencionar que la infracción G.16 referida a “*conducir un vehículo por una vía en la cual no está permitida la circulación*”; sin embargo, esta infracción es diferente a la infracción M.46 que se propone.

En efecto, la infracción G.16 se encuentra vinculada al art. 138 del Reglamento Nacional de Tránsito - RETRAN, el cual menciona lo siguiente: “Está prohibido estacionar y/o transitar vehículos en las aceras, pasajes, áreas verdes, pasos peatonales y demás lugares donde se indique la prohibición”. Complementariamente el art. 9 del RETRAN indica: “La vía comprende la calzada, la acera, la berma, la cuneta, el estacionamiento, el separador central, el jardín y el equipamiento de servicios necesarios para su utilización.” Por su parte, el artículo 2 del RETRAN define a vía como “Carretera, vía urbana o camino rural abierto a la circulación pública de vehículos y/o peatones, y también de animales.”

De lo expuesto se entiende que la infracción G.16 es por la circulación vehicular por “aceras, pasajes, áreas verdes, pasos peatonales”, es decir, por vías (que sí forman parte del entorno de caminos, vías urbanas y carreteras). Ahora bien, la infracción M.46 es diferente ya que el vehículo está circulando por rutas que no forman parte de caminos, vías urbanas o de carreteras. Lo cual resulta un escenario mucho más peligroso ya que esas rutas no tienen ningún diseño y no tienen autorización, haciendo más riesgoso los escenarios de siniestros viales.

- Incorporación de la infracción con código M46 en el Anexo I del RETRAN:

Se incorpora el siguiente código de infracción en el Anexo I del RETRAN:

**“Código M46 : Efectuar maniobras y/o acciones generando daños materiales a la infraestructura o garitas de pago de peaje.”**

Esta infracción acumula 50 puntos y establece una multa del 12% de la UIT. Del mismo modo, se establece como medida el “internamiento del vehículo y retención de la licencia de conducir”, la cual se encuentra regulada en los incisos 1 y 4 del artículo 299 del RETRAN.

Como ya se ha señalado en las infracciones anteriormente expuestas, el numeral 26.2 del artículo 26 de la LGTTT ha establecido que la finalidad de una medida preventiva

es la tutela de los intereses públicos establecidos en el artículo 3 de la LGTT. Ahora bien, para nuestro caso, el interés público vendría a ser el resguardo de sus condiciones de seguridad (daños a la infraestructura o garitas).

Al respecto, esta conducta de generar daños a las garitas (por ejemplo, con el afán de evadir el peaje, se estrella o rompe tranqueras) puede poner en riesgo a los usuarios de la vía y el personal que trabaja en los peajes, por lo que guarda coherencia normativa con las demás disposiciones del RETRAN y el principio de proporcionalidad.

La calificación de “muy grave” se sustenta en el propio accionar irresponsable y temerario de conductores que recaen en generar daños en el afán de evadir el pago del peaje; y es esta conducta que recae en el deterioro y daños materiales a la infraestructura, debe ser una conducta que amerite una consecuencia muy grave. Tengamos en cuenta que esta conducta de generar daños también podría ocasionar un riesgo de daños personales a los trabajadores, lo cual es un escenario que se debe evitar bajo cualquier circunstancia. La calificación de “muy grave” también se sustenta en la necesidad de disuadir esta conducta y evitar que se realice de manera sistemática.

Finalmente, y como comentario general, el gestor de la vía puede realizar las acciones correspondientes por la vía civil y/o penal a los responsables en relación a los daños causados.

- Aproximación metodológica al cálculo de las multas de las infracciones con códigos M45 y M46:

El análisis económico del derecho, de aplicación actual, toma en cuenta el modelo de la elección racional, el cual supone que los individuos toman decisiones perfectamente racionales, libres de errores lógicos, coherentes con sus preferencias, que son estables y consistentes. La actuación de cada agente, en función, a sus costos o beneficios, los conlleva a escoger un curso de acción que maximiza su utilidad esperada.<sup>11</sup>

En este contexto, según Gary Becker en su ensayo “Crimen y Castigo: un enfoque económico” (1974), utiliza el análisis económico para desarrollar políticas públicas y privadas óptimas para combatir el comportamiento ilegal. Las variables de decisión del público son sus gastos en policías, tribunales, etc., que ayudan a determinar la probabilidad de que se descubra un delito y se aprehenda y condene al delincuente, el tamaño del castigo para los condenados y la forma del castigo: prisión, libertad condicional, multa, entre otros.

Las decisiones “óptimas” se interpretan en el sentido de decisiones que minimizan la pérdida social en ingresos ocasionadas por la incursión en delitos. Esta pérdida es la suma de daños, costos de aprehensión y condena; así como los costos de llevar a cabo las penas impuestas; y, se puede minimizar esta pérdida con respecto a la probabilidad de que se descubra un delito y se aprehenda y condene al delincuente, el tamaño del castigo para los condenados y la forma del castigo, a menos que una o

---

<sup>11</sup> “Por qué y cómo hacer análisis económico del derecho”. Gabriel Doménech Pascual, Profesor titular de derecho administrativo Universidad de Valencia.

más de estas variables sea restringida por consideraciones "externas".<sup>12</sup>

En este sentido, cabe preguntarse cuál es el criterio de graduación aplicable a la sanción que deben recibir los agentes económicos. Un marco general que permite determinar el cálculo general ha sido propuesto por los autores Polinsky y Shavell.<sup>13</sup> En este modelo se asume que los agentes económicos realizan acciones que generan externalidades negativas, lo que les reporta un beneficio. Sin embargo, el costo esperado de realizar la actividad no deseada está dado por el valor de la sanción (multa), multiplicado por la probabilidad de detección.

En el referido modelo, la probabilidad de detección depende del esfuerzo fiscalizador, lo que representa un costo para la sociedad. Dentro de este marco, el individuo maximiza el beneficio esperado de su actuación. En el caso de que los agentes sean neutrales al riesgo y que resulte conveniente controlar la actividad que genera la actividad negativa, se debe alcanzar una probabilidad mínima de detección (no es necesario realizar un esfuerzo de fiscalización), mientras que las multas tienen que ser altas, incluso del orden de la riqueza de cada agente económico. (Polinsky y Shavell 1979: 883).

En el caso de que los agentes económicos presenten aversión al riesgo, si el esfuerzo necesario para detectar la conducta inadecuada es suficientemente pequeño, es necesario realizar el esfuerzo necesario para elevar la probabilidad de detección. La multa óptima es igual al beneficio privado de las personas que eligen desarrollar la actividad sancionada. (Polinsky y Shavell 1979: 884).

A tal efecto, podemos concluir que los autores señalan que elevar el monto de la multa, y no realizar el esfuerzo necesario para incrementar la probabilidad de detección de la conducta inadecuada, tiene como resultado la reducción de la utilidad total del agente económico, dada la aversión del riesgo de los agentes. En otras palabras, no sería posible elevar demasiado la multa óptima, debido a la menor preferencia de los agentes económicos por la incertidumbre en el flujo de ingresos.

En consecuencia, la sanción óptima no puede ser tan elevada que represente un perjuicio excesivo para el agente económico que desarrolla la actividad, ni tan baja que no disuada la conducta infractora, requiriendo un esfuerzo de fiscalización excesivo. La ventaja de la teoría económica de determinación de sanciones consiste en que presenta un marco metodológico que se puede utilizar para asignar un valor efectivo a la multa por medio de un cálculo que utiliza información sobre costos y probabilidades de detección estimadas.

De acuerdo a lo señalado por Polinsky y Shavell en "The Theory of Public Enforcement of Law",<sup>14</sup> cuando la probabilidad de detección de un acto dañino es fija y los agentes económicos son neutrales al riesgo, la multa óptima es igual al daño dividido entre la probabilidad de detección. Sin embargo, la aversión al riesgo del agente reduce el nivel de la multa, de manera que esta es inferior al daño esperado.

---

<sup>12</sup> Essays in the Economics of Crime and Punishment, Gary S. Becker and William M. Landes, eds., NBER, 1974.

<sup>13</sup> "The Optimal Tradeoff between the Probability and Magnitude of Fines", escrito por Mitchell Polinsky y Steven Shavell, American Economic Review 69, 1979.

<sup>14</sup> "The Theory of Public Enforcement of Law", escrito por Mitchell Polinsky y Steven Shavell, Handbook of Law and Economics, Volume I, 2007. Editorial Elsevier.

Esto se aplica también para el caso en el que la probabilidad de detección dependa del nivel de esfuerzo del fiscalizador.

En consecuencia, se sostiene que el nivel de aplicación<sup>15</sup> óptimo implica que el desincentivo de la conducta es ligeramente inferior al máximo posible, puesto que de esa manera se conservan recursos (destinados a la fiscalización). Además, una pequeña reducción en relación al nivel máximo de fiscalización provoca costos sociales pequeños y que son contrarrestados con el ahorro de recursos empleados en la fiscalización. Los autores señalan además que el mecanismo de imposición de las multas debe ser utilizado en la medida de lo posible, para evitar la medida más costosa de paralización total de las actividades del agente económico (imprisonment).<sup>16</sup>

Tomando en consideración una aproximación de estos planteamientos<sup>17</sup> se considera la siguiente fórmula para describir el bienestar de la sociedad.

$$W(e, M, t) = \int_{B^*}^{\infty} Bf(B)dB - [1 - F(B^*)]\{D - p(e)q[t(\lambda + \alpha) + \kappa]\} - e$$

Donde:

$f(B)$  : Función de densidad de los beneficios ilícitos.

$F(B^*)$  : Función acumulada de los beneficios ilícitos crítico.

$B^*$  : Beneficio ilícito crítico.

