



LEY DE SISTEMAS DE COBRO DE PEAJES PARA OPTIMIZAR EL TRÁNSITO VEHICULAR

El Congresista de la República que suscribe, **Wilson Soto Palacios** y los Congresistas integrantes del **Grupo Parlamentario Acción Popular**, y demás Congresistas firmantes, al amparo de lo dispuesto en el artículo 107° de la Constitución Política del Perú y conforme los artículos 22° inciso c), 75° y 76° del Reglamento del Congreso de la República, presenta la siguiente iniciativa legislativa:

FÓRMULA LEGAL

LEY DE SISTEMAS DE COBRO DE PEAJES PARA OPTIMIZAR EL TRÁNSITO VEHICULAR

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Ha dado la Ley siguiente:

1

Artículo 1. Del Objeto de la Ley

La presente ley tiene por objeto regular los sistemas de cobro de peajes manuales, electrónicos automáticos y mixtos.

Artículo 2. De la finalidad de la Ley

La presente ley tiene por finalidad optimizar el flujo vehicular, reducir la congestión en las vías públicas y mejorar la experiencia de los usuarios, minimizando la pérdida de tiempo.

Artículo 3. De las definiciones

Para efectos de la presente ley, se establecen las siguientes definiciones:

- Peaje: Monto obligatorio pagado por el uso de infraestructura vial pública terrestre, ya sea concesionada o no, a través de métodos manuales, electrónicos automáticos o mixtos.
- Peaje manual con barrera: Sistema que requiere la detención del vehículo para el pago directo, utilizado en vías con tráfico moderado y sin congestión frecuente.



- c) Peaje electrónico automático: Sistema de cobro que permite el pago anticipado o posterior mediante dispositivos electrónicos, sin necesidad de detener el vehículo. Se aplica en vías con alta densidad de tráfico, tanto dentro como fuera de las ciudades.
- d) Peaje mixto: Sistema de cobro que combina métodos manuales y electrónicos, aplicable en vías donde el tráfico es variable y no se genera congestión constante.

Artículo 4. De las Medidas para evitar la congestión vehicular

Los sistemas de peaje manual, electrónico automático o mixto deben garantizar que el tiempo de espera no exceda los cinco minutos por vehículo. Si este límite es superado, la barrera deberá ser abierta de manera inmediata y automática hasta restablecer la fluidez del tránsito. Y, además, el Poder Ejecutivo a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones establecerá las multas correspondientes por el retraso generado.

Artículo 5. Calificación y supervisión de los sistemas de peaje

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) será la autoridad competente encargada de la calificación, clasificación y supervisión de los sistemas de peaje en las vías nacionales. Esta labor incluye la evaluación de las características de cada vía para determinar el sistema de peaje, y, la emisión de las autorizaciones correspondientes para su implementación y operación.

2

La municipalidad de Lima Metropolitana, la Provincia Constitucional del Callao, y los gobiernos sub nacionales en materia de su competencia asumirán esa responsabilidad bajo los lineamientos y estándares establecidos por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Artículo 6. De las sanciones por incumplimiento del pago de peaje

El Poder Ejecutivo, a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), establecerá y regulará las sanciones aplicables al conductor o propietario de un vehículo que omita el pago del peaje. Las sanciones estarán orientadas a garantizar el cumplimiento de las obligaciones legales y el adecuado funcionamiento de la infraestructura vial.

Las sanciones pueden incluir multas, retención del vehículo y restricciones en la renovación de licencias o tarjetas de propiedad. En casos de reincidencia o deudas acumuladas, los infractores serán reportados a las centrales de riesgo.



WILSON SOTO PALACIOS
CONGRESISTA DE LA REPÚBLICA

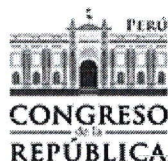
"Decenio de la igualdad de oportunidades para mujeres y hombres"
"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA

PRIMERA. Reglamentación

El Poder Ejecutivo aprueba el reglamento de la presente ley en un plazo no mayor de treinta (30) días calendario contados a partir de su vigencia.

Lima, enero de 2025.



Firmado digitalmente por:
SOTO PALACIOS Wilson FAU
20181740126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 07/01/2025 10:13:17-0500



Firmado digitalmente por:
VERGARA MENDOZA Evis
Heman FAU 20181740126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 07/01/2025 12:03:36-0500



Firmado digitalmente por:
VERGARA MENDOZA Evis
Heman FAU 20181740126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 07/01/2025 12:03:50-0500

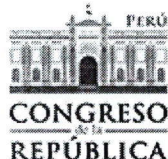
3



Firmado digitalmente por:
DOROTEO CARBAJO Raul
Felipe FAU 20181740126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 07/01/2025 15:03:40-0500



Firmado digitalmente por:
MORI CELIS Juan Carlos
FAU 20181740126 soft
Motivo: En señal de conformidad
Fecha: 07/01/2025 16:16:53-0500



