

**PROYECTO**

**TRANSPORTES Y COMUNICACIONES**

Proyecto de “**Reglamento Nacional de Cobro por Uso de Infraestructura Vial Pública**” que establece las condiciones técnicas que fundamentan la necesidad de cobro por uso de la infraestructura pública, a los usuarios de las vía, ya sean personas naturales o jurídica, públicas o privadas. Incluye tanto los peajes de las vías no concesionadas, como los cobros a quienes alteren la capacidad vial e interferir el tránsito, así como los métodos de cálculo de las tasas y los procedimientos de cobro.

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones pone a consideración del público interesado el contenido del Proyecto de “Reglamento Nacional de Cobro por Uso de Infraestructura Vial Pública”, que establece las condiciones técnicas que fundamentan la necesidad de cobro por uso de la infraestructura pública no concesionada, a los usuarios de la Red Vial del Sistema Nacional de Carreteras (SINAC), así como los métodos de cálculo de las tasas y los procedimientos de cobro, a fin que remitan sus opiniones y sugerencias por escrito a la Dirección General de Caminos y Ferrocarriles, Jr. Zorritos 1203 Cercado de Lima o vía fax al 6157918 dentro del plazo de quince (15) días calendario, o vía correo electrónico a [alsalazar@mtc.gob.pe](mailto:alsalazar@mtc.gob.pe); de acuerdo al formato siguiente:

**Formato para la presentación de comentarios al Proyecto de  
“Reglamento Nacional de Cobro por Uso de la Infraestructura  
Vial Pública”**

<b>Artículo del proyecto</b>	<b>Comentarios</b>
1º	
2º	
<b>Comentarios generales:</b>	

# **REGLAMENTO NACIONAL DE COBRO POR USO DE INFRAESTRUCTURA VIAL PÚBLICA**

## **TITULO PRELIMINAR DISPOSICIONES GENERALES**

- Artículo 1º Del objeto
- Artículo 2º Del sujeto y ámbito de aplicación
- Artículo 3º De las definiciones

## **TITULO I DE LAS COMPETENCIAS**

- Artículo 4º De las autoridades competentes
- Artículo 5º De los desacuerdos entre autoridades competentes

## **TÍTULO II DEL COBRO POR USO DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL PÚBLICA**

### **CAPÍTULO I CONDICIONES TÉCNICAS**

- Artículo 6º De las condiciones de la vía y de los estudios técnicos para el cobro de peaje

### **CAPÍTULO II COMPONENTES DEL COBRO**

- Artículo 7º Del uso de los recursos
- Artículo 8º De los cobros a los usuarios

### **CAPÍTULO III DEL PEAJE Y SUS SERVICIOS COMPLEMENTARIOS**

- Artículo 9º De la naturaleza del pago de peaje
- Artículo 10º De la aplicación de los sistemas de peaje
- Artículo 11º De los criterios para determinar la tasa de peaje
- Artículo 12º De los parámetros para fijar la tasa de peaje
- Artículo 13º De la obligación del pago
- Artículo 14º De las exoneraciones de pago
- Artículo 15º De la tasa diferenciada de peaje
- Artículo 16º De la entidad autorizada para el cobro de la tasa de peaje
- Artículo 17º De los procedimientos para el cobro de la tasa de peaje
- Artículo 18º Del método del cálculo de la tasa de peaje

- Artículo 19º De la aprobación y reajuste de la tasa de peaje
- Artículo 20º De la obligación de publicar la tasa
- Artículo 21º De la ubicación de las unidades de peaje
- Artículo 22º De los cobros de la tasa de peaje
- Artículo 23º De los servicios complementarios

#### **CAPÍTULO IV DEL COBRO POR ALTERACIÓN A LA CAPACIDAD VIAL E INTERFERENCIA AL TRÁNSITO**

- Artículo 24º Del concepto de alteración a la capacidad vial e interferencia al tránsito
- Artículo 25º De las situaciones que alteran a la capacidad vial e interferencia al tránsito
- Artículo 26º De las tasas por alteración a la capacidad vial e interferencia al tránsito y los procedimientos de cobro
- Artículo 27º De las sanciones y acciones legales

