

**"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"**  
**"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"**

**A** : **VICTOR ADRIAN ARROYO TOCTO**  
DIRECTOR GENERAL DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE  
POLÍTICAS Y REGULACIÓN EN TRANSPORTE MULTIMODAL

**De** : **OFELIA DORIS SORIANO RAMOS**  
DIRECTORA DE LA DIRECCION DE POLITICAS Y NORMAS EN  
TRANSPORTE VIAL

**Asunto** : Proyecto de Decreto Supremo que modifica el Reglamento Nacional de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo N° 033-2001-MTC, para la implementación del telepeaje

**Referencia** : a) Resolución Ministerial N° 155-2024-MTC/01.02 (I-321155-2024)  
b) Memorando Múltiple N° 0086-2024-MTC/18  
c) Memorando N° 04691-2024-MTC/19  
d) Memorando múltiple N° 005-2024-MTC/18  
e) Memorando N° 0437-2023-MTC/19  
f) Memorando N° 264-2024-MTC/20  
g) Memorando N° 0336-2024-MTC/09  
h) Memorando N° 0713-2024-MTC/08

---

Tengo el agrado de dirigirme a usted, para manifestarle lo siguiente:

## **I. ANTECEDENTES**

- 1.1. Mediante Memorando N° 1822-2023-MTC/18 de fecha 15 de diciembre de 2023, la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal solicitó a la Dirección General de Programas y Proyectos, información vinculada a las garitas de la Red Vial Nacional Concesionada.
- 1.2. Mediante Memorando N° 1832-2023-MTC/18 de fecha 18 de diciembre de 2023, la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal solicitó al Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Nacional – Provias Nacional, información vinculada a las garitas de la Red Vial Nacional No Concesionada.
- 1.3. Mediante Memorando N° 155-2024-MTC/20.13.2 de fecha 12 de enero de 2024, el Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Nacional – Provias Nacional, remite la información requerida.
- 1.4. Mediante correo electrónica de fecha 18 de enero de 2024, la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal remite la información consolidada de trece (13) contratos de concesión de carreteras.
- 1.5. Mediante Memorando Múltiple N° 005-2024-MTC/18 de fecha 22 de enero de 2024, la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <http://scddstd.mtc.gob.pe/3327232> ingresando el número de expediente **I-321155-2024** y la siguiente clave: G4MYJB .

**"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"**  
**"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"**

solicitó a la Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes y al Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Nacional – Provias Nacional, opinión sobre el proyecto normativo.

- 1.6. Mediante del Memorando N° 0437-2024-MTC/19 de fecha 29 de enero de 2024, la Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes emite viabilidad al proyecto normativo, así como recomendaciones en la redacción.
- 1.7. Mediante Memorando N° 264-2024-MTC/20 de fecha 16 de febrero de 2024, la Dirección Ejecutiva de Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Nacional – Provias Nacional, remite el Informe N° 09-2024-MTC/20.13.2 elaborado por la Subdirección de Operaciones, en la cual emite viabilidad al proyecto normativo, así como recomendaciones en la redacción.
- 1.8. Mediante Memorando N° 0336-2024-MTC/09 de fecha 16 de febrero de 2024, la Oficina General de Planeamiento y Presupuesto remite el Informe N° 0038-2024-MTC/09.05 elaborado por la Oficina de Modernización, en la cual se emite viabilidad al proyecto normativo, así como recomendaciones sobre la pre publicación en el contexto del Análisis de Impacto Regulatorio Ex Ante.
- 1.9. Mediante Resolución Ministerial N° 155-2024-MTC/01.02 publicado el 12 de abril de 2024 en el diario Oficial "El Peruano" se dispuso 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, ellos a efectos de recibir las opiniones, comentarios y/o sugerencias de las entidades públicas, privadas y de la ciudadanía en general.
- 1.10. Mediante Memorando Múltiple N° 0086-2024-MTC/18 de fecha 28 de junio de 2024, la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal solicita a la Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes y al Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Nacional – Provias Nacional, la conformidad sobre la versión actualizada del proyecto normativo, ello en atención a los comentarios recepcionados en la etapa de pre publicación.
- 1.11. Mediante Memorando N° 599-2024-MTC/20 de fecha 01 de julio de 2024, la Dirección Ejecutiva de Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Nacional – Provias Nacional, remite el Informe N° 042-2024-MTC/20.13.2 elaborado por la Subdirección de Operaciones, en la cual emite conformidad al proyecto normativo, así como recomendaciones en la redacción.
- 1.12. Mediante del Memorando N° 04691-2024-MTC/19 de fecha 01 de julio de 2024, la Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes emite conformidad al proyecto normativo, así como recomendaciones en la redacción.
- 1.13. Mediante Memorando N° 0713-2024-MTC/08 de fecha 04 de julio de 2024, la Oficina General de Asesoría Jurídica formuló comentarios y observaciones al proyecto normativo, los mismos que fueron absueltos en una reunión presencial el 08 de julio del presente año, en las oficinas de la Dirección de Políticas y Normas en Transporte Vial.

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <http://scddstd.mtc.gob.pe/3327232> ingresando el número de expediente **I-321155-2024** y la siguiente clave: G4MYJB .

**"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"**  
**"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"**

## II. OBJETO

El presente informe se elabora en atención a los comentarios de las direcciones competentes y tiene por objeto sustentar la propuesta actualizada de Decreto Supremo que modifica el Reglamento Nacional de Tránsito, aprobado mediante Decreto Supremo N° 033-2001-MTC, a efectos de la implementación del telepeaje en la red vial nacional, departamental o regional y vecinal (concesionada y no concesionada); así como, la incorporación de infracciones vinculadas al peaje.

## III. BASE LEGAL

- Constitución Política del Perú
- Ley N° 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo.
- Ley N° 29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones
- Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.
- Decreto Legislativo N° 1362, Decreto Legislativo que regula la Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos.
- Decreto Supremo N° 195-2023-EF, Texto Único Ordenado del Decreto Legislativo N° 1362.
- Decreto Supremo N° 016-2009-MTC y sus modificatorias, Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito – Código de Tránsito.
- Decreto Supremo N° 017-2008-MTC, Reglamento de Placa Única Nacional de Rodaje
- Decreto Supremo N° 037-2019-MTC, Decreto Supremo que aprueba el Procedimiento para la Autorización de Uso del Derecho de Vía de la Red Vial Nacional.
- Decreto Supremo N° 017-2007-MTC, Reglamento de Jerarquización Vial.
- Decreto Supremo N° 034-2008-MTC, Reglamento Nacional de Gestión de Infraestructura Vial.
- Decreto Supremo N° 007-2022-JUS, Reglamento de la Ley Marco para la Producción y Sistematización Legislativa.
- Decreto Supremo N° 063-2021-PCM, 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.
- Resolución Ministerial N° 044-2024-MTC/01, aprueban la Agenda Temprana 2024 del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- Resolución Ministerial N° 658-2021-MTC/01, que aprueba el Texto Integrado del Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, el ROF del MTC).