$D$  : Daño generado a la sociedad por el acto infractor.

$e$  : Costo del esfuerzo de ejecución de la normativa.

$p(e)$  : Probabilidad de detección de los agentes infractores.

$M$  : Sanción monetaria.

$\kappa$  : Costos administrativos de establecer la sanción.

$q$  : Probabilidad de que la sanción sea impuesta luego de un proceso posterior a la detección de la infracción.

$\lambda$  : Desutilidad de los agentes infractores por la sanción no monetaria.

$t$  : Tiempo de duración de la sanción no monetaria.

$\alpha$  : Costo administrativo por unidad de tiempo que asume la entidad supervisora por mantener la sanción no monetaria.

A partir de estas fórmulas se puede inferir que el beneficio ilícito crítico está dado por  $B^* = p(M + \lambda t)$ ; es decir, que el beneficio crítico para el agente infractor debe ser igual al valor de la multa esperada más el valor esperado de la pérdida privada asociada a la sanción no monetaria; entendiendo que la sanción no monetaria se expresa mediante  $t$ . Finalmente, el bienestar social se maximiza si se cumple que:

<sup>15</sup> El término “aplicación” es una traducción literal del vocablo inglés “enforcement”, que se refiere al cumplimiento obligatorio de una ley, regla o regulación.

<sup>16</sup> El término “encarcelamiento” es traducción literal del vocablo inglés “imprisonment”. Literalmente, es la sanción más grave que concibe el sistema legal, pero solamente es aplicable a las personas. Por extensión, se puede aplicar también a los agentes económicos en general, sobreentendiéndose que se refiere a una sanción extrema, comparable a la detención completa de la prestación de servicios.

<sup>17</sup> Vásquez, A. y Gallardo J. (2006) Sistemas de Supervisión y Esquemas de Sanciones para el Sector Hidrocarburos. Osinergmin

[https://www.osinergmin.gob.pe/seccion/centro\\_documental/Institucional/Estudios\\_Economicos/Documentos\\_de\\_Trabajo/Documento\\_de\\_Trabajo\\_10.pdf](https://www.osinergmin.gob.pe/seccion/centro_documental/Institucional/Estudios_Economicos/Documentos_de_Trabajo/Documento_de_Trabajo_10.pdf)

$$M^* = \frac{D}{pq} + t\alpha + \kappa$$

Con ello, se puede inferir que es siempre óptimo utilizar una sanción monetaria hasta que deje de ser disuasiva, en cuyo caso será óptimo utilizar la suspensión de actividades u otra penalización no monetaria. En sí, el objetivo de las estrategias de disuasión debe ser concientizar en los agentes del mercado que los incumplimientos de las reglas de juego tienen consecuencias, siendo que los castigos causan un efecto suficiente para que el infractor no cometa la infracción nuevamente y que el mercado perciba que las instituciones son severas con los infractores.

Basado en este planteamiento, OSITRAN ha establecido una guía para la aplicación de multas<sup>18</sup>, donde las multas ad hoc quedan establecidas mediante la siguiente fórmula:

$$m = \left[ \frac{B}{\rho} + \sum_{i=1}^n D_i \right] \times F \times R$$

Donde:

- $m$  : valor de la multa.
- $B$  : Beneficio ilícito obtenido por el infractor.
- $\rho$  : Probabilidad de detección que enfrenta el infractor.
- $\sum_{i=1}^n D_i$  : suma de daños reales y/o potenciales producidos como resultado de la comisión de la infracción que tienen consecuencias sobre la vida y la salud de las personas o la calidad del servicio, así como daños potenciales sobre la vida de las personas.
- $F$  : factor de agravantes y atenuantes.
- $R$  : factor del reconocimiento del infractor.

Para efectos del cálculo realizado, se utilizará la fórmula antes presentada considerando únicamente los beneficios ilícitos y daños reales o potenciales, de tal forma que queda como:

$$m = \frac{B}{\rho} + \sum_{i=1}^n D_i$$

Donde:

- $m$  : valor de la multa.
- $B$  : Beneficio ilícito obtenido por el infractor.
- $\rho$  : Probabilidad de detección que enfrenta el infractor.
- $\sum_{i=1}^n D_i$  : suma de daños reales y/o potenciales producidos como resultado de la comisión de la infracción que tienen consecuencias sobre la vida y la salud de las personas o la calidad del servicio, así como daños potenciales sobre la vida de las personas.

Basado en la misma guía de OSITRAN, se asignan valores a los parámetros de la fórmula antes descrita.

<sup>18</sup> OSITRAN (2018) Guía Práctica para la aplicación de la metodología de determinación de multas de OSITRAN – Nuevo Reglamento de Incentivos, Infracciones y Sanciones. [https://www.ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2018/08/Guia\\_RIIS-1.pdf](https://www.ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2018/08/Guia_RIIS-1.pdf)

El beneficio ilícito obtenido por el infractor ( $B$ ) esta dado según el cálculo efectuado para cada caso considerando la actividad realizada por el agente económico sancionado.

La probabilidad de detección que enfrenta el infractor ( $\rho$ ) se toma del cuadro de la citada guía, que se replica a continuación.

**Tabla 5.** Valores asignados a la probabilidad de detección que enfrenta el infractor

Probabilidad	Valor
Alta	100%
Media	50%
Baja	20%

**Fuente:** Cuadro N° 7 de OSITRAN (2018) Guía Práctica para la aplicación de la metodología de determinación de multas de OSITRAN – Nuevo Reglamento de Incentivos, Infracciones y Sanciones. [https://www.ositran.gob.pe/antior/wp-content/uploads/2018/08/Guia\\_RIIS-1.pdf](https://www.ositran.gob.pe/antior/wp-content/uploads/2018/08/Guia_RIIS-1.pdf)

En el caso de la suma de daños reales y/o potenciales producidos como resultado de la comisión de la infracción que tienen consecuencias sobre la vida y la salud de las personas o la calidad del servicio ( $\sum_{i=1}^n D_i$ ), se distingue dos casos no excluyentes.

En el caso del daño real a la vida, es decir, donde efectivamente hay una afectación a la vida de las personas, siguiendo a la misma guía, se toma el 5% de una valoración de la vida humana<sup>19</sup>, y la gravedad de la afectación de la vida según se describe en la tabla a continuación, tomada de la guía antes señalada:

**Tabla 6.** Valor asignado al daño real a la vida

Gravedad de la afectación	Valor de la gravedad de la afectación	Valor del daño real a la vida
Leve	10%	$VV \times 5\% \times 10\%$
Moderada	50%	$VV \times 5\% \times 50\%$
Grave o fatal	100%	$VV \times 5\% \times 100\%$

VV: Valoración de la Vida Humana

**Fuente:** Cuadro N° 8 de OSITRAN (2018) Guía Práctica para la aplicación de la metodología de determinación de multas de OSITRAN – Nuevo Reglamento de Incentivos, Infracciones y Sanciones. [https://www.ositran.gob.pe/antior/wp-content/uploads/2018/08/Guia\\_RIIS-1.pdf](https://www.ositran.gob.pe/antior/wp-content/uploads/2018/08/Guia_RIIS-1.pdf)

En el caso del daño potencial, se considera el mismo valor de la vida, una probabilidad de ocurrencia de accidente con daño fatal, el porcentaje de valor a la vida humana y un parámetro según el número de usuarios afectados, como se describe en el cuadro N° 8 de la guía señalada. Se muestra los valores en la tabla a continuación:

<sup>19</sup> En la guía citada no se indica expresamente, pero en el análisis más adelante se considera el valor dado por la Estimación del Costo Social por Fallecimiento Prematuro ([https://www.mef.gob.pe/contenidos/inv\\_publica/docs/parametros\\_evaluacion\\_social/Valor\\_Estadistico\\_Vida.pdf](https://www.mef.gob.pe/contenidos/inv_publica/docs/parametros_evaluacion_social/Valor_Estadistico_Vida.pdf)) y que es empleada en la valoración de proyectos de inversión pública, tal como señala el numeral 5 del Anexo N° 11: Parámetros de Evaluación Social, de la Directiva General N° 001-2019-EF/63.01, Directiva General del Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones, aprobada por la Resolución Directoral N° 001-2019-EF/63.01, y modificatorias.

**Tabla 7. Valor asignado al daño potencial a la vida**

Probabilidad de ocurrencia de accidente fatal	Valor del daño a la vida según el número de personas potencialmente afectadas			
	1 a 2 personas	3 a 5 personas	6 a 10 personas	Más de 10 personas
Casi nula (1%)	$1\% \times VV \times 1.5 \times 1\%$	$1\% \times VV \times 4 \times 1\%$	$1\% \times VV \times 8 \times 1\%$	$1\% \times VV \times 16 \times 1\%$
Muy Bajo (10%)	$1\% \times VV \times 1.5 \times 10\%$	$1\% \times VV \times 4 \times 10\%$	$1\% \times VV \times 8 \times 10\%$	$1\% \times VV \times 16 \times 10\%$
Bajo (20%)	$1\% \times VV \times 1.5 \times 20\%$	$1\% \times VV \times 4 \times 20\%$	$1\% \times VV \times 8 \times 20\%$	$1\% \times VV \times 16 \times 20\%$
Mediana (50%)	$1\% \times VV \times 1.5 \times 50\%$	$1\% \times VV \times 4 \times 50\%$	$1\% \times VV \times 8 \times 50\%$	$1\% \times VV \times 16 \times 50\%$
Alta (70%)	$1\% \times VV \times 1.5 \times 70\%$	$1\% \times VV \times 4 \times 70\%$	$1\% \times VV \times 8 \times 70\%$	$1\% \times VV \times 16 \times 70\%$

VV: Valoración de la Vida Humana

Fuente: Cuadro N° 8 de OSITRAN (2018) Guía Práctica para la aplicación de la metodología de determinación de multas de OSITRAN – Nuevo Reglamento de Incentivos, Infracciones y Sanciones. [https://www.ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2018/08/Guia\\_RIIS-1.pdf](https://www.ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2018/08/Guia_RIIS-1.pdf)

De otro lado, es pertinente señalar que los montos de las sanciones por infracciones de tránsito previstas en el RTRAN son montos fijos. Así pues, según el artículo 311 del RTRAN se regula que una infracción muy grave le corresponde 12%, 24%, 50% o 100% de la UIT; con lo que, para nuestro caso en concreto, se acoge el 12% de la UIT.