#### **DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS TRANSITORIAS**

- Primera.- De la implementación integral del presente Reglamento
- Segunda.- De la entrada en vigencia
- Tercera.- De las derogatorias

#### **DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES**

- Primera.- De las normas complementarias
- Segunda.- Del cobro del peaje
- Tercera.- Del mantenimiento no financiable por la tasa de peaje
- Cuarta.- Del cobro de la tasa de peaje en carreteras no pavimentadas

# REGLAMENTO NACIONAL DE COBRO POR USO DE INFRAESTRUCTURA VIAL PÚBLICA

## TITULO PRELIMINAR DISPOSICIONES GENERALES

### Artículo 1º Del objeto

Constituye objeto del presente Reglamento de conformidad con lo dispuesto en el literal e), del artículo 23º de la Ley N° 27181, lo siguiente:

- a) Establecer las condiciones técnicas que fundamentan la necesidad de cobro por uso de infraestructura vial pública no concesionada, a los usuarios del Sistema Nacional de Carreteras (SINAC), ya sean personas naturales o jurídicas, públicas o privadas. Incluye tanto los peajes por el uso de las vías, como los cobros por alterar la capacidad vial e interferir el tránsito.
- b) Establecer los métodos de cálculo de las tasas y los procedimientos de cobro.

### Artículo 2º Del sujeto y ámbito de aplicación

Se encuentran sujetas a las disposiciones del presente Reglamento, las personas naturales o jurídicas, públicas o privadas que utilizan la infraestructura del SINAC no concesionada. Las autoridades competentes según Artículo 4º del presente Reglamento son responsables de su cumplimiento.

El ámbito de su aplicación es para las carreteras pavimentadas en todo el territorio nacional.

### Artículo 3º De las definiciones

Para efectos del presente reglamento se deberá tener en cuenta las siguientes definiciones:

- a) **Autoridad Competente:** Entidad pública encargada de la administración y gestión de la infraestructura vial pública.
- b) **Camino:** Vía terrestre para el tránsito de vehículos motorizados y no motorizados, peatones y animales, con excepción de las vías férreas.
- c) **Carretera Pavimentada:** Carretera cuya superficie de rodadura está conformada por mezcla bituminosa (flexible) o de concreto Pórtland (rígida).
- d) **Derecho de Vía:** Faja de terreno de ancho variable dentro del cual se encuentra comprendida la carretera, sus obras complementarias, servicios, áreas previstas para futuras obras de ensanche o mejoramiento, y zonas de seguridad para el usuario. Su ancho se establece mediante resolución del titular de la autoridad competente respectiva.

- e) **HDM:** Modelo de transportes del Banco Mundial para la evaluación técnica y económica de inversiones y mantenimiento de carreteras.
- f) **Infraestructura Vial Pública:** Todo camino, arteria, calle o vía férrea, incluidas sus obras complementarias, de carácter rural o urbano de dominio y uso público.
- g) **Mantenimiento:** Conjunto de actividades técnicas destinadas a preservar en forma continua y sostenida el buen estado de la infraestructura vial, de modo que se garantice un servicio óptimo al usuario, puede ser de naturaleza rutinaria o periódica.
- h) **Patrimonio Vial.-** Conjunto de caminos, arterias, calles o vías férreas, incluidas sus obras complementarias, que con su respectivo derecho de vía conforman la estructura vial de uso y dominio público susceptible de valorización.
- i) **Peaje:** Tasa que paga el usuario, por el derecho de utilizar la infraestructura vial pública.
- j) **Recaudación:** Recursos monetarios que percibe el Estado provenientes del cobro por el uso de la infraestructura vial pública.
- k) **Red Vial:** Conjunto de carreteras que pertenecen a la misma clasificación funcional (Nacional, Departamental o Regional y Vecinal o Rural).
- l) **Red Vial Departamental o Regional:** Conformada por las carreteras que constituyen la red vial circunscrita al ámbito de un gobierno regional. Articula básicamente a la Red Vial Nacional con la Red Vial Vecinal o Rural.
- m) **Red Vial Nacional:** Corresponde a las carreteras de interés nacional conformada por los principales ejes longitudinales y transversales, que constituyen la base del Sistema Nacional de Carreteras (SINAC). Sirve como elemento receptor de las carreteras Departamentales o Regionales y de las carreteras Vecinales o Rurales.
- n) **Red Vial Vecinal o Rural:** Conformada por las carreteras que constituyen la red vial circunscrita al ámbito local, cuya función es articular las capitales de provincia con capitales de distrito, éstas entre sí, con centros poblados o zonas de influencia local y con las redes viales nacional y departamental o regional.
- o) **Ruta:** Camino definido entre dos puntos determinados, con origen, itinerario y destino debidamente identificados.
- p) **Servicios Complementarios:** Conjunto de servicios de carácter opcional que la autoridad competente autoriza mediante contrato, en beneficio de la seguridad y la comodidad de los usuarios, dentro del Derecho de Vía.
- q) **Sistema de Peaje Abierto:** Es aquel donde el usuario abona la tasa en el ingreso de la vía afectada a este sistema, independientemente del kilometraje recorrido.
- r) **Sistema de Peaje Cerrado:** Consiste en mantener controles de acceso a la vía y tasas proporcionales a las distancias recorridas, en módulos establecidos, efectuándose el pago en cada salida.