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <http://scddstd.mtc.gob.pe/3327232> ingresando el número de expediente **I-321155-2024** y la siguiente clave: G4MYJB .

**"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"**  
**"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"**

#### **IV. ANÁLISIS**

##### **A. ANÁLISIS COMPETENCIAL**

###### **Competencias de la Dirección de Políticas y Normas en Transporte Vial**

- 4.1. El literal a) del artículo 16 de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, establece que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, el MTC) es el órgano rector a nivel nacional en materia de transporte y tránsito terrestre, siendo competente para dictar los Reglamentos Nacionales establecidos en la citada Ley, así como aquellos que sean necesarios para el desarrollo del transporte y el ordenamiento del tránsito.
- 4.2. El artículo 4 de la Ley N° 29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, establece que el MTC es competente de manera exclusiva en materia de servicios de alcance nacional e internacional; y, de manera compartida con los gobiernos regionales y gobiernos locales, en materia de servicios de transporte de alcance regional y local.
- 4.3. El artículo 96 del Texto Integrado Actualizado del Reglamento de Organización y Funciones (en adelante, el ROF del MTC), la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal es el órgano de línea con autoridad técnico normativa a nivel nacional responsable del diseño, formulación, supervisión y evaluación de las políticas nacionales y regulaciones en materia de infraestructura y servicios de transporte terrestre, acuático, ferroviario, multimodal, entre otros, así como plataformas logísticas, puertos, vías navegables, circulación, seguridad vial y tránsito terrestre, en el ámbito de competencia del Ministerio.
- 4.4. De acuerdo con el artículo 99 del ROF del MTC, la Dirección de Políticas y Normas en Transporte Vial, es la unidad orgánica dependiente de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal, encargada de la formulación de políticas y normas en materia de transporte y tránsito terrestre, así como de seguridad e infraestructura vial.
- 4.5. En particular, el artículo 100 del ROF del MTC dispone que la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal tiene, entre otras funciones, las de: i) elaborar las políticas nacionales, planes, estrategias y lineamientos en materia de transporte y tránsito terrestre, seguridad e infraestructura vial; así como participar en el diseño y formulación de la política nacional y normas de infraestructura y servicios de transporte de alcance multimodal, y de infraestructura logística; ii) formular las normas, directivas, manuales, entre otros, en coordinación con los órganos y entidades competentes y en el marco de la normativa vigente; iii) supervisar la ejecución de las políticas nacionales en las materias de su competencia; así como gestionar y coordinar su evaluación con el órgano o entidad competente, según corresponda; y, iv) emitir opinión técnica y absolver consultas en el ámbito de su competencia; así como, interpretar los principios de transporte y tránsito terrestre.
- 4.6. De lo indicado en los párrafos precedentes se puede advertir que, la Dirección de Políticas y Normas en Transporte Vial, es un órgano de línea que ejerce las

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <http://scddstd.mtc.gob.pe/3327232> ingresando el número de expediente **I-321155-2024** y la siguiente clave: G4MYJB .

**"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"**  
**"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"**

funciones sustantivas del MTC de tipo técnico - normativo en materia de servicios e infraestructura de transporte, por lo que tiene las competencias requeridas para formular proyectos normativos del sector, así como para emitir opinión técnica de carácter general y abstracta no vinculada a casos concretos.

## **B. FUNDAMENTOS QUE SUSTENTAN LA PROPUESTA**

### **OBJETO**

- 4.7. 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 vecinal (concesionada y no concesionada); así como, la incorporación de infracciones vinculadas al peaje.

### **FINALIDAD**

- 4.8. Reducir el congestionamiento vehicular y dinamizar la circulación en las garitas o infraestructura de peajes, 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, procurando la salvaguarda de la infraestructura y la seguridad vial.

### **ANTECEDENTES**

- 4.9. Mediante Resolución Ministerial N° 044-2024-MTC/01, se aprobó la Agenda Temprana del Ministerio de Transportes y Comunicaciones 2024, en adelante, Agenda Temprana 2024, en cuyo punto 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)

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <http://scddstd.mtc.gob.pe/3327232> ingresando el número de expediente **I-321155-2024** y la siguiente clave: G4MYJB .

**"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"  
"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"**

- 4.10. 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.
- 4.11. 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.

## **MARCO JURÍDICO**

- 4.12. 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.
- 4.13. 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.
- 4.14. 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.

<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 (...)

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <http://scddstd.mtc.gob.pe/3327232> ingresando el número de expediente **I-321155-2024** y la siguiente clave: G4MYJB .

**"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"**  
**"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"**

- 4.15. 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.
- 4.16. 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.

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

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

- 4.17. 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 Urbana, Vecinal o Rural).
- 4.18. 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).
- 4.19. 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 la existencia de escenarios como congestionamiento vehicular en las garitas de peaje, especialmente en fechas festivas (Año Nuevo, Fiestas Patrias, Navidad).
- 4.20. Adicionalmente, el congestionamiento también 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.
- 4.21. 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.

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <http://scddstd.mtc.gob.pe/3327232> ingresando el número de expediente **I-321155-2024** y la siguiente clave: G4MYJB .

**"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"  
"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas  
batallas de Junín y Ayacucho"**

- 4.22. En ese sentido, 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).
- 4.23. Por otro lado, como segundo problema público se puede mencionar la evasión del pago del peaje por parte de conductores, lo cual constituye un problema toda vez que el peaje representa el monto por el cual el gestor vial podrá solventar los gastos efectuados en la vía, y realizar acciones futuras como el mantenimiento vial, en ese sentido, la evasión del peaje ya sea mediante la fuga del vehículo (estando en la garitas 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. En efecto, conforme a lo previsto en el artículo 16 del RNGIV, 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.
- 4.24. Tengamos en cuenta que, en las vías concesionadas, estas 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.
- 4.25. En esa misma línea, y como tercera problemática, señalamos que los daños materiales a la infraestructura de las garitas o a otros vehículos 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.
- 4.26. 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.

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

<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>

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <http://scddstd.mtc.gob.pe/3327232> ingresando el número de expediente **I-321155-2024** y la siguiente clave: G4MYJB .

**"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"  
"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"**

- 4.27. Conforme se ha desarrollado en los párrafos anteriores, la problemática viene a ser (i) congestión vehicular en las garitas, (ii) evasión del pago del peaje por parte de conductores, y (ii) daños materiales de las garitas o infraestructura de peaje, y otros vehículos.
- 4.28. Al respecto, y 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 peajes 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 CUZCO - 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	IIAZCA	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	HUACRAPUQUITO	HUANCAYO	HUANCAYO	JUNIN
14	CHALHUAPUQUITO	CARRETERA DV. LAS VEGAS - LA MERCED KM. 89+240	CHALHUAPUQUITO	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 - YAUYES KM. 12+400 RN-22	CR. AUGUSTO B.LEGUJA	IMPERIAL	CAÑETE	LIMA
18	TUNAN	CARRETERA PATIVILCA - CONOCHOCHA KM. 13+440 RN-14	TUNÁN			LIMA
19	DESIVIO TALARA	PANAMERICANA NORTE KM. 1,086+300	DESIVIO 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 236+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>

- 4.29. 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**

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <http://scddstd.mtc.gob.pe/3327232> ingresando el número de expediente **I-321155-2024** y la siguiente clave: G4MYJB .