En tal sentido, se ha considerado lo siguiente:

**M45:** Para la valoración de esta multa se asume un beneficio ilícito por el no pago del peaje, tomando el caso de un camión de 6 ejes que pasa (o debería pasar) por un punto de peaje un total de 12 veces antes de ser detectado. Considerando una tarifa de S/ 9.50 y una probabilidad media de detección (50%) se aproxima el valor hallado a 12% UIT, al no tomarse un valor de daño real o potencial.

**M46:** En este caso se considera el daño potencial a la vida humana (pensando en trabajadores del peaje u otros usuarios de la vía (una a dos), con una probabilidad de ocurrencia de accidente de 10%. Aplicando la metodología descrita, se aproxima al valor más cercano, por lo que corresponde un 12% UIT.

De conformidad con análisis metodológico señalado, se ha determinado la aplicación de las siguientes sanciones para las conductas infractoras:

CÓDIGO	INFRACCIÓN	CALIFICACIÓN	SANCIÓN	PUNTOS QUE ACUMULA	MEDIDA PREVENTIVA	RESPONSABILIDAD SOLIDARIA
<b>M</b>	<b>MUY GRAVES</b>					
(...)						
M45	Realizar la circulación por rutas que no forman parte de caminos, vías urbanas o del Sistema nacional de Carreteras – SINAC, evadiendo el pago del peaje	Muy grave	Multa 12%UIT	50	Internamiento del vehículo y retención de la licencia de conducir	
M46	Efectuar maniobras y/o acciones	Muy grave	Multa 12% UIT	50	Internamiento del vehículo y	

	generando daños materiales a la infraestructura o garitas de pago de peaje				retención de la licencia de conducir	
(...)						

- Primera Disposición Complementaria Final:

Como Primera Disposición Complementaria Final se establece un plazo noventa (90) días calendarios contabilizados desde el día siguiente de la publicación del presente Decreto Supremo en el diario oficial “El Peruano”, para la entrada en vigencia de las infracciones tipificadas con código M45 y M46 del Anexo I “CUADRO DE TIPIFICACIÓN, SANCIONES, MEDIDAS PREVENTIVAS Y CONTROL DE PUNTOS APLICABLES A LAS INFRACCIONES AL TRÁNSITO TERRESTRE” del RETRAN, ello a efectos de mayor predictibilidad hacia el conductor.

- Segunda Disposición Complementaria Final:

Como Segunda Disposición Complementaria Final se establece la elaboración de una Resolución Directoral que aprueba los lineamientos para la interoperabilidad de la información generada en el telepeaje.

Al respecto, consideramos importante la emisión de la referida Resolución Directoral con el objetivo de establecer los lineamientos para la remisión de información que pueda efectuarse, por ejemplo, entre las Municipalidades Provinciales o la SUTRAN, para el inicio de los procedimientos administrativos sancionador. Contar con dichos elementos permitirá que la interoperabilidad sea eficiente.

- Tercera Disposición Complementaria Final:

En el primer párrafo de la Tercera Disposición Complementaria Final se ha establecido que el MTC, a través de Provias Nacional, y la Dirección General de Programas y Proyectos en Transporte - DGPPT, evalúa, articula y/o promueve, en el marco de sus competencias, la implementación de estrategias, proyectos pilotos, programas y/o proyectos de inversión, innovación e implementación de herramientas tecnológicas, que coadyuven en la adecuada implementación del telepeaje en las redes viales concesionadas y no concesionadas, en coordinación con las entidades públicas competentes y actores privados.

Esta Tercera Disposición Complementaria Final tiene por objeto que Provias Nacional y la DGPPT puedan realizar los estudios en campo y coordinaciones con los actores (por ejemplo, los concesionarios, el OSITRAN, INACAL, etc.) para evaluar la forma óptima de implementar progresivamente el telepeaje, sin desconocer las obligaciones actuales de los administradores de las garitas o infraestructura de peajes que se encuentren establecidos en los contratos vigentes de concesión.

Por su parte, el segundo párrafo de la Tercera Disposición Complementaria Final se ha establecido que las autoridades descritas en el primer párrafo (ósea, MTC, a través de Provias Nacional, y la DGPPT), los Gobiernos Regionales y Locales, con el apoyo de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y

Mercancías - SUTRAN, la Policía Nacional del Perú y/o el Ministerio Público, pueden coordinar las acciones necesarias para la clausura y el inicio, de corresponder, de la determinación de las responsabilidades administrativas y/o penales de las rutas que no forman parte de caminos, vías urbana o del Sistema Nacional de Carreteras - SINAC. La entidad a cargo de la gestión de la infraestructura o el concesionario, brinda información a las autoridades citadas alertando sobre las rutas no autorizadas.

Este segundo párrafo tiene por objeto abordar la problemática de la apertura de rutas no habilitadas (rutas que no forman parte de caminos, vías urbanas o del Sistema Nacional de Carreteras – SINAC) por donde circulan los vehículos que pretenden evadir los peajes. Desde el MTC consideramos que esta actividad resulta ser perjudicial no solo para administradores de las vías (entidades a cargo de la gestión de la infraestructura y concesionarios), sino también para los propios pasajeros y conductores ya que la circulación por vías no autorizadas implica un riesgo potencial para la ocurrencia de siniestros de tránsito; razón por la cual las entidades con competencia en sus redes viales, apoyándose en otras entidades como la SUTRAN, la Policía Nacional del Perú y/o el Ministerio Público, puedan coordinar y elaborar acciones para clausura de dichas rutas no autorizadas y el inicio de las responsabilidades administrativas y/o penales.

- Cuarta Disposición Complementaria Final:

En el primer párrafo de la Cuarta Disposición Complementaria Final se indica que las disposiciones relativas al peaje establecidas en los contratos de concesión vigentes, se circunscriben a lo señalado en dichos contratos. En caso se opte por la implementación del telepeaje, resulta de aplicación lo regulado en el presente Decreto Supremo, en atención a las estrategias señaladas en la Tercera Disposición Complementaria Final del presente Decreto Supremo.

Como se ha mencionado, los dieciséis (16) contratos de concesión en la red vial nacional, fueron suscritos y cuentan con derechos y obligaciones para la construcción, mantenimiento y operación de las rutas. En atención a ello, las obligaciones y asignaciones de riesgo respecto a la implementación de la tecnología que se implementa para el cobro del peaje, se estipulan en cada uno de dichos contratos de concesión. En ese sentido, y tomando en cuenta la seguridad jurídica de los contratos, se debe respetar lo estipulado en los contratos vigentes.; no obstante, desde el MTC se busca promover una implementación del telepeaje en atención a las coordinaciones que pueda tenerse con los concesionarios, lo cual implica el diálogo con los concesionarios vigentes.

En cuanto al segundo párrafo de la Cuarta Disposición Complementaria Final se establece que los proyectos de concesión de carreteras que aún no cuenten con un contrato suscrito al momento de la entrada en vigencia del presente Decreto Supremo, implementan el telepeaje en sus rutas concesionadas en coordinación con las entidades competentes.

Al respecto, y tomando en cuenta que el telepeaje amerita ser implementado en las redes viales, se ha dispuesto que todo nuevo proyecto de concesión en carreteras (contratos que vayan a suscribirse posterior a la entrada en vigencia de la presente norma) implementen el telepeaje en sus rutas. La cantidad de carriles del telepeaje dependerá de las características de la vía, flujo vehicular, entre otros aspectos (por

lo menos un carril habilitado para el telepeaje).

## VII. **SOBRE EL NUEVO ESTADO QUE GENERA EL PROYECTO**

Tengamos presente que la finalidad ulterior que se pretende alcanzar es la reducción de la afectación a los usuarios de las vías concesionadas y no concesionadas mediante la disminución del tiempo de espera en garitas, mediante el uso de herramientas tecnológicas que faciliten la identificación vehicular, para su posterior cuantificación del monto del peaje y su pago automático; así como, desincentivar actos de evasión de pago del peaje, y daños a la infraestructura de la garitas, procurando la salvaguarda de la infraestructura vial y el adecuado recaudo.

En ese sentido, la medida que se plantea para lograr dicha finalidad es la implementación de dispositivos electrónicos a ser instalados en los vehículos automotores para efectuar su identificación, el cobro automático de los peajes (telepeaje) y que posibilitarían que los usuarios (conductores y pasajeros) que circulen por las garitas o infraestructura de peajes no dependan de los métodos tradicionales basados en la transacción manual de dinero y recepción del ticket de pago, toda vez que ello ocasiona, conforme se ha desarrollado en los párrafos anteriores, escenarios de posible congestionamiento o embotellamiento en los carriles.

Así pues, se ha considerado oportuno posibilitar el uso de herramientas tecnológicas que coadyuven en el cobro de los peajes al representar una oportunidad ágil que facilitarían una óptima circulación de los vehículos por las garitas o infraestructura de peajes. Estas herramientas tecnológicas mejorarían la eficiencia en la gestión del cobro de los peajes toda vez que agilizarían el proceso de atención permitiendo la identificación vehicular, cuantificación.