- s) **Sistema Nacional de Carreteras (SINAC):** Es el conjunto de carreteras conformantes de la Red Vial Nacional, Red Vial Departamental o Regional y Red Vial Vecinal o Rural.
- t) **Tasa:** Tributo cuya obligación tiene como hecho generador la prestación efectiva por el Estado de un servicio público individualizado en el contribuyente.
- u) **Transitabilidad:** Nivel de servicio de la infraestructura vial que asegura un estado tal de la misma que permite un flujo vehicular regular durante un determinado periodo.
- v) **Usuario:** Personas naturales o jurídicas, públicas o privadas que utilizan la infraestructura vial pública.
- w) **Vía Urbana:** Arterias o calles conformantes de un centro poblado, que no integran el Sistema Nacional de Carreteras (SINAC).

## **TITULO I DE LAS COMPETENCIAS**

### **Artículo 4º De las autoridades competentes**

- 4.1. El Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones es la autoridad competente para interpretar los términos y alcances establecidos en el presente Reglamento; así como, dictar las normas complementarias para su adecuada aplicación.
- 4.2. Las autoridades competentes para la aplicación del presente Reglamento de conformidad con los niveles de Gobierno que corresponden a la organización del Estado, son las siguientes:
  - a) El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en la Red Vial Nacional.
  - b) Los Gobiernos Regionales, en la Red Vial Departamental o Regional.
  - c) Los Gobiernos Locales, en la Red Vial Vecinal o Rural y las vías Urbanas de su jurisdicción.
- 4.3. Cada nivel de Gobierno asume competencias de gestión y de fiscalización en lo que a su red vial corresponde, y están encargados de la ubicación y los cobros de las tasas por uso de la infraestructura en vías de su competencia, sin transgredir el presente Reglamento, conforme a la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, Ley N° 27181; y en concordancia con la Ley Orgánica de Gobiernos Regionales, Ley N° 27867, y Ley Orgánica de Municipalidades, Ley N° 27972; y sus correspondientes modificatorias.

## **Artículo 5º De los desacuerdos entre autoridades competentes**

En caso de producirse desacuerdos entre las autoridades establecidas en el artículo 4º, sobre la interpretación, alcances y aplicación del presente Reglamento, serán resueltos de conformidad con la Legislación vigente.

## **TÍTULO II DEL COBRO POR USO DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL PÚBLICA**

### **CAPÍTULO I CONDICIONES TÉCNICAS**

## **Artículo 6º De las condiciones de la vía y de los estudios técnicos para el cobro de peaje**

Para el cobro por uso de la infraestructura vial pública, la carretera pavimentada debe encontrarse en buenas condiciones de transitabilidad, en lo que se refiere al estado de la calzada, bermas, drenaje, señalización, elementos de seguridad y tratamiento de taludes.