**"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"  
"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"**

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/>

4.30. Ahora bien, la Fundación Transitemos presentó un estudio<sup>3</sup> sobre 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>4</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

<sup>3</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>4</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>

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <http://scddstd.mtc.gob.pe/3327232> ingresando el número de expediente **I-321155-2024** y la siguiente clave: G4MYJB .

**"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"**  
**"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"**

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.

- 4.31. Según se da cuenta en algunos reportes periodísticos<sup>5</sup>, se da cuenta de la congestión en distintos peajes, en especial en festividades, pero no únicamente en estas fechas.

**Imagen 1. Ejemplo del congestionamiento en rutas**



Fuente: El Comercio y Gestión

- 4.32. 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.
- 4.33. Un aspecto importante reportado por los concesionarios viene a ser la evasión del pago del peaje por conductores que optan por circular por rutas no autorizadas (rutas que no forman parte de caminos, vías urbanas o del Sistema Nacional de

<sup>5</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-semana-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/>

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <http://scddstd.mtc.gob.pe/3327232> ingresando el número de expediente **I-321155-2024** y la siguiente clave: G4MYJB .

**"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"  
"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"**

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>6</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).

- 4.34. 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 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).
- 4.35. 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 11078% 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).
- 4.36. Si bien es cierto los conductores pueden transitar por vías alternas a la red vial concesionada, estas vías tienen que haber sido autorizadas por las autoridades competentes. No obstante, de los reportes recibidos se aprecia que han creado trochas 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.
- 4.37. 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 autorizadas (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.
- 4.38. Se debe considerar que, además, el conductor puede causar daños a las garitas o a la infraestructura en general, según se puede observar en los videos remitidos por la concesionaria "Lima Expresa"

<sup>6</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>

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <http://scddstd.mtc.gob.pe/3327232> ingresando el número de expediente **I-321155-2024** y la siguiente clave: G4MYJB .

**"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"**  
**"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"**

**Imagen 2.** Daño a las barreras de peajes de "Lima Expressa"



**Fuente:** Concesionaria Lima Expressa

4.39. 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.

### **SOBRE LA IDENTIFICACIÓN Y DESARROLLO DE LOS OBJETIVOS**

4.40. 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>Objetivos principales</b>
<b>1</b>	Congestionamiento vehicular en las garitas o infraestructura para el pago de peaje.	Reducir el congestionamiento vehicular en las garitas ocasionado por el empleo del pago manual de peajes en la red vial nacional, departamental y vecinal (concesionada y no concesionada).
<b>2</b>	Evasión del pago del peaje por parte de conductores irresponsables.	Reducir las evasiones de pago de peaje ocasionado por fugas en las garitas o por circular por rutas no autorizadas (rutas que <u>no forman</u> parte de caminos, vías urbanas o del Sistema Nacional de Carreteras – SINAC).
<b>3</b>	Daños materiales de las garitas o infraestructura de peaje.	Reducir los daños a las garitas o infraestructura de peaje con el afán de evadir el peaje.

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <http://scddstd.mtc.gob.pe/3327232> ingresando el número de expediente **I-321155-2024** y la siguiente clave: G4MYJB .

**"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"**  
**"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"**

## SOBRE LA NECESIDAD, VIABILIDAD Y OPORTUNIDAD DEL PROYECTO

- Necesidad**

4.41. 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.

4.42. 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	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 urbana, vecinal o rural) siga realizándose de manera tradicional, es decir, con la contraprestación manual a través de dinero en efectivo en las garitas de peaje.  Sin embargo, por lo expuesto anteriormente, esto resultaría inadecuado puesto que se han identificado problemas de 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.  En esa misma línea, si no se toman acciones, las actitudes irresponsables de conductores de no pagar el peaje y/o realizar daños a la infraestructura, seguirían cometiéndose.	Alternativa descartada
2	Permitir que sean los propios concesionarios o Provias Nacional quienes implementen mejoras (no regulatoria)	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	Alternativa descartada

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <http://scddstd.mtc.gob.pe/3327232> ingresando el número de expediente **I-321155-2024** y la siguiente clave: G4MYJB .

**"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"  
 "Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"**

N°	ALTERNATIVA	COMENTARIO	DECISIÓN
		<p>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 delantera y trasera), razón por 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>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 autorizadas), 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>	
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 telepeaje, resulta una alternativa viable.</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>Así pues, a efectos de una descripción general, el objeto de la modificación al RETRAN vendría a ser (i) la</p>	<p>Alternativa viable</p>

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <http://scddstd.mtc.gob.pe/3327232> ingresando el número de expediente **I-321155-2024** y la siguiente clave: G4MYJB .

**"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"**  
**"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"**

N°	ALTERNATIVA	COMENTARIO	DECISIÓN
		conceptualización del "telepeaje" en la red vial nacional, regional y vecinal, sea concesionada y no concesionada, (ii) obligaciones de los conductores referidos a la circulación en rutas con peajes, (iii) especificaciones en el derecho de vía para la instalación de garitas e infraestructura de peajes, (iv) infracciones vinculadas al peaje, y (v) disposiciones referidas a la interoperabilidad de la información e implementación progresiva del telepeaje.	

Elaboración DPNTRA

4.43. 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 vecinal o rural (concesionada y no concesionada); así como, procurar la adecuada recaudación del peaje y desincentivando la comisión de evasiones al peaje.

4.44. 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 Ejército 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

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <http://scddstd.mtc.gob.pe/3327232> ingresando el número de expediente **I-321155-2024** y la siguiente clave: G4MYJB .

**"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"**  
**"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"**

P9 Puente del Ejército	0.0	0.0	10.3	4.9
P10 Estadio	0.3	0.0	11.6	4.3

**Fuente:** Concesionaria Lima Expresa.

4.45. 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	--
Red Vial Nº 4 - Pativilca - Puerto Salaverry	Cofinanciado	00:49	--	00:20	--
IIRSA Sur, Tramo 2 : Urcos-Inambari	Cofinanciado	00:12	--	00:00	--
IIRSA Norte: Paita-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	--

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <http://scddstd.mtc.gob.pe/3327232> ingresando el número de expediente **I-321155-2024** y la siguiente clave: G4MYJB .

**"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"  
"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"**

Tramo Vial - Mocupe - Cayaltí - Oyotún	Cofinanciado	00:26	--	00:23	--
Red Vial Nº 6 - Pucusana-Cerro Azul-Ica	Cofinanciado	sin datos	sin datos	00:16	00:01
Red Vial Nº 5 - Tramo Ancón-Huacho-Pativilca	Cofinanciado	00:36	--	00:23	--

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

4.46. Tomando en cuenta la casuística, eficiencia y modernidad, se ha optado por la alternativa 3 respecto a modificar el RETRAN incorporando la regulación de dispositivos electrónicos.