A modo de ejemplo se puede citar la experiencia internacional en el uso de herramientas tecnológicas que son instaladas en los vehículos que facilitan el cobro en las casetas de peajes. Así pues, el pago electrónico de los peajes emplea tecnologías de información y comunicación (TIC) para cobrar automáticamente los peajes sin que sea necesario que los vehículos se detengan en las garitas de peaje.

En relación a las tecnologías empleadas<sup>20</sup>, los sistemas con equipamiento dedicado en la vía son ampliamente empleados mediante la comunicación entre un emisor en el vehículo y antenas en la vía por donde este pasa. El más empleado es el DSRC, que puede alcanzar mayor velocidad y capacidad de comunicación; asimismo, se ha vuelto popular el RFID, que es relativamente más barato al requerir únicamente una pequeña etiqueta en el vehículo. En algunos países también se emplea rayos infrarrojos para la comunicación en vez de onda de radio. Otra alternativa es el uso de la red de satélites de navegación para ubicar al vehículo, lo que se puede emplear en combinación con otros sensores, transmitiéndose la información a través de la red celular, por lo que no se requiere equipamiento dedicado, reduciendo el costo de infraestructura. Por otro lado, y como mecanismo para garantizar el cumplimiento, se emplean equipamiento como la DSRC o cámaras como método de comprobación.

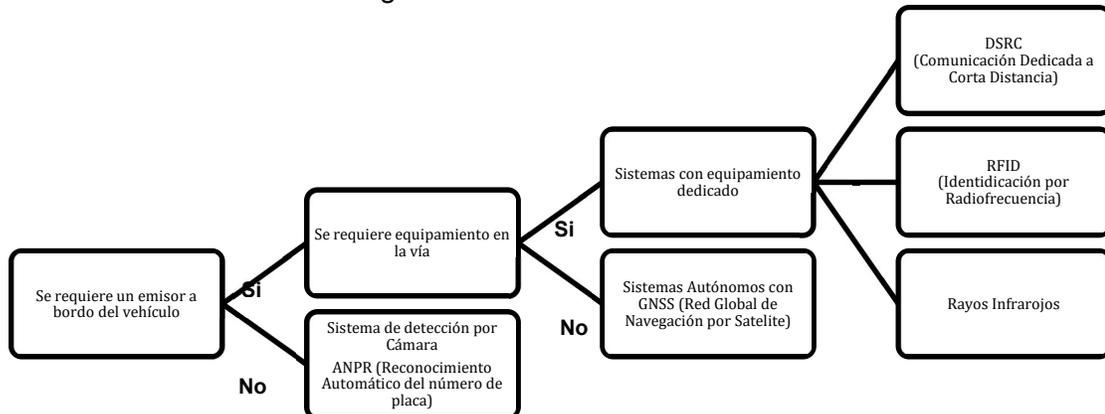
Una alternativa adicional es el uso de cámaras para capturar las imágenes de los

---

<sup>20</sup> Toriumi, Azusa. "Electronic Toll Collection" En International Encyclopedia of Transportation, 60–67. Elsevier, 2021. <http://dx.doi.org/10.1016/b978-0-08-102671-7.10295-7>.

vehículos pasando, de la que se extrae el número de placa del reconocimiento de imágenes. Esto no requiere ningún emisor, lo que permite a los usuarios emplear las vías sin ningún tipo de requisito. Sin embargo, actualmente el reconocimiento automático completo no es tan exacto como en los otros sistemas, además de existir preocupaciones sobre la privacidad y problemas jurisdiccionales. Cabe señalar que la clasificación de vehículos es necesaria cuando hay distintas tarifas de peajes, lo que se resuelve con información en la etiqueta de RFID o mediante el uso de sensores, como el de peso en movimiento (WIM) mecanismo para evitar la sobrecarga de camiones y que será usado en el peaje por peso en China.

**Gráfico 1.** Tecnologías de Identificación Automática de Vehículos



**Fuente:** Toriumi, Azusa. "Electronic Toll Collection."

Japón<sup>21</sup> es uno de los pocos países en emplear un único sistema de pago de peajes electrónicos, denominado sistema ETC, aplicada a todas las vías expresas con peaje de dicho país. Con el incremento del uso de este sistema, la congestión vehicular ha decrecido, principalmente ante la reducción de los cuellos de botella en las plazas de peaje.

En el caso de Singapur<sup>22</sup>, se ha reemplazado el sistema operado manualmente por el sistema electrónico, que emplea DSRC para leer la información del identificador colocado en los vehículos, asociando los pagos con este. Para facilitar el cumplimiento, todas las garitas con cuentan con cámaras infrarrojas para leer las placas de los vehículos que no han pagado el monto de la vía, mediante reconocimiento automático o de manera manual. Actualmente, existen planes para reemplazar este sistema por uno basado en los Satélites de Navegación Global (GNSS), que no requieren garitas.

En el caso de Londres, se aplica un cargo por congestión a los vehículos que entran o permanecen en el centro de Londres (Congestion Charge Zone) entre las 7 am y 6 pm en los días de semana, empleándose cámaras instaladas a la entrada del centro de Londres. También existe una zona de bajas emisiones, que opera de manera similar para que los vehículos que no cumplen con el mínimo de emisiones tengan que pagar por ingresar y permanecer en estas zonas. De manera similar, en el caso

<sup>21</sup> Toriumi, Azusa. "Electronic Toll Collection" En International Encyclopedia of Transportation, 60–67. Elsevier, 2021. <http://dx.doi.org/10.1016/b978-0-08-102671-7.10295-7>.

<sup>22</sup> Kian Keong Chin. "Road Pricing—Theory and Applications" En International Encyclopedia of Transportation, 68–73. Elsevier, 2021. <http://dx.doi.org/10.1016/b978-0-08-102671-7.10295-7>.

de Estocolmo, se introdujo un mecanismo que requiere a ciertos vehículos pagar una tarifa por entrar o dejar el centro de la ciudad entre las 6:30 am y las 6:30 pm en los días de semana.

En Europa<sup>23</sup> se ha introducido en la red de carreteras distintos sistemas de tarificación basados en el principio de pago por uso. En el caso de Suiza, se emplea un transponedor denominado OBU que está conectado a un tacógrafo y almacena los datos del vehículo, además de antenas GPS y DSRC. A partir del GPS y empleando pórticos de vigilancia con DSRC y la información remitida por el usuario para el pago se logra un modelo eficaz, con evasiones en el pago inferiores al 1%. En Austria se plantea una tarificación que diferencia vehículos ligeros y pesados, empleando el sistema DSRC que se comunica con más de 800 pórticos en las carreteras del país, empleando medios humanos y automáticos para las labores de vigilancia, lo que incluye los pórticos dotados con cámaras de vigilancia, además de estaciones portátiles de control y puestos de barreras en tramos especiales para comprobar el estado del emisor del vehículo. En Alemania se emplea la localización por satélites (GNSS) con el uso de telefonía móvil, que transmite la información sobre el recorrido por tramos con peaje obligatorio. Para el cumplimiento del pago se emplea controles automáticos (pórticos que verifican si los vehículos han sido registrados correctamente y si la unidad está encendida) y controles fijos y móviles con los que se desvía y detiene vehículos sospechosos. En República Checa se emplea DSRC y pórticos de la infraestructura existente, que se busca combinar con un nuevo modelo basado en la tecnología vía satélite. En el caso de Polonia, se emplea un sistema free flow tipo DSRC, lo que se controla con pórticos fijos, que activan lectores y cámaras de vigilancia, buscando reconocer la matrícula, además de unidades móviles para verificar el funcionamiento del emisor.

En el caso de Chile<sup>24</sup>, se ha implementado un sistema de peaje “free-flow” en vía urbana de Santiago de Chile (Autopista Norte-Sur), lo que ha permitido que se realice el cobro de peaje sin generar aglomeraciones en el tránsito y de forma segura para el usuario sin tener que interrumpir su viaje.

---

<sup>23</sup> De las Heras, Javier (2019) Evaluación de los sistemas de cobro electrónico de peajes en la gestión de las carreteras. [https://oa.upm.es/56768/1/JAVIER\\_DE\\_LAS\\_HERAS\\_MOLINA.pdf](https://oa.upm.es/56768/1/JAVIER_DE_LAS_HERAS_MOLINA.pdf)

<sup>24</sup> Gamboa, Alvaro; Idrogo, Maria; Carhuallanqui, Gisela (2021) Sistema inteligente de transporte para el control de la informalidad para enfrentar la ineficacia de la fiscalización a la informalidad del servicio de transporte terrestre de personas en vías nacionales realizada por la Sutran en la Región Lima <http://hdl.handle.net/20.500.12404/23096>

**Tabla 8.** Uso de tecnologías de Identificación Automática de Vehículos y políticas

		Como mecanismo de Financiamiento			Gestión del tráfico	
		Carretera con peaje	Vías interurbanas (vehículos pesados)	Todas las vías	Vías urbanas (horas punta)	Vías interurbanas
<b>ANPR</b>					Londres, Estocolmo	
<b>DSRC</b>		Más de 50 países	Austria, República Checa, Polonia, Eslovenia*		Oslo, Bergen, Singapur	
<b>GNSS</b>	<b>Red móvil</b>		Alemania, Eslovaquia, Hungría, Bélgica, Rusia, Bulgaria*		Singapur*	
	<b>Odómetro</b>			Cargo de Peaje en Estados Unidos		
	<b>DSRC</b>					Japón
<b>RFID</b>		Norteamérica, América central y Sudamérica, India, Taiwán				Estados Unidos (vías de alta velocidad)
<b>Nuevo DSRC</b>		Corea del Sur *				
<b>WIM</b>		China				

\* Por introducir en el futuro cercano

Fuente: Toriumi, Azusa. "Electronic Toll Collection."