Los estudios que fundamentan el cobro de peajes y las tasas respectivas, deberán ser elaborados teniendo en cuenta las obras del programa de mantenimiento vial para el período programado. Se debe establecer los índices de transitabilidad y de operación que se desea alcanzar y mantener, durante el período de aplicación de la tasa, utilizándose, preferentemente, como método técnico de cálculo el software HDM.

Las condiciones mínimas de servicio de la vía serán las siguientes:

<b>Elementos de la Vía</b>	<b>Indicadores de Servicio</b>
Calzada pavimentada (IRI = m/Km)*	Hasta 4.0
Bermas	Limpias
Cunetas	Limpias
Alcantarillas	Limpias
Señalización	De acuerdo a norma vigente
Vegetación	Que no impida la visibilidad
Reductores de velocidad	De acuerdo a norma vigente

\* IRI = índice de rugosidad de la calzada en metros por kilómetro

### **CAPÍTULO II COMPONENTES DEL COBRO**

## **Artículo 7º Del uso de los recursos**

Los recursos que se recauden por los conceptos establecidos en el presente Reglamento, son intangibles y solo podrán ser utilizados en las obras del programa de mantenimiento (costos directos y administrativos) del tramo que lo genera; de haber superávit, estos serán utilizados en los trabajos similares de la Red Vial que lo genera.

La autoridad competente de acuerdo al presente Reglamento, podrá establecer cobros a los usuarios de la infraestructura vial pública a su cargo.

#### **Artículo 8º De los cobros a los usuarios**

Los cobros de tasas a los usuarios, están referidos a la prestación efectiva por el Estado de un servicio público; en consecuencia, dichos cobros en el presente Reglamento estarán referidos al Peaje y sus Servicios Complementarios de las vías no concesionadas del Sistema Nacional de Carreteras; así como los cobros a los usuarios por las alteraciones a la capacidad vial e interferencia al tránsito.

### **CAPITULO III DEL PEAJE Y SUS SERVICIOS COMPLEMENTARIOS**

#### **Artículo 9º De la naturaleza del pago de peaje**

Peaje es la tasa cuya obligación de pago tiene como fundamento, los beneficios que obtiene el usuario por las buenas condiciones de la vía.

#### **Artículo 10º De la aplicación de los sistemas de peaje**

Las autoridades competentes para el cobro de la tasa de peaje aplicarán cualquiera de los dos sistemas definidos en el presente Reglamento, o la combinación de ambos.

#### **Artículo 11º De los criterios para determinar la tasa de peaje**

La autoridad competente determinará la tasa de peaje en función a los siguientes criterios:

1. De equilibrio, que debe existir en el largo plazo entre los ingresos provenientes del cobro de la tasa y los egresos necesarios para la cobertura de los gastos reales de mantenimiento y operación
2. De costos de mantenimiento y operación por regiones naturales donde se ubican las carreteras (Costa, Sierra y Selva).

Para los efectos del presente Reglamento, se considerará Costa hasta los 1,500 msnm en la vertiente del Pacífico, Sierra desde los 1,501 msnm en la vertiente del Pacífico hasta los 1,000 msnm en la vertiente del Atlántico, y Selva por debajo de los 1,000 en la vertiente del Atlántico.

#### **Artículo 12º De los parámetros para fijar la tasa de peaje**

Los parámetros a tenerse en consideración para la determinación de la tasa de peaje son los siguientes:

- a) Costo del programa de mantenimiento para un periodo de análisis (actividades de mantenimiento rutinario y periódico, costos de administración, operación y otros como el de servicios complementarios si los hubiera), para cada caso (Costa, Sierra y Selva).



- b) Longitud tipo para un tramo vial afecto al cobro de peaje (100 kilómetros)
- c) Volúmenes de tráfico de la vía para el tramo que se cobra: Índice Medio Diario (producto de los estudios de tráfico históricos y sus proyecciones)
- d) La tasa de actualización de los flujos de gastos y de ingresos correspondiente al costo de oportunidad del dinero vigente determinado por el MEF.