- **Viabilidad**

4.47. 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.

4.48. 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**

4.49. 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.

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

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

4.51. 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 el RTRAN e incorpora a la referida norma la definición de "telepeaje"

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <http://scddstd.mtc.gob.pe/3327232> ingresando el número de expediente **I-321155-2024** y la siguiente clave: G4MYJB .

**"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"**  
**"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"**

al artículo 2, el artículo 19-A y las infracciones con código M45, M46, M47 y G75 al Anexo I, conforme se detallan a continuación:

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

4.52. 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."***

4.53. 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.

4.54. 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:

4.55. El artículo 4 del Reglamento de Jerarquización Vial, aprobado por Decreto Supremo N° 017-2007-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 Vecinal o Rural. 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 Vecinal o Rural.

4.56. 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 Vecinal 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.

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <http://scddstd.mtc.gob.pe/3327232> ingresando el número de expediente **I-321155-2024** y la siguiente clave: G4MYJB .

**"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"**  
**"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"**

- 4.57. 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).
- 4.58. 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.
- 4.59. 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.
- 4.60. 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

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <http://scddstd.mtc.gob.pe/3327232> ingresando el número de expediente **I-321155-2024** y la siguiente clave: G4MYJB .

**"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"  
"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"**

- 4.61. 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.
- 4.62. 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.
- 4.63. 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.
- 4.64. 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.
- 4.65. 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.

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <http://scddstd.mtc.gob.pe/3327232> ingresando el número de expediente **I-321155-2024** y la siguiente clave: G4MYJB .

**"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"  
"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"**

- 4.66. Como se ha mencionado anteriormente, el artículo 4 del Reglamento de Jerarquización Vial, aprobado por Decreto Supremo N° 017-2007-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 Vecinal o Rural. 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.
- 4.67. 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:
- 4.68. 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."*
- 4.69. 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.
- 4.70. 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 Vecinal.
- Modificación del artículo 327 del RETRAN:
- 4.71. 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.
- 4.72. 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 Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías –

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <http://scddstd.mtc.gob.pe/3327232> ingresando el número de expediente **I-321155-2024** y la siguiente clave: G4MYJB .

**"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"**  
**"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"**

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).

4.73. 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 filmico, fotográfico u otros similar.

4.74. 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 filmicos, fotográficos u otro similar para la evaluación del inicio del procedimiento sancionador.

4.75. 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.

- Incorporación de concepto en el artículo 2 del RETRAN:

4.76. 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.”*

4.77. 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.

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <http://scddstd.mtc.gob.pe/3327232> ingresando el número de expediente **I-321155-2024** y la siguiente clave: G4MYJB .

**"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"**  
**"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"**

**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/>

- 4.78. Como se aprecia, el lector puede estar instalado en un pórtico 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.
- 4.79. 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.
- 4.80. 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.
- 4.81. En ese sentido, se espera que el mecanismo del telepeaje se incorpore paulatinamente en la red vial nacional, departamental o regional y vecinal (concesionada y no concesionada).

- **Incorporación del artículo 19-A al RETRAN:**

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <http://scddstd.mtc.gob.pe/3327232> ingresando el número de expediente **I-321155-2024** y la siguiente clave: G4MYJB .

**"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"**  
**"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"**

- 4.82. 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).
- 4.83. 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) señalizar 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.
- 4.84. 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>

- 4.85. 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:

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <http://scddstd.mtc.gob.pe/3327232> ingresando el número de expediente **I-321155-2024** y la siguiente clave: G4MYJB .

**"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"**  
**"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"**

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

***"Código M45: Código M45: Circular por las vías públicas terrestres donde se encuentran instaladas garitas o infraestructura de peaje, sin pagar el monto del peaje aprobado por la autoridad competente o el establecido en los contratos de concesión respectivos."***

4.87. Esta infracción acumula 50 puntos, con el mismo número de puntos de otras infracciones como M18 "Desobedecer las indicaciones sobre el tránsito que ordene el efectivo de la Policía Nacional del Perú asignado al control del tránsito" y M19 "Conducir vehículos sin cumplir con las restricciones que consigna la Licencia de Conducir", entre otros.

4.88. Ahora bien, se ha considerado establecer como medida preventiva el "retención del vehículo" ello debido a 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 que, para nuestro caso, se encuentran relacionadas con la satisfacción de las necesidades de los usuarios y al resguardo de sus condiciones de seguridad (contar con vías óptimas).

4.89. De manera similar, se ha estipulado que sea clasificado como muy grave, dado que su incumplimiento sistemático puede dificultar la recaudación del peaje y limitar las posibilidades de implementar el mantenimiento vial y recuperación de la inversión realizada en las vías.

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

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

***"Código M46: 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."***

4.91. Esta infracción acumula 50 puntos, con el mismo número de puntos de otras infracciones como M18 "Desobedecer las indicaciones sobre el tránsito que ordene el efectivo de la Policía Nacional del Perú asignado al control del tránsito". Esta conducta se configura cuando el conductor circula por rutas que no forman parte del (i) Sistema Nacional de Carreteras (Red Vial Nacional, Regional o Vecinal), o (ii) caminos, o (iii) vías urbanas, evadiendo el pago del peaje.

4.92. Ahora bien, se ha considerado establecer como medida preventiva la "Internamiento del vehículo y retención de la licencia de conducir"; debido a que dicha conducta podría ser reiterada sin que se logre siempre detectar, generando un perjuicio a la recaudación y por consiguiente al mantenimiento de la vía; lo cual es acorde con lo dispuesto en el numeral 26.2 del artículo 26 de la LGTTT, que establece la finalidad de una medida preventiva es la tutela de los intereses públicos que, para nuestro caso, se encuentran relacionadas con la satisfacción

**"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"**  
**"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"**

de las necesidades de los usuarios (circulación) y al resguardo de sus condiciones de seguridad (contar con vías óptimas).

4.93. La calificación de "muy grave" también se sustenta en la necesidad de disuadir esta conducta y evitar que se realice de manera sistemática.

- Incorporación de la infracción con código M47 en el Anexo I del RETRAN:

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

***"Código M47: Efectuar maniobras y/o acciones generando daños materiales a la infraestructura o garitas de pago de peaje."***

4.95. Esta infracción acumula 50 puntos, con el mismo número de puntos de otras infracciones como M18 "Desobedecer las indicaciones sobre el tránsito que ordene el efectivo de la Policía Nacional del Perú asignado al control del tránsito". Esta conducta puede poner en riesgo a los usuarios de la vía y personal del peaje, por lo que guarda coherencia normativa con las demás disposiciones del RETRAN y el principio de proporcionalidad.

4.96. Ahora bien, se ha considerado establecer como medida preventiva el "Internamiento del vehículo y retención de la licencia de conducir" ello debido a 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 que, para nuestro caso, se encuentran relacionadas con seguridad de los usuarios y trabajadores del peaje.