En relación a las sanciones por el no pago de peajes, se debe anotar que en Chile se sanciona con multa de una unidad tributaria mensual (aprox. US\$ 70) por transitar en los caminos públicos en que opere un sistema electrónico de cobro de tarifas o peajes sin el dispositivo electrónico habilitado u otro sistema complementario que permitan su cobro<sup>25</sup>. En el caso de España, la multa por no abonar el importe de la tasa por circular por una vía con peaje es de 100 euros (infracción leve), mientras que si un conductor abandona su coche en el propio peaje porque se niega a pagarlo la multa es de 200 euros (infracción grave). En el caso de Portugal, la multa corresponde a 7 veces el valor del importe no pagado<sup>26</sup>. En el caso de Colombia, "No pagar peaje en los sitios establecidos" se sanciona con 8 salarios mínimos diarios legales vigentes<sup>27</sup> (aprox. 90 dólares). Salvo en el caso chileno, no se observa otros países que tengan sanciones que se apliquen en el contexto de peajes electrónicos, sino que se aplica una única sanción por no pagar peaje.

Según muestran algunos estudios, en países como Noruega el pago electrónico del peaje puede manejar tres veces el volumen de tráfico que el peaje manual, mientras que en Estados Unidos un peaje manual puede manejar 350 vehículos por hora frente a uno electrónico que puede 1200 vehículos por hora y en el caso de vías de flujo

<sup>25</sup> <https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=1007469&idParte=8795217&idVersion=2020-02-29>

<sup>26</sup> <https://www.20minutos.es/motor/actualidad/multa-saltarse-peaje-espana-5163712/>

<sup>27</sup> <https://www.colombia.com/actualidad/codigos-leyes/codigo-de-transito/Tit4Cp2-sanciones-por-incumplimiento.aspx>

libre, puede alcanzar 1800 vehículos por hora<sup>28</sup>, mientras que en las vías mixtas el incremento del flujo vehicular no es tanto, pero el flujo es mayor en las vías con peaje electrónico. En el caso de Japón, se documenta una reducción del tiempo perdido por congestión en cerca de un tercio ante el uso de un sistema de peajes electrónicos.

En el caso del Perú, un estudio que considera<sup>29</sup> una simulación que mide el impacto de la implementación de un sistema RFID<sup>30</sup> tag se proponen dos alternativas: un carril express de uso exclusivo con tag donde no es necesario detenerse, o tener carriles con caseta mixta, donde se puede pagar con tag y también de manera manual, asumiendo que el 30% de los vehículos utilizan telepeaje en ambos casos. Con esto, los tiempos promedio de espera empleando casetas mixtas disminuyen entre 45% y 46%, mientras que con el uso de un carril exclusivo disminuye entre 54% y 65%.

### VIII. ANÁLISIS DE IMPACTOS CUANTITATIVOS Y/O CUALITATIVOS DE LA NORMA

Como se expuso anteriormente en el cuadro de “Alternativas regulatorias y no regulatorias”, se identificaron como alternativas: 1) mantener la regulación actual, 2) que los gestores de las vías implementen mejoras, 3) Ampliar el diseño vial para contar con más garitas (infraestructura), y 4) modificar el RTRAN.

Dicho ello, en los siguientes párrafos se identifican los principales actores involucrados y una aproximación cualitativa de los costos y beneficios en estas alternativas:

Se identifica como grupos afectados los usuarios de las vías, sean estos conductores privados, conductores de transporte público o de mercancías, y los pasajeros que emplean los servicios de transporte terrestre; al Estado, en particular a las municipalidades provinciales, la Policía Nacional del Perú, la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías - SUTRAN y el Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público – OSITRAN; y las personas jurídicas, en particular los concesionarios de los contratos de concesión suscritos con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y los concesionarios de los contratos de concesión suscritos con la Municipalidad Metropolitana de Lima y otros gobiernos locales.

A continuación, el cuadro breve de impactos para cada una de las alternativas:

Identificación de impactos de alternativas de solución*				
Impactos	Usuarios de las vías	Estado	Persona Jurídica	Otros
Alternativa 1: No Regulación (opción cero)				
Económicos	Negativo fuerte	No aplica	Negativo débil	Ninguno

<sup>28</sup> Toriumi, Azusa. "Electronic Toll Collection." En International Encyclopedia of Transportation, 60–67. Elsevier, 2021. <http://dx.doi.org/10.1016/b978-0-08-102671-7.10295-7>.

<sup>29</sup> Cuadros, Claudia, Orillo, Jeanpierre (2016) Aplicación del Sistema de Telepeaje como medida de mitigación de la congestión vehicular en el peaje de Sullana de la Autopista del Sol. Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas <http://hdl.handle.net/10757/621694>

<sup>30</sup> Identificación por radiofrecuencia.

<b>Identificación de impactos de alternativas de solución*</b>				
Sociales	Negativo débil	Ninguno	Ninguno	Ninguno
Ambientales	Negativo débil	No aplica	No aplica	Ninguno
<b>Alternativa 2: Permitir que sean los propios concesionarios o Provias Nacional quienes implementen mejoras (no regulatoria)</b>				
Económicos	Negativo fuerte	No aplica	Positivo débil	Ninguno
Sociales	Positivo débil	Positivo débil	Positivo débil	Ninguno
Ambientales	Positivo débil	No aplica	No aplica	Ninguno
<b>Alternativa 3: Ampliar el diseño vial para contar con mas garitas (no regulatoria)</b>				
Económicos	Positivo débil	Negativo fuerte	Negativo fuerte	Ninguno
Sociales	Positivo fuerte	Negativo débil	No aplica	Ninguno
Ambientales	Positivo débil	No aplica	No aplica	Ninguno
<b>Alternativa 4: Modificar el Reglamento Nacional de Tránsito (regulatoria)</b>				
Económicos	Positivo fuerte	No aplica	Positivo fuerte	Ninguno
Sociales	Positivo fuerte	Positivo débil	Positivo fuerte	Ninguno
Ambientales	Positivo débil	No aplica	No aplica	Ninguno

Elaboración DPNTRA

En el siguiente cuadro se realiza un desarrollo de los costos y beneficios, conforme se aprecia:

<b>Identificación de impactos de alternativas de solución*</b>				
<b>Impactos</b>	<b>Usuarios de las vías</b>	<b>Estado</b>	<b>Persona Jurídica</b>	<b>Otros</b>
<b>Alternativa 1: No Regulación (opción cero)</b>				
Económicos	Negativo fuerte	No aplica	Negativo débil	Ninguno
Sociales	Negativo débil	Ninguno	Ninguno	Ninguno
Ambientales	Negativo débil	No aplica	No aplica	Ninguno

Alternativa 2: Permitir que sean los propios concesionarios o Provias Nacional quienes implementen mejoras (no regulatoria)				
Económicos	Negativo fuerte	No aplica	Positivo débil	Ninguno
Sociales	Positivo débil	Positivo débil	Positivo débil	Ninguno
Ambientales	Positivo débil	No aplica	No aplica	Ninguno
Alternativa 3: Ampliar el diseño vial para contar con mas garitas (no regulatoria)				
Económicos	Positivo débil	Negativo fuerte	Negativo fuerte	Ninguno
Sociales	Positivo fuerte	Negativo debil	No aplica	Ninguno
Ambientales	Positivo débil	No aplica	No aplica	Ninguno
Alternativa 4: Modificar el Reglamento Nacional de Tránsito (regulatoria)				
Económicos	Positivo fuerte	No aplica	Positivo fuerte	Ninguno
Sociales	Positivo fuerte	Positivo débil	Positivo fuerte	Ninguno
Ambientales	Positivo débil	No aplica	No aplica	Ninguno

Cuadro detallado de costos y beneficios														
Impactos			Alternativa 1			Alternativa 2			Alternativa 3			Alternativa 4		
C/B			Usuar ios de las vías	Esta do	Perso nas jurídi cas									
C.1.Costos Directos (CD)	C.1.1. Costos de cumplimiento	C.1.1.1.Pagos directos	+++			++			+++	+++	+++	+		+
		C.1.1.2. Costos sustantivos de cumplimiento			+++					++	++			+
		C.1.1.3.Cargas administrativas			++					+	+			
C.1.Costos Indirectos (CI*)	C.1.2. Costos indirectos de cumplimiento													
	C.1.3. Otros costos	C.1.3.1. Efectos de												

Cuadro detallado de costos y beneficios															
Impactos			Alternativa 1			Alternativa 2			Alternativa 3			Alternativa 4			
C/B			Usuar ios de las vías	Esta do	Perso nas jurídi cas	Usuar ios de las vías	Esta do	Perso nas jurídi cas	Usuar ios de las vías	Esta do	Perso nas jurídi cas	Usuar ios de las vías	Esta do	Perso nas jurídi cas	
	indirecto	sustitución													
		C.1.3.2. Costos de transacción													
		C.1.3.3. Competencia reducida y asignación ineficiente de recursos													
		C.1.3.4. Acceso reducido al mercado													
		C.1.3.5. Inversión e innovación reducidas													
		C.1.3.5. Incertidumbre e inversión													
		C.2. Costos de observación o de implementación (CO)	C.2.1. Costos únicos de adaptación					++							
C.2.2. Costos de información															
C.2.3. Costos de monitoreo, inspecciones y sanciones				++	++										
C.2.4. Costos de adjudicación / litigio															
<b>Costos totales (CD + CI + CO)</b>			+++	++	+++	++			+++	+++	+++	+		+	
B-1 Beneficios Directos (BD)	B-1.1 Salud, B-1.2 Medioambiente y B-1.3 Seguridad					+			+			+			