Firmado digitalmente por:
ARAGON CARREÑO Luis Angel
FAU 20181740126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 07/01/2025 14:21:12-0500



Firmado digitalmente por:
LOPEZ UREÑAILICH FREDY
FIR 42834886 hard
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 07/01/2025 15:32:08-0500



Firmado digitalmente por:
MONTEZA FACHO Silvia
Maria FAU 20181740126 soft
Motivo: En señal de conformidad
Fecha: 07/01/2025 18:18:07-0500



CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, **8** de **enero** de **2025**

Según la consulta realizada, de conformidad con el Artículo 77° del Reglamento del Congreso de la República: pase la Proposición **N° 9866/2024-CR** para su estudio y dictamen, a la (s) Comisión (es) de:

1. TRANSPORTES Y COMUNICACIONES.



GIOVANNI FORNO FLOREZ
Oficial Mayor
CONGRESO DE LA REPÚBLICA



I. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Antecedentes

El transporte de vehículos ligeros y pesados, tanto públicos como privados, es esencial para los ciudadanos que necesitan desplazarse de un lugar a otro, ya sea por motivos personales o comerciales lo que además es muy importante para el desarrollo económico del país. Y, para ello, se utilizan las diferentes vías de comunicación que existen, tanto, dentro, como fuera de las ciudades.

Las garitas de peaje se instalan principalmente con el fin de recaudar fondos para la mejora de las infraestructuras viales y el financiamiento de la construcción y mantenimiento de las carreteras. s para garantizar que las personas puedan transportarse de manera segura y eficiente, sin poner en riesgo sus vehículos ni los tiempos de traslado.

4

Tradicionalmente, los peajes se encuentran en zonas alejadas de las poblaciones; sin embargo, en algunos casos, estos se encuentran dentro de las ciudades o en sus inmediaciones, lo que genera desafíos adicionales para el flujo vehicular.

Situación problemática

El elevado volumen de vehículos que circulan en las principales ciudades de Perú, especialmente en la capital de la República (Lima), vienen generando congestión vehicular, sobre todo en los peajes que se ubican dentro de la ciudad o en sus afueras.

Los puntos de pago del peaje, al requerir que los conductores realicen pagos en efectivo o mediante otros métodos manuales, provocan demoras, especialmente durante las horas pico, y sobre todo los fines de semana, feriados y otros días de alta circulación. Este fenómeno se ha convertido en un obstáculo que afecta tanto la productividad económica como la calidad de vida de los ciudadanos.



WILSON SOTO PALACIOS
CONGRESISTA DE LA REPÚBLICA

"Decenio de la igualdad de oportunidades para mujeres y hombres"
"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"



5





En cuanto al impacto de la congestión vehicular, la Asociación Automotriz del Perú ha destacado que Lima es la ciudad con mayor congestión en América Latina¹. Según el Índice de Congestión Vehicular 2023 de TomTom, Lima ocupa el primer lugar en Latinoamérica y el quinto a nivel mundial, siendo una de las ciudades con mayores índices de congestión. Durante 2023, se registró que un viaje de 10 km en Lima toma un promedio de 28 minutos con 30 segundos, lo que representa un aumento de 1 minuto con 20 segundos en comparación con el año anterior. Esta congestión impacta directamente en la productividad, ya que los conductores pierden un promedio de 283 horas al año debido al tráfico, de las cuales 157 horas corresponden a la congestión en horas punta. Además, el costo económico es considerable, con un gasto adicional de S/ 652 por vehículo al año debido a la pérdida de tiempo en el tráfico, sin contar los costos medioambientales derivados del 297 kg de CO2 emitidos adicionales por cada vehículo durante las horas pico.

Lima - Costo de viajar en hora punta



Tiempo de viaje
(anual)

283h

157h debido a la congestión

56x



aproximadamente 56
libros leídos



Emisiones
(anual)

1035kg

297kg debido a la congestión

103x



se necesitan que crezcan 103
árboles para absorberlo

Fuente: TomTom Traffic Index Ranking 2023

Este problema no solo afecta la economía, sino también la calidad de vida de los habitantes, dado que las horas de congestión prolongan el tiempo de viaje, especialmente en las horas punta, cuando el tiempo de recorrido de 10 km puede alcanzar hasta 41 minutos en la noche. Aunque Lima tiene menos vehículos por cada mil habitantes en comparación con otras ciudades como Ciudad de México, Bogotá o Buenos Aires, la congestión no se debe únicamente al aumento del parque vehicular, sino también a factores como el comportamiento de los conductores y la infraestructura vial insuficiente. TomTom sugiere que ajustar los hábitos de viaje, como la adopción del teletrabajo, podría generar ahorros significativos