4.97. Adicionalmente a la infracción, el gestor de la vía puede realizar las acciones correspondientes por la vía civil y/o penal en relación a los daños causados. La calificación de "muy grave" también se sustenta en la necesidad de disuadir esta conducta y evitar que se realice de manera sistemática.

- Incorporación de la infracción con código G75 en el Anexo I del RETRAN:

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

***"Código G75: No utilizar el carril debidamente señalizado que corresponda, según la forma de pago del peaje."***

4.99. Esta infracción acumula 20 puntos, con el mismo número de puntos de otras infracciones como G10 "Incumplir las disposiciones sobre el uso de las vías de tránsito rápido y/o de acceso restringido.". Esta conducta puede dificultar la circulación sin suponer un riesgo elevado para los usuarios de la vía, por lo que guarda coherencia normativa con las demás disposiciones del RETRAN y el principio de proporcionalidad.

**"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"**  
**"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"**

- Aproximación metodológica al cálculo de las multas de las infracciones con códigos M45, M46, M47 y G75:

4.100. 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>7</sup>

4.101. 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.

4.102. 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 más de estas variables sea restringida por consideraciones "externas".<sup>8</sup>

4.103. 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>9</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.

4.104. 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).

4.105. En el caso de que los agentes económicos presenten aversión al riesgo, si el esfuerzo necesario para detectar la conducta inadecuada es suficientemente

<sup>7</sup> "Por qué y cómo hacer análisis económico del derecho". Gabriel Doménech Pascual, Profesor titular de derecho administrativo Universidad de Valencia.

<sup>8</sup> Essays in the Economics of Crime and Punishment, Gary S. Becker and William M. Landes, eds., NBER, 1974.

<sup>9</sup> "The Optimal Tradeoff between the Probability and Magnitude of Fines", escrito por Mitchell Polinsky y Steven Shavell, American Economic Review 69, 1979.

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <http://scddstd.mtc.gob.pe/3327232> ingresando el número de expediente **I-321155-2024** y la siguiente clave: G4MYJB .

**"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"  
"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"**

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).

- 4.106. 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.
- 4.107. 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.
- 4.108. De acuerdo a lo señalado por Polinsky y Shavell en "The Theory of Public Enforcement of Law",<sup>10</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. Esto se aplica también para el caso en el que la probabilidad de detección dependa del nivel de esfuerzo del fiscalizador.
- 4.109. En consecuencia, se sostiene que el nivel de aplicación<sup>11</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>12</sup>
- 4.110. Tomando en consideración una aproximación de estos planteamientos<sup>13</sup> se considera la siguiente fórmula para describir el bienestar de la sociedad.

<sup>10</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.

<sup>11</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>12</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>13</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)

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <http://scddstd.mtc.gob.pe/3327232> ingresando el número de expediente **I-321155-2024** y la siguiente clave: G4MYJB .

**"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"  
"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"**

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

Donde:

- f(B) : Función de densidad de los beneficios ilícitos.
- F(B<sup>\*</sup>) : Función acumulada de los beneficios ilícitos crítico.
- B<sup>\*</sup> : 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.
- κ : 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.
- λ : Desutilidad de los agentes infractores por la sanción no monetaria.
- t : Tiempo de duración de la sanción no monetaria.
- α : Costo administrativo por unidad de tiempo que asume la entidad supervisora por mantener la sanción no monetaria.

4.111. 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:

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

4.112. 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.

**"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"**  
**"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"**

4.113. Basado en este planteamiento, OSITRAN ha establecido una guía para la aplicación de multas<sup>14</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.

4.114. 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.

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

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

<sup>14</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)

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <http://scddstd.mtc.gob.pe/3327232> ingresando el número de expediente **I-321155-2024** y la siguiente clave: G4MYJB .

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"  
"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

4.117. 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/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)

4.118. 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.

4.119. 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>15</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/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)

4.120. 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 la guía señalada. Se muestra los valores en la tabla a continuación:

<sup>15</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.

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <http://scddstd.mtc.gob.pe/3327232> ingresando el número de expediente **I-321155-2024** y la siguiente clave: G4MYJB .

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"  
 "Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

**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)

4.121. 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.

4.122. En tal sentido, se ha considerado lo siguiente:

**M45 y M46:** 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.

**M47:** 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.

**G75:** Se asume un beneficio ilícito que se equipara al no pago del peaje tomando el caso de un camión de 6 ejes que no emplea adecuadamente el carril que le corresponde. 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.

4.123. 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
M	MUY GRAVES					

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <http://scddstd.mtc.gob.pe/3327232> ingresando el número de expediente **I-321155-2024** y la siguiente clave: G4MYJB .



**"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"  
 "Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"**

(...)						
M45	Circular por las vías públicas terrestres donde se encuentran instaladas garitas o infraestructura de peaje, sin pagar el monto del peaje aprobado por la autoridad competente p el establecido en los contratos de concesión respectivos	Muy grave	Multa 12% UIT	50	Retención del vehículo	
M46	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	
M47	Efectuar maniobras y/o acciones generando daños materiales a la infraestructura o garitas de pago de peaje	Muy grave	Multa 12% UIT	50	Internamiento del vehículo y retención de la licencia de conducir	
(...)						
<b>G</b>	<b>GRAVES</b>					
(...)						
G75	No utilizar el carril debidamente señalizado que corresponda, según la forma de pago del peaje	Grave	Multa 8% UIT	20		

● Primera Disposición Complementaria Final:

4.124. 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, M46, M47 y G75 del Anexo I "CUADRO DE TIPIFICACIÓN, SANCIONES, MEDIDAS PREVENTIVAS Y CONTROL DE PUNTOS APLICABLES A LAS INFRACCIONES AL TRÁNSITO

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <http://scddstd.mtc.gob.pe/3327232> ingresando el número de expediente **I-321155-2024** y la siguiente clave: G4MYJB .

**"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"**  
**"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"**

TERRESTRE" del RETRAN, ello a efectos de mayor predictibilidad hacia el conductor.

- Segunda Disposición Complementaria Final:

4.125. 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.

4.126. 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:

4.127. 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.

4.128. 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.

4.129. 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, identifican las rutas ilegales creadas para la evasión del pago del peaje a efectos de implementar las acciones necesarias para su clausura y el inicio de las responsabilidades administrativas y/o penales, de corresponder. 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.

4.130. Este segundo párrafo tiene por objeto abordar la problemática de la apertura de rutas no autorizadas (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

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <http://scddstd.mtc.gob.pe/3327232> ingresando el número de expediente **I-321155-2024** y la siguiente clave: G4MYJB .

**"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"  
"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"**

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:

- 4.131. 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.
- 4.132. 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.
- 4.133. 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.
- 4.134. 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.