Cuadro detallado de costos y beneficios													
Impactos		Alternativa 1			Alternativa 2			Alternativa 3			Alternativa 4		
C/B		Usuarios de las vías	Estado	Personas jurídicas	Usuarios de las vías	Estado	Personas jurídicas	Usuarios de las vías	Estado	Personas jurídicas	Usuarios de las vías	Estado	Personas jurídicas
	B-1.4 Eficiencia de mercado y B-1.5 Reducción de costos				+			+			++		
	B-1.6 Otros beneficios directos												
B-1 Beneficios Indirectos (BI*)	B-2.1 Beneficios indirectos de cumplimientos					+	+				+	++	++
	B-2.2 Beneficios macroeconómicos												
	B-2.3 Otros beneficios indirectos												
B-3 Beneficios no monetizables (BNM)	B-3.1 Otros beneficios no monetizados										++		
<b>Beneficios totales (BD + BI)</b>						+	+	++			+++	++	++

**Nota:** “+” (impacto bajo), “++” (impacto medio), y finalmente, “+++” (impacto fuerte)

Elaboración DPNTRA

A continuación, se señala el criterio seguido para la ponderación de los impactos:

### **Opción Cero:**

#### Usuarios de las vías

C.1.1.1. Pagos directos: Significancia fuerte (+++)

El pago de los peajes representa un costo importante para conductores privados, conductores de transporte público y de mercancías, y puede ser trasladados pasajeros.

#### Estado

C.2.3. Costos de monitoreo, inspecciones y sanciones: Significancia moderada (++)

El uso de peajes manuales dificulta la gestión de la información en relación al tránsito de vehículos, tiempos de atención, entre otros, requeridos para efectos de la supervisión por parte de las entidades competentes y la toma de decisiones.

#### Personas jurídicas

C.1.1.2. Costos sustantivos de cumplimiento: Significancia fuerte (+++)

La administración de peajes manuales implica costos importantes en personal.

C.2.3. Costos de monitoreo, inspecciones y sanciones: Significancia moderada (++)

La administración de peajes manuales requiere un esfuerzo importante en la supervisión del trabajo del personal en las garitas y la gestión del dinero en efectivo.

## **Opción No Regulatoria: Permitir que sean los propios concesionarios o Provias Nacional quienes implementen**

### Usuarios de las vías

#### C.1.1.1. Pagos directos: Significancia moderada (++)

El pago de los peajes representa un costo importante para conductores privados, conductores de transporte público y de mercancías, y puede ser trasladados pasajeros. Estos costos pueden moderarse levemente ante la implementación por parte de los propios concesionarios o provias nacional.

#### C.2.1. Costos únicos de adaptación: Significancia moderada (++)

Los usuarios deben adoptar la opción tecnológica elegida por cada administrador de las vías e incurrir en los costos que esto suponga (según cada tecnología).

#### B-1.1 Salud, B-1.2 Medioambiente y B-1.3 Seguridad: Significancia baja (+)

La implementación de medidas por parte de concesionarios o Provias Nacional puede reducir la congestión y en tal medida tener un impacto medioambiental.

#### B-1.4 Eficiencia de mercado y B-1.5 Reducción de costos: Significancia baja (+)

La implementación de medidas por parte de concesionarios o Provias Nacional puede reducir la congestión y en tal medida tener un impacto en los costos de desplazamiento.

### Estado

#### B-2.1 Beneficios indirectos de cumplimientos: Significancia baja (+)

Mejora en la gestión de la información en relación al tránsito de vehículos, tiempos de atención, entre otros, requeridos para efectos de la supervisión por parte de las entidades competentes y la toma de decisiones.

### Personas jurídicas

#### C.1.1.2. Costos sustantivos de cumplimiento: Significancia moderada (++)

La administración de peajes manuales implica costos importantes en personal, que se pueden aminorar en la medida que se implementa telepeaje.

#### C.1.1.3. Cargas administrativas: Significancia moderada (++)

La administración de peajes manuales requiere un esfuerzo importante en la supervisión del trabajo del personal en las garitas y la gestión del dinero en efectivo, que se puede aminorar con la implementación de telepeaje y los pagos electrónicos.

#### B-2.1 Beneficios indirectos de cumplimientos: Significancia baja (+)

La administración de los peajes se beneficia por el uso de tecnologías de telepeaje.

## **Opción No Regulatoria: Ampliar el diseño vial para contar con más garitas (infraestructura)**

### Usuarios de las vías

#### C.1.1.1. Pagos directos: Significancia fuerte (+++)

El pago de los peajes representa un costo importante para conductores privados, conductores de transporte público y de mercancías, y puede ser trasladados pasajeros. Estos costos pueden incrementarse ante la inversión en infraestructura.

#### B-1.1 Salud, B-1.2 Medioambiente y B-1.3 Seguridad: Significancia baja (+)

La implementación de infraestructura puede reducir la congestión y en tal medida tener un impacto medioambiental.

#### B-1.4 Eficiencia de mercado y B-1.5 Reducción de costos: Significancia baja (+)

La implementación de infraestructura puede reducir la congestión y en tal medida tener un impacto en los costos de desplazamiento.

### Estado

#### C.1.1.1. Pagos directos: Significancia fuerte (+++)

La implementación de la infraestructura a iniciativa del Estado implicará un

desembolso de recursos financieros en el caso de los peajes no concesionarios y la revisión de los contratos, con posible aporte del Estado, en el caso de los peajes concesionados.

#### Personas jurídicas

C.1.1.1. Pagos directos: Significancia fuerte (+++)

La implementación de la infraestructura implicará un desembolso de recursos financieros en el en el caso de los peajes concesionados.

C.1.1.2. Costos sustantivos de cumplimiento: Significancia fuerte (+++)

La administración de peajes manuales implica costos importantes en personal.

C.2.3. Costos de monitoreo, inspecciones y sanciones: Significancia moderada (++)

La administración de peajes manuales requiere un esfuerzo importante en la supervisión del trabajo del personal en las garitas y la gestión del dinero en efectivo.

### **Opción Regulatoria:**

#### Usuarios de las vías

C.1.1.1. Pagos directos: Significancia baja (+)

El pago de los peajes representa un costo importante para conductores privados, conductores de transporte público y de mercancías, y puede ser trasladados pasajeros. Estos costos pueden moderarse ante la implementación del telepeaje.

B-1.1 Salud, B-1.2 Medioambiente y B-1.3 Seguridad: Significancia moderada (++)

La implementación del telepeaje puede reducir la congestión y en tal medida tener un impacto medioambiental

B-1.4 Eficiencia de mercado y B-1.5 Reducción de costos: Significancia fuerte (+++)

La implementación del telepeaje puede reducir la congestión y en tal medida tener un impacto en los costos de desplazamiento.

B-2.1 Beneficios indirectos de cumplimientos: Significancia moderada (++)

Al implementarse el telepeaje, se reducen los tiempos de desplazamiento y sobrecostos de combustible.

B-3.1 Otros beneficios no monetizados: Significancia moderada (++)

Beneficios derivados de la tranquilidad y practicidad de realizar pagos electrónicos con el telepeaje.

#### Estado

B-2.1 Beneficios indirectos de cumplimientos: Significancia moderada (++)

Mejora en la gestión de la información en relación al tránsito de vehículos, tiempos de atención, entre otros, requeridos para efectos de la supervisión por parte de las entidades competentes y la toma de decisiones, a partir de la implementación de telepeaje.

#### Personas jurídicas

C.1.1.2. Costos sustantivos de cumplimiento: Significancia baja (+)

La administración de peajes manuales implica costos importantes en personal, que se aminoran en la medida que se implementa telepeaje.

C.1.1.3. Cargas administrativas: Significancia baja (+)

La administración de peajes manuales requiere un esfuerzo importante en la supervisión del trabajo del personal en las garitas y la gestión del dinero en efectivo, que se aminoran con la implementación de telepeaje y los pagos electrónicos.

B-2.1 Beneficios indirectos de cumplimientos: Significancia moderada (++)

La administración de los peajes se beneficia por el uso de tecnologías de telepeaje.

## **IX. ANÁLISIS DE IMPACTO REGULATORIO – AIR EX ANTE**

Mediante Resolución de Secretaría de Gestión Pública N° 008-2021-PCM-SGP se aprobó el Plan de Implementación del Análisis de Impacto Regulatorio Ex Ante para las entidades públicas del Poder Ejecutivo. Dicho Plan señala el Cronograma de implementación del AIR Ex Ante y la Agenda Temprana en las entidades públicas del Poder Ejecutivo, siendo que resulta de aplicación obligatoria el Análisis de Impacto Regulatorio Ex Ante para el MTC a partir del 02 de enero de 2023.

Ahora bien, el Reglamento que desarrolla el Marco Institucional que rige el Proceso de Mejora de la Calidad Regulatoria y establece los Lineamientos Generales para la aplicación del Análisis de Impacto Regulatorio Ex Ante, aprobado por Decreto Supremo N° 063-2021-PCM (en adelante, Reglamento de AIR), señala en el numeral 8 del artículo 3 que las “Disposiciones normativas de carácter general” son las normas de carácter general de cuyo texto se derivan reglas o mandatos genéricos y obligatorios que abarca lo dispuesto en el numeral 10.1 del artículo 10 del presente Reglamento y están dirigidas a una colectividad indeterminada de sujetos, quienes se encuentran dentro del supuesto de hecho descrito en la norma.