### **Artículo 13º De la obligación del pago**

Los conductores de todos los vehículos motorizados con excepción de los vehículos exonerados por Ley, que usan la infraestructura vial pública, están obligados al pago de las Tasas de Peaje que establezca la autoridad competente de acuerdo al presente Reglamento; y de ser el caso, el cobro por la prestación de los servicios complementarios si lo hubieran.

### **Artículo 14º De las exoneraciones de pago**

Están exonerados del pago de la tasa de peaje los vehículos siguientes:

- a. Los vehículos militares de las fuerzas armadas, vehículos policiales de las fuerzas policiales, y de las compañías de bomberos y las ambulancias de los servicios asistenciales médicos, identificados por su distintivo institucional reglamentario, cuando se desplacen en cumplimiento de misiones de servicio.
- b. Las unidades móviles de la Cruz Roja Peruana que cuenten con la identificación otorgada por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- c. Otros vehículos que sean exonerados por Ley.

### **Artículo 15º De la tasa diferenciada de peaje**

La autoridad competente en los casos que se justifique, dispondrá la implementación de procedimientos para el otorgamiento de una tasa diferenciada de peaje, de acuerdo al uso de vía que se utilice dentro del tramo afectado.

### **Artículo 16º De la entidad autorizada para el cobro de la tasa de peaje**

El cobro de las tasas de peaje (incluida la tasa diferenciada), y de los servicios complementarios si los hubiera, en las vías que conforman el Sistema Nacional de Carreteras, serán realizados por cada autoridad competente, en la siguiente forma:

- a) En forma directa, a través del organismo que ella designe.
- b) En forma indirecta, a través de una entidad pública o privada que preste el servicio por convenio o contrato.

## Artículo 17º De los procedimientos para el cobro de la tasa de peaje

El cobro de la tasa de peaje se podrá efectuar mediante procedimientos manuales, mecánicos, electrónicos, u otros mecanismos que autorice la autoridad competente.

## Artículo 18º Del método de cálculo de la tasa de peaje

El método de cálculo de la tasa de peaje que se requiere para mantener las vías en las condiciones mínimas señaladas en el Artículo 6º del presente Reglamento, se determinará con el valor de la Tasa "T" correspondiente al "Módulo Tipo" (Costa, Sierra y Selva), mediante la aplicación de la fórmula que se describe.

Para la determinación de la tasa correspondiente al módulo tipo se igualará los valores presentes de los egresos presupuestados con las recaudaciones estimadas, ambos a valor constante del año 0.

$$\sum_{n=1}^{n=t} \hat{E}_n = \sum_{n=1}^{n=t} \hat{I}_n$$

$\hat{E}_n$  = La serie que resulta de actualizar a valor presente cada uno de los montos de la serie  $E_n$

$$\hat{E}_n = E_n / (1+i)^n$$

$E_n$  = Una serie de montos variables, de presupuestos anuales de la Entidad, por cubrir con la tasa.

$\hat{I}_n$  = La serie que resulta de actualizar a valor presente cada uno de los términos de la serie  $I_n$ .

$I_n$  = Una serie de Ingreso anual, consecuencia de multiplicar el tránsito anual ( $M_n$ ) por la Tasa

$$I_n = T \cdot M_n$$

$M_n$  = Una serie de volúmenes de tránsito expresada en unidades de Módulos de peaje ( $M_n$ ) que se incrementa a la Tasa de crecimiento anual " r ".

$$M_n = M_1 (1+r)^n$$

$M_1$  = Volumen de tránsito del primer año de la serie, expresado en módulos de peaje.

$$M_n = VL_n + VP_n$$

$VL_n$  = Cantidad total de vehículos ligeros en el año "n" (autos y camionetas)

$VP_n$  = Cantidad total de ejes, correspondiente a buses y camiones en el año "n"

r = La tasa anual de crecimiento del tránsito

i = La tasa de actualización de los flujos de gastos y de ingresos, correspondiente al costo de oportunidad

t = El número de años correspondiente al período de análisis

El cálculo de la Tasa correspondiente al Módulo de Peaje se computará con la siguiente fórmula:

$$T = \left\{ \sum_{n=1}^{n=t} \frac{E_n}{(1+i)^n} \right\} \times \left\{ \frac{1 - \frac{1+r}{1+i}}{1 - \left( \frac{1+r}{1+i} \right)^t} \right\} \times \frac{1}{M_1}$$