- Disposición Complementaria Derogatoria:

- 4.135. Como Única Disposición Complementaria Derogatoria tenemos que la derogación de la infracción con código G71 del Anexo I del RETRAN que establece que "Circular por las vías públicas terrestres donde se encuentran instaladas garitas o infraestructura de peaje, sin pagar la tarifa de peaje aprobada por la autoridad competente o el establecido en los contratos de concesión respectivo", ello debido a que dicha infracción ahora será la infracción con código M45. Ahora bien, dicha

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <http://scddstd.mtc.gob.pe/3327232> ingresando el número de expediente **I-321155-2024** y la siguiente clave: G4MYJB .

**"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"**  
**"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"**

derogación ocurrirá una vez entre en vigencia la infracción con código M45, mientras tanto se seguirá aplicando la infracción con código G71.

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

- 4.136. Tengamos presente que la finalidad ulterior que se pretende alcanzar es la reducción del congestionamiento vehicular y dinamizar la circulación en las garitas o infraestructura de peajes, 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.
- 4.137. 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.
- 4.138. 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.
- 4.139. 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.
- 4.140. En relación a las tecnologías empleadas<sup>16</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

<sup>16</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>.

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <http://scddstd.mtc.gob.pe/3327232> ingresando el número de expediente **I-321155-2024** y la siguiente clave: G4MYJB .

**"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"**  
**"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"**

como mecanismo para garantizar el cumplimiento, se emplean equipamiento como la DSRC o cámaras como método de comprobación.

- 4.141. Una alternativa adicional es el uso de cámaras para capturar las imágenes de los 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."

- 4.142. Japón<sup>17</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.

Si

- 4.143. En el caso de Singapur<sup>18</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 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.

- 4.144. 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 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.

<sup>17</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>18</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>.

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <http://scddstd.mtc.gob.pe/3327232> ingresando el número de expediente **I-321155-2024** y la siguiente clave: G4MYJB .

**"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"  
"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas  
batallas de Junín y Ayacucho"**

- 4.145. En Europa<sup>19</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.
- 4.146. En el caso de Chile<sup>20</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>19</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>20</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>

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <http://scddstd.mtc.gob.pe/3327232> ingresando el número de expediente **I-321155-2024** y la siguiente clave: G4MYJB .

**"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"**  
**"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"**

**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."

4.147. 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>21</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>22</sup>. En el caso de Colombia, "No pagar peaje en los sitios establecidos" se sanciona con 8 salarios mínimos diarios legales vigentes<sup>23</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.

4.148. 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 libre, puede alcanzar 1800 vehículos por hora<sup>24</sup>

<sup>21</sup> <https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=1007469&idParte=8795217&idVersion=2020-02-29>

<sup>22</sup> <https://www.20minutos.es/motor/actualidad/multa-saltarse-peaje-espana-5163712/>

<sup>23</sup> <https://www.colombia.com/actualidad/codigos-leyes/codigo-de-transito/Tit4Cp2-sanciones-por-incumplimiento.aspx>

<sup>24</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>.

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <http://scddstd.mtc.gob.pe/3327232> ingresando el número de expediente **I-321155-2024** y la siguiente clave: G4MYJB .

**"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"**  
**"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"**

, 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.

- 4.149. En el caso del Perú, un estudio que considera<sup>25</sup> una simulación que mide el impacto de la implementación de un sistema RFID<sup>26</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%.

### **ANÁLISIS DE IMPACTOS CUANTITATIVOS Y/O CUALITATIVOS DE LA NORMA**

- 4.150. 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, y 3) modificar el RTRAN regulando el uso de peajes electrónicos.

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

- **Conductores y transportistas:** Son los usuarios de la red vial nacional que hacen uso de vías con peajes. En estas vías, se podrían instalar peajes electrónicos con vías exclusivas para el pago de peaje por este medio.

En el caso de la alternativa 1: No Regulación

<b>Conductores y transportistas</b>	
<b>Costos</b>	<b>Beneficios</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sobrecostos por la congestión y demoras para pasar los peajes.</li> <li>• Mayor consumo de combustible por dicha congestión.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• No se identifican beneficios</li> </ul>

<sup>25</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>26</sup> Identificación por radiofrecuencia.

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <http://scddstd.mtc.gob.pe/3327232> ingresando el número de expediente **I-321155-2024** y la siguiente clave: G4MYJB .

**"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"**  
**"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"**

En el caso de la alternativa 2: Permitir que sean los propios concesionarios o Provias Nacional quienes implementen mejoras.

<b>Conductores y transportistas</b>	
<b>Costos</b>	<b>Beneficios</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Eventualmente, a través del peaje, se les trasladaría el costo asociado a la instalación del dispositivo que permite la identificación del vehículo para el pago electrónico del peaje, según disponga el administrador de la vía.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Potencial uso de la vía destinada al pago electrónico del peaje, con un tiempo de atención considerablemente menor al del peaje manual.</li> <li>En el caso de emplearse sistemas free flow, reducción en el uso de combustible y emisiones asociadas al no requerirse desacelerar ni detener el vehículo.</li> <li>Facilidad para el transportista de realizar el pago electrónico de peaje frente a otros medios de pago requeridos para el pago en el peaje manual (que podrían requerir, por ejemplo, el movilizarse con dinero físico, resguardar los comprobantes de pago, entre otros).</li> </ul>

En el caso de la alternativa 3: Modificación del Reglamento Nacional de Tránsito regulando el uso de telepeajes:

<b>Conductores y transportistas</b>	
<b>Costos</b>	<b>Beneficios</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Implementación de la tercera placa (solo para los vehículos que no cuentan, ya que los vehículos ya cuentan con la plancha metálica delantera o trasera).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Potencial uso de la vía destinada al pago del electrónico del peaje, con un tiempo de atención considerablemente menor al del peaje manual.</li> <li>En el caso de emplearse sistemas free flow, reducción en el uso de combustible y emisiones asociadas al no requerirse desacelerar ni detener el vehículo.</li> <li>Facilidad para el transportista de realizar el pago electrónico de peaje frente a otros medios de pago requeridos para el pago en el peaje manual (que podrían requerir, por</li> </ul>

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <http://scddstd.mtc.gob.pe/3327232> ingresando el número de expediente **I-321155-2024** y la siguiente clave: G4MYJB .

**"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"**  
**"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"**

<b>Conductores y transportistas</b>	
Costos	Beneficios
	<p>ejemplo, el movilizarse con dinero físico, resguardar los comprobantes de pago, entre otros).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Predictibilidad para el conductor y transportista respecto a las obligaciones e infracciones asociadas al peaje.</li> <li>• Criterio homogéneo (normativa de alcance nacional) respecto a la regulación del telepeaje.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Costos asociados a cada sistema de telepeaje de cada concesionario, en caso lo implemente.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• En donde se implemente, reducción de la congestión y demoras al pasar el peaje.</li> </ul>

- **Pasajeros:** Son los usuarios de los servicios de transporte de pasajeros que emplean la red vial haciendo uso de vías con peajes. En estas vías, se podrían instalar peajes electrónicos con vías exclusivas para el pago de peaje por este medio.

A continuación, se presenta una valoración cualitativa de los principales costos y beneficios.