Asimismo, de acuerdo con el numeral 10.1 del artículo 10 del Reglamento de AIR la entidad pública del Poder Ejecutivo tiene la obligación de realizar el AIR Ex Ante previo a la elaboración de disposiciones normativas de carácter general, cuando establezcan, incorporen o modifiquen reglas, prohibiciones, limitaciones, obligaciones, condiciones, requisitos, responsabilidades o cualquier exigencia que genere o implique variación de costos en su cumplimiento por parte de las empresas, ciudadanos o sociedad civil que limite el otorgamiento o reconocimiento de derechos para el óptimo desarrollo de actividades económicas y sociales que contribuyan al desarrollo integral, sostenible, y al bienestar social.

Bajo dicho contexto, se tiene que las modificaciones realizadas mediante el presente decreto supremo en el RTRAN, amerita la realización de un análisis de impacto regulatorio ya que se subsume en lo regulado en el artículo 10.1 del Reglamento de AIR, debido a que genera nuevas obligaciones y responsabilidades para los administrados en materia de tránsito terrestre (circulación por las garitas).

Es importante mencionar que el presente proyecto de Decreto Supremo no establece la creación de procedimientos administrativos a iniciativa de parte; por lo que no se encuentra dentro del ámbito de aplicación del Análisis de Calidad Regulatoria, conforme a lo previsto en el Reglamento para la aplicación del Análisis de Calidad Regulatoria de procedimientos administrativos establecido en el artículo 2 del Decreto Legislativo N° 1310 - Decreto Legislativo que aprueba medidas adicionales de simplificación administrativa, probado por Decreto Supremo N° 061-2019-PCM.

## **X. SOBRE LA PRE PUBLICACIÓN DEL PROYECTO**

Con fecha 12 de abril de 2024 se publicó en el Diario Oficial “El Peruano”, la Resolución Ministerial N° 155-2024-MTC/01.02 mediante la cual “Disponen la publicación del proyecto de Decreto Supremo que modifica el Reglamento Nacional de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo N° 033-2001-MTC, para la

implementación del peaje electrónico y de su Exposición de Motivos.”<sup>31</sup>

El artículo 2 de la Resolución Ministerial N° 155-2024-MTC/01.02 dispuso que las opiniones, comentarios y/o sugerencias sobre el proyecto de Decreto Supremo podían ser remitidas a la sede principal del Ministerio de Transportes y Comunicaciones con atención a la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal, ubicada en Jr. Zorritos N° 1203 - Cercado de Lima, o a la dirección electrónica [normasvial@mtc.gob.pe](mailto:normasvial@mtc.gob.pe)

El plazo para recibir las opiniones, comentarios y/o sugerencias de las entidades públicas, privadas y de la ciudadanía en general, fue de diez (10) días hábiles, contados desde el día siguiente de la publicación de la referida resolución ministerial.

En cuanto a la difusión, se realizaron las siguientes acciones de publicidad:

<b>Formato</b>	<b>Título</b>	<b>Enlace</b>
Página web del MTC	Resolución Ministerial N° 155-2024-MTC/01.02	<a href="https://www.gob.pe/institucion/mtc/normas-legales/5454157-155-2024-mtc-01-02">https://www.gob.pe/institucion/mtc/normas-legales/5454157-155-2024-mtc-01-02</a>
Nota de prensa	MTC publica propuesta para implementar peaje electrónico a nivel nacional	<a href="https://www.gob.pe/institucion/mtc/noticias/936642-mtc-publica-propuesta-para-implementar-peaje-electronico-a-nivel-nacional">https://www.gob.pe/institucion/mtc/noticias/936642-mtc-publica-propuesta-para-implementar-peaje-electronico-a-nivel-nacional</a>
	MTC alista norma para implementar peaje electrónico en vías en todo el país	<a href="https://www.gob.pe/institucion/mtc/noticias/950738-mtc-alista-norma-para-implementar-peaje-electronico-en-vias-de-todo-el-pais">https://www.gob.pe/institucion/mtc/noticias/950738-mtc-alista-norma-para-implementar-peaje-electronico-en-vias-de-todo-el-pais</a>
	MTC: Este viernes vence el plazo para enviar aportes sobre la propuesta para implementar el peaje electrónico	<a href="https://www.gob.pe/institucion/mtc/noticias/944241-mtc-este-viernes-vence-el-plazo-para-enviar-aportes-sobre-la-propuesta-para-implementar-el-peaje-electronico">https://www.gob.pe/institucion/mtc/noticias/944241-mtc-este-viernes-vence-el-plazo-para-enviar-aportes-sobre-la-propuesta-para-implementar-el-peaje-electronico</a>
Cuenta de twitter del MTC (actualmente “X”)	MTC publica propuesta para implementar peaje electrónico a nivel nacional	<a href="https://x.com/MTC_GobPeru/status/1784634541543505983">https://x.com/MTC_GobPeru/status/1784634541543505983</a>
	Peaje electrónico: conoce la propuesta normativa que impulsa el MTC	<a href="https://x.com/MTC_GobPeru/status/1789090546545504470">https://x.com/MTC_GobPeru/status/1789090546545504470</a>
	MTC: Este viernes vence el plazo para enviar aportes sobre la propuesta para implementar el peaje	<a href="https://x.com/MTC_GobPeru/status/1783596571029869046">https://x.com/MTC_GobPeru/status/1783596571029869046</a>

<sup>31</sup> <https://www.gob.pe/institucion/mtc/normas-legales/5454157-155-2024-mtc-01-02>

Formato	Título	Enlace
	electrónico	
Cuenta de instagram del MTC	MTC publica propuesta para implementar peaje electrónico a nivel nacional	<a href="https://www.instagram.com/reel/C7pheG9v9ed/?igsh=MWlxbWZ3OGQ1a2Zzeg==">https://www.instagram.com/reel/C7pheG9v9ed/?igsh=MWlxbWZ3OGQ1a2Zzeg==</a>
Evento	Conversatorio: Perú sin barreras. Hacia un sistema eficiente de peaje electrónico	<a href="https://www.youtube.com/watch?v=bEfS7rPkgC0">https://www.youtube.com/watch?v=bEfS7rPkgC0</a>
Entrevistas en canales de televisión	Agencia de Noticias Andina: Las vía en todo el Perú contarían con el peaje electrónico	<a href="https://www.facebook.com/agenciaandina/videos/peaje-electr%C3%B3nico-mtc-alista-norma-para-implementarlo-en-las-v%C3%ADas-de-todo-el-per/975828057190191/?mibextid=oFDknk&amp;rdid=5IyW1TDERmJeAUqu">https://www.facebook.com/agenciaandina/videos/peaje-electr%C3%B3nico-mtc-alista-norma-para-implementarlo-en-las-v%C3%ADas-de-todo-el-per/975828057190191/?mibextid=oFDknk&amp;rdid=5IyW1TDERmJeAUqu</a>
	Radio Nacional: Entrevista a Paolo Fernández, especialista del MTC	<a href="http://ipshort.ipnoticias.com/8FmWz">http://ipshort.ipnoticias.com/8FmWz</a>
	TV Perú Noticias: Concesionarias utilizarán su propio método de pago	<a href="http://ipshort.ipnoticias.com/HsTF7">http://ipshort.ipnoticias.com/HsTF7</a>

Así pues, comentaron un total de veinticinco (26) administrados recepcionándose ciento tres (103) comentarios conforme se aprecia a continuación:

N°	Tipo	Nombre
1	Ciudadano	Francisco Capurro de la Piedra
2	Empresa	DIFSERVIN S.A.C
3	Ciudadano	Fernando Otoya Sánchez
4	Empresa	Capithalis SAC
5	Ciudadano	J. Oswaldo Espinoza C.
6	Concesionario	Concesionaria Rutas de Lima S.A.C
7	Entidad	Gerencia de Supervisión y Fiscalización de OSITRAN
8	Empresa	Asociación Automotriz del Perú – AAP
9	Ciudadano	César Delgado Cerna
10	Gremio	Unión Nacional de Transportistas del Perú UNT PERÚ
11	Empresa	Kapsch TrafficCom Peru S.A.C.
12	Gremio	Consortio Gestión & Transporte

N°	Tipo	Nombre
13	Gremio	Asociación para el Fomento de la Infraestructura Nacional – AFIN
14	Entidad	Dirección de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial de la Policía Nacional del Perú - PNP
15	Concesionario	Concesionaria Interoceánica Sur Tramo 2 S.A. – IIRSA SUR Tramo 2
16	Concesionario	Concesionaria Vial del Sol S.A. – COVISOL
17	Concesionario	Concesionaria IIRSA Norte S.A.
18	Concesionario	Concesionaria Vial del Perú S.A. - COVIPERU
19	Concesionario	Consorcio Concesión Chancay – Acos S.A.
20	Concesionario	Norvial S.A.
21	Concesionario	Sociedad Concesionaria Peruana de Vías S.A. – COVINCA
22	Concesionario	Concesionaria Vial Sierra Norte S.A. – CONVIAL
23	Concesionario	Sociedad Desarrollo Vial de los Andes S.A.C – DEVIANDES
24	Concesionario	Interoceánica Sur – Tramo N° 3 S.A. – IIRSA SUR Tramo 3
25	Entidad	Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías – SUTRAN
26	Entidad	Gerencia de Promoción de la Inversión Privada de la Municipalidad Metropolitana de Lima

Cada uno de los noventa y cuatro (94) de los comentarios y respuestas han sido ingresados a la matriz de comentarios con su respuesta, debidamente sustentada y motivada. Asimismo, los comentarios, sugerencias y/o aportes que han sido acogidos, han sido incorporados al texto del reglamento y/o a la Exposición de Motivos, de corresponder.