#### Artículo 19º De la aprobación y reajuste de la tasa de peaje

La aprobación de la tasa de peaje y sus reajustes se realizarán mediante resolución del titular de la autoridad competente respectiva:

- Red Vial Nacional a cargo del Gobierno Nacional (MTC): Resolución Ministerial.
- Red Vial Departamental a cargo del Gobierno Regional: Resolución Regional.
- Red Vecinal a cargo del Gobierno Local: Decreto de Alcaldía.

El reajuste de las tasas de peaje será propuesto por los operadores correspondientes a la autoridad competente para su aprobación, previa evaluación técnica que la sustente, y entrará en vigencia a partir de su publicación.

Para reajustar la tasa se aplica la siguiente fórmula:

$$T_a = T \frac{IPC_a}{IPC_o}$$

Donde:

$T_a$  = Tasa reajustada

$T$  = Tasa vigente

$IPC_a$  = Índice de Precios al Consumidor publicado por el INEI correspondiente al mes de ajuste

$IPC_o$  = Índice de Precios al Consumidor publicado por el INEI correspondiente al mes en que se fijó la tasa vigente.

#### **Artículo 20º De la obligación de publicar la tasa**

Para conocimiento de los usuarios y del público en general, y previo al inicio del cobro, las tasas aprobadas deberán ser publicadas por la autoridad competente en el diario oficial "El Peruano".

#### **Artículo 21º De la ubicación de las unidades de peaje**

Teniendo como base el criterio de cálculo de la tasa de equilibrio, las autoridades establecidas en el artículo 4º del presente Reglamento ubicarán las unidades de peaje en la Red Vial de su competencia.

En caso de conflicto entre las autoridades competentes de las Redes Viales para la ubicación de unidades de peaje, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones determinará la ubicación final de estas

#### **Artículo 22º De los cobros de la tasa de peaje**

Las autoridades competentes cobrarán la tasa de peaje en función a la ubicación de las unidades de peaje, en las cuales se aplicarán tasas proporcionales a las distancias recorridas, teniendo como base la tasa de equilibrio calculada para módulos de 100 Km.

#### **Artículo 23º De los servicios complementarios**

La implementación de servicios complementarios, llámese grúas, ambulancias, teléfono, parqueos y otros, en los tramos del Sistema Nacional de Carreteras no concesionada, deberán incluirse en la tasa de peaje de acuerdo a lo indicado en el inciso a) del Artículo 13º del presente Reglamento.

## **CAPÍTULO IV**

### **DEL COBRO POR ALTERACIÓN A LA CAPACIDAD VIAL E INTERFERENCIA AL TRÁNSITO**

#### **Artículo 24º Del concepto de alteración a la capacidad vial e interferencia al tránsito**

Son situaciones que pueden presentarse como consecuencia del uso de la infraestructura vial, ocasionando alteraciones en el flujo máximo vehicular, interferencias o congestión al tránsito.

La autoridad competente otorgará la autorización para el uso de la vía en las situaciones descritas en el artículo 25º y previo pago de las tasas establecidas en el artículo 26º del presente Reglamento por cada permiso concedido. Las autorizaciones considerarán los horarios en que se generen menores alteraciones o interferencias al tránsito.

#### **Artículo 25º De las situaciones que alteran a la capacidad vial e interferencia al tránsito**

- a) Transporte de mercancía, maquinarias y equipos de alto tonelaje e indivisible, cuyo peso bruto vehicular supera el máximo permitido, y cuya autorización de circulación es otorgada de acuerdo a la normativa vigente.
- b) Transporte en convoy de vehículos pesados (requiere vehículo de apoyo o guía).
- c) Desplazamiento de vehículos o máquinas autopropulsadas que por su naturaleza o estado mecánico transiten a velocidades que generen congestión o interferencia de tránsito.
- d) Ejecución de obras puntuales en una vía en servicio que demanda la necesidad de la habilitación de desvíos o utiliza las obras complementarias de la vía para efectuar instalaciones.