En el caso de la alternativa 1: No Regulación

<b>Pasajeros</b>	
Costos	Beneficios
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Demoras en el desplazamiento por los tiempos de espera en los peajes.</li> <li>• Los sobrecostos de los transportistas pueden ser trasladados a los pasajeros.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• No se identifican beneficios.</li> </ul>

En el caso de la alternativa 2: Permitir que sean los propios concesionarios o Provias Nacional quienes implementen mejoras:

<b>Pasajeros</b>	
Costos	Beneficios

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <http://scddstd.mtc.gob.pe/3327232> ingresando el número de expediente **I-321155-2024** y la siguiente clave: G4MYJB .

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"  
 "Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

Pasajeros	
Costos	Beneficios
<ul style="list-style-type: none"> <li>No se identifica.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Potencial reducción de los tiempos de desplazamiento en los tramos que cuenten con el pago electrónico de peaje en la medida que el transportista haga uso de este servicio.</li> </ul>

En el caso de la alternativa 3: Modificación del RETRAN regulando el uso de telepeajes:

Pasajeros	
Costos	Beneficios
<ul style="list-style-type: none"> <li>No se identifica.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Potencial reducción de los tiempos de desplazamiento en los tramos que cuenten con el pago electrónico del peaje en la medida que el transportista haga uso de este servicio.</li> <li>Predictibilidad para el pasajero respecto de las obligaciones del conductor y transportista e infracciones asociadas al peaje.</li> <li>Criterio homogéneo (normativa de alcance nacional) respecto a la regulación del telepeaje.</li> </ul>

- Entidades de Fiscalización:** Son aquellas entidades que, en el marco de sus competencias, realizan acciones de fiscalización sobre los vehículos que transitan por las vías con peajes (electrónicos).

A continuación, se presenta una valoración cualitativa de los principales costos y beneficios.

En el caso de la alternativa 1: No Regulación

Entidades de Fiscalización	
Costos	Beneficios
<ul style="list-style-type: none"> <li>No se identifica.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>No se identifica</li> </ul>

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <http://scddstd.mtc.gob.pe/3327232> ingresando el número de expediente **I-321155-2024** y la siguiente clave: G4MYJB .

**"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"**  
**"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"**

En el caso de la alternativa 2: Permitir que sean los propios concesionarios o Provias Nacional quienes implementen mejoras.

Entidades de Fiscalización	
Costos	Beneficios
<ul style="list-style-type: none"> <li>No se identifica.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Potencial uso de cámaras y otros mecanismos de identificación de los vehículos para los fines de fiscalización en donde se haya implementado el pago electrónico del peaje.</li> </ul>

En el caso de la alternativa 3: Modificación del RTRAN regulando el uso de telepeaje:

Entidades de Fiscalización	
Costos	Beneficios
<ul style="list-style-type: none"> <li>No se identifica.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Potencial uso de cámaras y otros mecanismos de identificación de los vehículos para los fines de fiscalización.</li> <li>Criterio homogéneo (normativa de alcance nacional) respecto a las infracciones al peaje.</li> </ul>

- Administrador de las vías:** En las vías concesionadas o no concesionadas de la Red Vial, los administradores podrían implementar el uso de telepeaje con un carril destinado a su pago.

A continuación, se presenta una valoración cualitativa de los principales

En el caso de la alternativa 1: No Regulación

Administrador de las vías	
Costos	Beneficios
<ul style="list-style-type: none"> <li>No se identifica.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>No se identifica</li> </ul>

En el caso de la alternativa 2: Permitir que sean los propios concesionarios o Provias Nacional quienes implementen mejoras.

Administrador de las vías
---------------------------

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <http://scddstd.mtc.gob.pe/3327232> ingresando el número de expediente **I-321155-2024** y la siguiente clave: G4MYJB .

**"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"**  
**"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"**

Costos	Beneficios
<ul style="list-style-type: none"> <li>Implementación del sistema de pago electrónico del peaje y de la vía destinada para su uso.</li> <li>Potenciales sobrecostos ante la adecuación a un futuro marco normativo</li> <li>No contar con un marco regulatorio y sanciones para quienes dificulten el cobro del pago electrónico del peaje.</li> <li>Monitoreo del sistema de peaje.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Facilitar el cobro de peaje al emplear el pago electrónico del peaje, con los ahorros vinculados al mismo (por ejemplo, personal de las casetas de peaje).</li> </ul>

En el caso de la alternativa 3: Modificación del RTRAN regulando el uso de telepeajes.

Administrador de las vías	
Costos	Beneficios
<ul style="list-style-type: none"> <li>Implementación del sistema de telepeaje y de la vía destinada para su uso.</li> <li>Cargas administrativas asociadas.</li> <li>Monitoreo del sistema de peaje.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Contar con un marco regulatorio y sanciones para quienes dificulten el cobro electrónico del peaje.</li> <li>Facilitar el cobro de peaje al emplear el telepeaje, con los ahorros vinculados al mismo (por ejemplo, personal de las casetas de peaje).</li> <li>Posibilidad de formular denuncias ciudadanas respecto de infracciones vinculadas al peaje.</li> </ul>

4.152. En tal sentido, en el caso de la alternativa 3 (alternativa seleccionada), si bien el pago electrónico de los peajes tiene un costo asociado a su implementación, este genera beneficios en cuanto a tiempos de atención de los peajes y ahorros asociados al uso de un telepeaje. Además, el proyecto normativo presenta alcances que desincentivan las conductas que pueden dificultar el pago del peaje, utilizar el carril adecuado, y daños a las garitas, lo que no podría ser logrado en las otras alternativas.

4.153. Por lo expuesto, se concluye que los beneficios son superiores a los costos del cambio normativo propuesto. A continuación, el cuadro breve de impactos para cada una de las alternativas:

**Identificación de impactos de alternativas de solución\***

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <http://scddstd.mtc.gob.pe/3327232> ingresando el número de expediente **I-321155-2024** y la siguiente clave: G4MYJB .

**"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"**  
**"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"**

Impactos	Conductores y transportistas	Pasajeros	Entidades de fiscalización	Administrador de las vías	Otros
<b>Alternativa 1: No Regulación (opción cero)</b>					
Económicos	Negativo fuerte	Negativo Débil	No aplica	Negativo débil	Ninguno
Sociales	Negativo débil	Negativo fuerte	Ninguno	Ninguno	Ninguno
Ambientales	Negativo débil	No aplica	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	Positivo débil	No aplica	Positivo débil	Ninguno
Sociales	Negativo débil	Positivo débil	Positivo débil	Positivo débil	Ninguno
Ambientales	Positivo débil	No aplica	No aplica	No aplica	Ninguno
<b>Alternativa 3: Modificar el Reglamento Nacional de Tránsito (regulatoria)</b>					
Económicos	Positivo fuerte	Positivo fuerte	No aplica	Positivo fuerte	Ninguno
Sociales	Positivo fuerte	Positivo fuerte	Positivo débil	Positivo fuerte	Ninguno
Ambientales	Positivo débil	No aplica	No aplica	No aplica	Ninguno

Elaboración DPNTRA.