#### **XI. SOBRE EL IMPACTO DE LA VIGENCIA DE LA NORMA EN LA LEGISLACIÓN NACIONAL**

En presente Decreto Supremo modifica el RTRAN con la finalidad de establecer las disposiciones normativas necesarias para la implementación del telepeaje. Es así que, modifican los artículos 2, 19, 20 y el numeral 3 del artículo 327 del RTRAN. Adicionalmente, incorpora la definición de “Telepeaje” al artículo 2, el artículo 19-A, y las infracciones con código M45, M46 y M47 al Anexo I del RTRAN.

Ahora bien, en el siguiente cuadro se aprecian las modificaciones efectuadas, comparando con la regulación anterior del RETRAN:

<b>MODIFICACIONES</b>	
<b>NORMA ANTERIOR</b>	<b>PROPUESTA NORMATIVA</b>
<p><b>“Artículo 2.- Definiciones</b></p> <p>Para los fines del presente Reglamento se entiende por:</p> <p>(...)</p> <p><b>Peaje:</b> Tarifa que se paga por el uso de determinada infraestructura vial pública terrestre.”</p>	<p><b>Artículo 2.- Definiciones</b></p> <p>Para los fines del presente Reglamento se entiende por:</p> <p>(...)</p> <p><b>Peaje: Monto obligatorio</b> que se paga por el uso de determinada infraestructura vial pública terrestre. <b>El pago del peaje se realiza de forma manual o electrónica.</b></p>
<p><b>"Artículo 19.- Garitas o puntos de peaje</b></p> <p>La facultad de instalar garitas y/o puntos de peaje en la Red Vial Nacional corresponde únicamente al Ministerio de Transportes y Comunicaciones.</p> <p>Todo vehículo que transite por las vías públicas terrestres, donde se encuentran instaladas garitas o puntos de peaje, está obligado al pago de la tarifa de peaje correspondiente; constituyendo infracción de tránsito circular por las mencionadas vías, sin pagar el peaje aprobado por la autoridad competente o el establecido en los contratos de concesión respectivos.”</p>	<p>Artículo 19.- Garitas o <b>infraestructura</b> de peaje</p> <p><b>19.1</b> La facultad de instalar garitas <b>para el pago del peaje en forma manual y/o infraestructura para el pago del peaje en forma electrónica</b>, en la Red Vial Nacional corresponde al Ministerio de Transportes y Comunicaciones; <b>en la Red Vial Departamental corresponde a los Gobiernos Regionales; en la Red Vial Provincial corresponde a los Gobiernos Locales; así como, a los concesionarios en las redes viales señaladas, en caso corresponda, según lo estipulado sus contratos de concesión de carreteras.</b></p> <p><b>19.2</b> <b>Los conductores de los vehículos que transiten</b> por las vías públicas terrestres, donde se encuentran instaladas garitas <b>y/o infraestructura para el pago del peaje, están obligados a:</b></p> <p>a) <b>Realizar el pago del monto de peaje correspondiente.</b></p> <p>b) <b>No ejecutar maniobras o acciones que ocasionen daños materiales a las garitas y/o infraestructura para el pago del peaje.</b></p> <p>c) <b>No circular por rutas que no forman parte de caminos, vías urbanas o del Sistema Nacional de Carreteras – SINAC, evadiendo el pago del peaje.</b></p>

<b>MODIFICACIONES</b>	
<b>NORMA ANTERIOR</b>	<b>PROPUESTA NORMATIVA</b>
	d) <b>Utilizar el carril señalizado que corresponda según la forma de pago del peaje.</b>
<p><b>Artículo 20.- Construcciones permanentes en el derecho de vía</b></p> <p>En tanto no constituyan obstáculo o peligro para el tránsito y de acuerdo a lo establecido por el Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción, la Autoridad competente en el ámbito de su jurisdicción y con excepción de la Red Vial Nacional podrá autorizar construcciones permanentes dentro del derecho de vía, en los casos siguientes:</p> <p>a) Instalación de casetas de cobro de peaje y de control de pesos y medidas de los vehículos.</p> <p>b) Obras básicas de infraestructura vial</p> <p>c) Obras básicas para el funcionamiento de servicios públicos esenciales.”</p>	<p><b>Artículo 20.- Construcciones permanentes o provisionales en el derecho de vía</b></p> <p>En tanto no constituyan obstáculo o peligro para el tránsito y de acuerdo <b>con</b> lo establecido por el <b>Ministerio de Transportes y Comunicaciones</b>, la autoridad competente, puede autorizar construcciones permanentes <b>o provisionales</b> dentro del derecho de vía, en los casos siguientes:</p> <p>a) Instalación de <b>garitas para el pago del peaje en forma manual o infraestructura para el pago del peaje en forma electrónica, así como de estaciones de pesaje</b> para el control de pesos y medidas de los vehículos.</p> <p>b) Obras básicas de infraestructura vial.</p> <p>c) Obras básicas para el funcionamiento de servicios públicos esenciales.</p>
<p><b>Artículo 327.- Procedimiento para la detección de infracciones e imposición de la papeleta</b></p> <p>(...)</p> <p>3. Detección de infracciones por denuncia ciudadana.</p> <p>Para los casos de infracciones detectadas por cualquier ciudadano, éste debe identificarse ante la autoridad competente, indicando el hecho o conducta denunciada, la fecha y lugar en el que se produjo el mismo. La denuncia debe sustentarse a través del</p>	<p><b>Artículo 327.- Procedimiento para la detección de infracciones e imposición de la papeleta</b></p> <p>(...)</p> <p>3. Detección de infracciones por denuncia</p> <p><b>En los casos de infracciones detectadas por cualquier ciudadano, persona jurídica o entidad pública, éste debe identificarse ante la Municipalidad Provincial o la SUTRAN, según corresponda</b>, indicando el hecho o conducta denunciada, así como la fecha y lugar en el que se produjo el mismo. La denuncia debe sustentarse a</p>

<b>MODIFICACIONES</b>	
<b>NORMA ANTERIOR</b>	<b>PROPUESTA NORMATIVA</b>
<p>medio probatorio fílmico, fotográfico u otro similar, para tal efecto el denunciante entrega el medio probatorio en forma física, electrónica u otra posible, que además permita identificar la infracción de tránsito y la Placa Única de Rodaje del vehículo respectivo.</p> <p>Recibida la denuncia, la autoridad competente procede a la evaluación de la conducta denunciada y, de ser el caso, la determinación de la posible infracción o infracciones. Considerando la evaluación efectuada, la autoridad competente procede de la siguiente forma:</p> <p>3.1. Cuando de la evaluación se determine que, los hechos denunciados no constituyen infracción o sea improcedente imponer sanción, dado que no se pueda identificar al posible infractor, la autoridad competente debe emitir resolución disponiendo el archivamiento del procedimiento.</p> <p>3.2. Cuando de la evaluación se determine la presunta comisión de infracción, la autoridad competente emite resolución dando inicio al procedimiento administrativo sancionador de oficio conforme lo dispuesto en el presente Reglamento</p>	<p>través del medio probatorio fílmico, fotográfico u otro similar, para tal efecto, el denunciante entrega el medio probatorio en forma física, electrónica u otra posible, que permita identificar la infracción de tránsito y la Placa Única de Rodaje del vehículo respectivo.</p> <p>Recibida la denuncia, la <b>Municipalidad Provincial o la SUTRAN, evalúa</b> la conducta denunciada y, de ser el caso, <b>determina</b> la posible infracción o infracciones. Considerando la evaluación efectuada, <b>dichas autoridades</b> proceden de la siguiente forma:</p> <p>3.1 Cuando de la evaluación se determine que los hechos denunciados <b>no justifican el inicio de un procedimiento administrativo sancionador, se declara no ha lugar el inicio del mismo y dispone</b> su archivamiento.</p> <p>3.2 Cuando de la evaluación se determine la presunta comisión de la infracción, <b>se inicia</b> el procedimiento administrativo sancionador de oficio conforme lo dispuesto en <b>el Reglamento del Procedimiento Administrativo Sancionador Especial de Tramitación Sumaria en materia de transporte y tránsito terrestre, y sus servicios complementarios, aprobado por Decreto Supremo N° 004-2020-MTC.</b></p>
<p><b>Infracción G71</b></p> <p>“Circular por las vías públicas terrestres donde se encuentran instaladas garitas o putos de peaje, sin pagar el monto del peaje aprobado por la autoridad competente o el establecido en los contratos de concesión respectivos.”</p> <p>Multa: 8% de la UIT</p> <p>Puntos: 20</p> <p>Medida preventiva: Ninguna</p>	<p><b>Infracción G71</b></p> <p>“Circular por las vías públicas terrestres donde se encuentran instaladas garitas o <b>infraestructura de peaje</b>, sin pagar el monto del peaje aprobado por la autoridad competente o el establecido en los contratos de concesión respectivos.”</p> <p>Multa: 8% de la UIT</p> <p>Puntos: <b>40</b></p> <p>Medida preventiva: <b>Retención vehicular</b></p>

Como se ha desarrollado anteriormente, la presente propuesta de normativa se enmarca en el ámbito de competencias del MTC, consistentes en aprobar o modificar los Reglamentos Nacionales establecidos en la LGTTT, encontrándose entre ellos, el RTRAN. Por tanto, el presente Decreto Supremo es acorde con lo dispuesto en la Constitución Política del Perú; la Ley N° 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo; la Ley N° 29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones; y, la LGTTT.

Como palabras finales, consideramos oportuno mencionar que el RETRAN es una norma que se viene actualizando constantemente, con lo cual el MTC viene evaluando la aprobación de un nuevo Reglamento de Tránsito para una mayor predictibilidad de la ciudadanía. Esta norma aún se encuentra en evaluación.