#### **Artículo 26º De las tasas por alteración a la capacidad vial e interferencia al tránsito y los procedimientos de cobro**

- a) Transporte de mercancía, maquinarias y equipos de alto tonelaje e indivisible, cuyo peso bruto vehicular supera el máximo permitido, y cuya autorización de circulación es otorgada de acuerdo a la normativa vigente.
  - Hasta 60 toneladas (carga máxima permisible en puentes), el equivalente a 0.0833 de una UIT por tonelada de exceso (peso bruto vehicular permitido: 48 toneladas).
  - Por encima de 60 toneladas, se adicionará al anterior el equivalente a 0.25 de una UIT por tonelada de exceso (peso bruto vehicular permitido: 48 toneladas).

- b) Transporte en convoy de vehículos pesados (requiere vehículo de apoyo o guía).
  - De 5 a 10 vehículos, el equivalente a 0.5 de una UIT.
  - Por encima de 10 vehículos, el equivalente a una (1) UIT.
- c) Desplazamiento de vehículos o máquinas autopropulsadas que por su naturaleza o estado mecánico transiten a velocidades que generen congestión o interferencia de tránsito.
  - Equivalente a 0.10 de una UIT.
- d) Ejecución de obras puntuales en una vía en servicio que demanda la necesidad de la habilitación de desvíos o utiliza las obras complementarias de la vía para efectuar instalaciones.
  - La persona natural o jurídica, pública o privada, que ejecute obras que no forman parte de la infraestructura vial y/o efectúe instalaciones de elementos y dispositivos no relacionados con el transporte y tránsito (comunicaciones, saneamiento, líneas de conducción de energía eléctrica y ductos en general), el equivalente a 0.25 de una UIT por mes.

El usuario pagará las tasas establecidas en el presente artículo previo al otorgamiento de las autorizaciones por la autoridad competente respectiva.

#### **Artículo 27º De las sanciones y acciones legales**

Las personas naturales o jurídicas, públicas o privadas, que incumplan con el pago de las tasas establecidas en el artículo precedente del presente Reglamento serán acreedores a las sanciones establecidas en los dispositivos pertinentes, y de ser el caso, la autoridad competente establecida en el Artículo 4º del presente Reglamento, está facultada para realizar las acciones legales correspondientes de acuerdo a la legislación vigente.

## **DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS TRANSITORIAS**

### **Primera.- De la implementación integral del presente Reglamento**

Para la implementación de la tasa que resulte para mantener las vías (Costa, Sierra y Selva) en las condiciones mínimas establecidas en el artículo 6º del presente Reglamento, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones actualizará progresivamente la tasa que viene cobrando en un plazo máximo de doce (12) meses, a efectos de evitar el deterioro prematuro de las vías.

### **Segunda.- De la entrada en vigencia**

El presente Reglamento entrará en vigencia a partir del día siguiente de su publicación en el diario oficial "El Peruano".

### **Tercera.- De las derogatorias**

A partir de la fecha de entrada en vigencia, quedan sin efecto los dispositivos que se opongan al presente Reglamento.

## **DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES**

### **Primera.- De las normas complementarias**

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones está facultado para emitir los dispositivos legales necesarios para la implementación y correcta aplicación del presente Reglamento.

### **Segunda.- Del cobro del peaje**

La autoridad competente, a través de la norma correspondiente, designará al organismo responsable del cobro del peaje.

### **Tercera.- Del mantenimiento no financiable por la tasa de peaje**

Para aquellos tramos o sectores cuyo mantenimiento no fuera financiado solo por el cobro de la tasa de peaje, la autoridad competente gestionará los recursos ordinarios necesarios, a fin de que las vías mantengan las condiciones mínimas de servicio establecidas en el artículo 6º del presente Reglamento.

### **Cuarta.- Del cobro de la tasa de peaje en carreteras no pavimentadas**

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones establecerá las condiciones técnicas que fundamenten la necesidad de cobro por uso de la infraestructura vial no pavimentada, previo los estudios correspondientes.