4.154. Por su parte, en el siguiente cuadro se realiza un desarrollo de los costos y beneficios, conforme se aprecia:

Cuadro detallado de costos y beneficios													
Impactos	Alternativa 1				Alternativa 2				Alternativa 3				
	C/B	Cond. y transp.	Pasa.	Enti. de fisca	Adm. de las vías	Cond. y transp.	Pasa	Enti. de fisca	Adm. de las vías	Cond. y transp.	Pasa	Enti. de fisca	Adm. de las vías
Costos directos (CD)	+++				+++				+++	+			++
Pagos	++				++				+	++			+
Cargas administrativas	++				++				+				+
Costo de cumplimiento sustantivo													
Costo de observancia (CO)													
Costo de información y monitoreo									+				+

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <http://scddstd.mtc.gob.pe/3327232> ingresando el número de expediente **I-321155-2024** y la siguiente clave: G4MYJB .

**"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"**  
**"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"**

o												
Inspecciones y sanciones												
Mecanismos de adjudicación y litigios												
Costos no monetizables												
<b>Costos totales (CD + CI + CO)</b>	+++				+++		+++	++				++
Beneficios directos (BD)												
Salud												
Medioambiente					+			+				
Eficiencia de mercado												
Reducción de costos					+		+	++				+++
Otros beneficios directos					+	+		+	+			
Beneficios indirectos (BI)												
Beneficios de cumplimiento indirectos							+				++	
Beneficios macroeconómicos												
Beneficios no monetizables												
<b>Beneficios totales (BD + BI)</b>					+	+	+	+	++	+	++	+++

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

Elaboración DPNTRA

## V. ANÁLISIS DE IMPACTO REGULATORIO – AIR EX ANTE

5.1. 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.

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <http://scddstd.mtc.gob.pe/3327232> ingresando el número de expediente **I-321155-2024** y la siguiente clave: G4MYJB .

**"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"  
"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas  
batallas de Junín y Ayacucho"**

- 5.2. 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.
- 5.3. 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.
- 5.4. Bajo dicho contexto, se tiene que las modificaciones realizadas mediante el presente decreto supremo en el RTRAN, ameritan 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.
- 5.5. 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.

## **VI. SOBRE LA PUBLICACIÓN DEL PROYECTO**

- 6.1. 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>27</sup>
- 6.2. 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

<sup>27</sup> <https://www.gob.pe/institucion/mtc/normas-legales/5454157-155-2024-mtc-01-02>

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <http://scddstd.mtc.gob.pe/3327232> ingresando el número de expediente **I-321155-2024** y la siguiente clave: G4MYJB .

**"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"**  
**"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"**

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).

- 6.3. 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.
- 6.4. En cuanto a la difusión, se realizaron las siguientes acciones de publicidad:

Formato	Título	Enlace
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 electrónico	<a href="https://x.com/MTC_GobPeru/status/1783596571029869046">https://x.com/MTC_GobPeru/status/1783596571029869046</a>
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>

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <http://scddstd.mtc.gob.pe/3327232> ingresando el número de expediente **I-321155-2024** y la siguiente clave: G4MYJB .

**"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"**  
**"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"**

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=5lyW1TDERmJeAUqu">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=5lyW1TDERmJeAUqu</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>

6.5. Así pues, comentaron un total de veinticinco (25) administrados recepcionándose noventa y cuatro (94) 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	Consorcio Gestión & Transporte
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

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <http://scddstd.mtc.gob.pe/3327232> ingresando el número de expediente **I-321155-2024** y la siguiente clave: G4MYJB .

**"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"**  
**"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"**

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

6.6. 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.

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

7.1. 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, M47 y G75 al Anexo I del RTRAN.

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

MODIFICACIONES	
NORMA ANTERIOR	PROPUESTA NORMATIVA
<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>

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <http://scddstd.mtc.gob.pe/3327232> ingresando el número de expediente **I-321155-2024** y la siguiente clave: G4MYJB .

**"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"**  
**"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"**

<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 Vecinal 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> <ol style="list-style-type: none"> <li><b>Realizar el pago del monto de peaje correspondiente.</b></li> <li><b>No ejecutar maniobras o acciones que ocasionen daños materiales a las garitas y/o infraestructura para el pago del peaje.</b></li> <li><b>No circular por rutas que no forman parte caminos, vías urbanas o del Sistema Nacional de Carreteras – SINAC, evadiendo el pago del peaje.</b></li> <li><b>Utilizar el carril señalizado que corresponda según la forma de pago del peaje.</b></li> </ol>
<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</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</p>

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <http://scddstd.mtc.gob.pe/3327232> ingresando el número de expediente **I-321155-2024** y la siguiente clave: G4MYJB .

**"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"**  
**"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"**

<p>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>autoridad competente, puede autorizar construcciones permanentes o <b>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 medio probatorio filmico, 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><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 través del medio probatorio filmico, 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</b></p>

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <http://scddstd.mtc.gob.pe/3327232> ingresando el número de expediente **I-321155-2024** y la siguiente clave: G4MYJB .

**"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"  
 "Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"**

<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><b>justifican el inicio de un procedimiento administrativo sancionador, se declara no ha lugar el inicio del mismo y dispone su archivamiento.</b></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 el <b>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>
---	--

7.3. 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.

### VIII. CONCLUSIONES

La propuesta actualizada del Decreto Supremo que modifica del Reglamento Nacional de Tránsito, aprobado mediante Decreto Supremo N° 033-2001-MTC, a efectos de la implementación del telepeaje en la red vial nacional, departamental y vecinal (concesionada y no concesionada); así como, la incorporación de infracciones vinculadas al peaje; ha sido sustentada en el marco de las competencias de la Dirección de Políticas y Normas en Transporte Vial, y acorde a derecho.

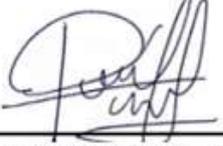
### IX. RECOMENDACIONES

Remitir el presente informe, acompañado del proyecto de Decreto Supremo, Exposición de Motivos, Cuadro Comparativo, Anexo 6: Informe AIR, Anexo 5: Resumen Ejecutivo del AIR, Matriz de absolución de comentarios y el Informe Final de Consulta Pública, al Viceministerio de Transportes a efectos de continuar con el trámite de evaluación.

Informe elaborado por:



"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"  
"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

 <b>Paolo Fernández Rojas</b> Abogado	 <b>Max Marcos Vásquez</b> Economista
 <b>Patricia Jessica Villanueva Rivera</b> Coordinadora Normativa Dirección de Políticas y Normas en Transporte Vial	

Es todo cuanto informo ante usted.

Atentamente,

Documento firmado digitalmente  
**OFELIA DORIS SORIANO RAMOS**  
DIRECCION DE POLITICAS Y NORMAS EN TRANSPORTE VIAL  
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

ODSR/pjfr

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <http://scddstd.mtc.gob.pe/3327232> ingresando el número de expediente **I-321155-2024** y la siguiente clave: G4MYJB .