Índice de Tráfico 2023 - América Latina

Ranking Global 2023	Ranking Global 2022	Ciudad	Tiempo promedio x 10km	Var. 23/22
5	8	Lima	28m30s	+1m20s
13	13	Ciudad de México	26m30s	+50s
19	10	Bogotá	25m30s	-50s
23	16	Buenos Aires	24m30s	-10s
33	35	Sao Paulo	23m	+50s
36	27	Recife	22m40s	-10s
37	26	Montevideo	22m20s	-40s
38	37	Caracas	22m20s	+20s
41	39	Belo Horizonte	22m10s	+10s
57	44	Fortaleza	21m10s	-20s
66	62	Porto Alegre	20m40s	+20s
90	69	Santiago de Chile	19m20s	-40s
107	87	Rio de Janeiro	18m50s	+20s

Fuente: TomTom
Elaboración: GEE-AAP

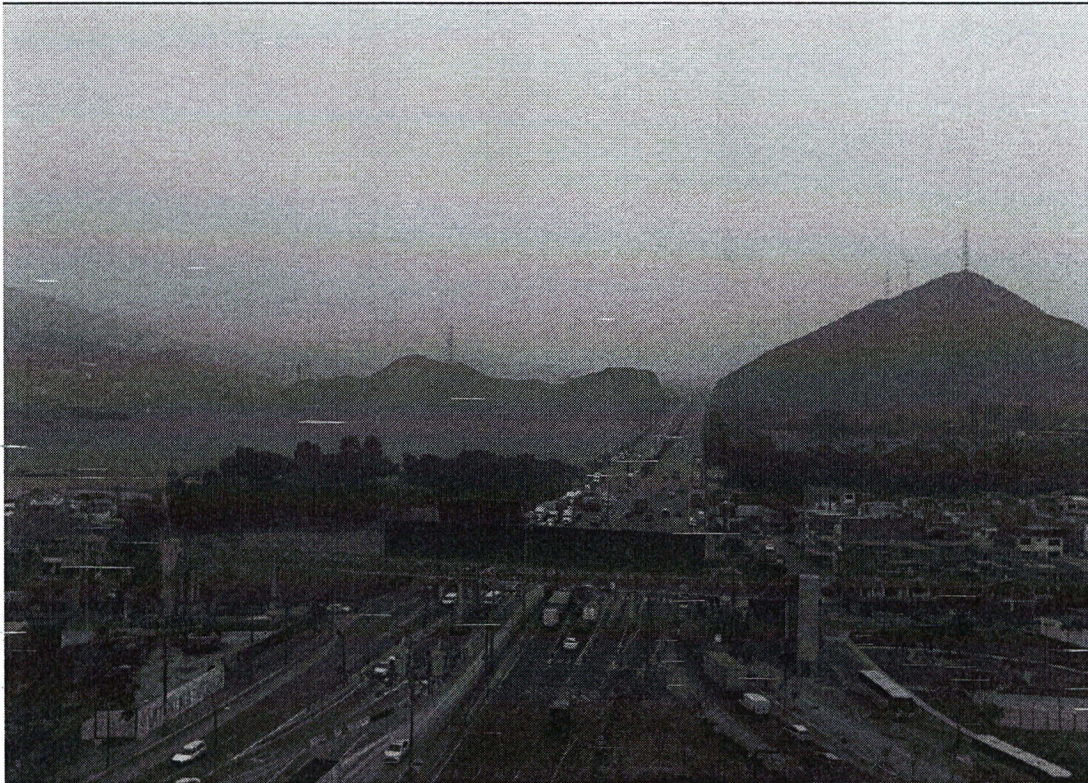
¹ <https://aap.org.pe/observatorio-aap/ranking-de-congestion-vehicular-enero2024/ranking-de-congestion-vehicular-enero2024.pdf>

en tiempo, costos y emisiones de CO₂, lo que resalta la urgente necesidad de abordar la congestión vehicular para mejorar tanto la calidad de vida como la eficiencia económica en Lima.

Uno de los factores más críticos que contribuye a la congestión es el tiempo que los conductores deben dedicar al pago de peajes, un proceso que podría optimizarse con la implementación de sistemas de pago automático antes o después de utilizar las vías. Esta medida reduciría considerablemente los tiempos de espera en las garitas de peaje y aliviaría la congestión, mejorando la fluidez del tránsito.



Además de los problemas de tiempo, la congestión vehicular tiene un impacto económico directo. Las horas de trabajo perdidas debido a los retrasos en el tráfico afectan la productividad de las personas y de las empresas, y el desgaste adicional de los vehículos genera costos adicionales para los conductores. Asimismo, la contaminación ambiental derivada de la congestión contribuye al deterioro del entorno, generando emisiones de CO₂ que perjudican la salud pública y el medio ambiente.



La calidad de vida de los ciudadanos y su derecho a disfrutar del tiempo libre, reconocido en la Constitución Política del Perú, se ven seriamente afectados por la intensa congestión vehicular en las garitas de peaje. Este tiempo perdido en el tráfico no solo afecta el bienestar físico y emocional de las personas, sino que también cuestiona la eficacia de los peajes, cuyo propósito debería ser agilizar la circulación vehicular y mejorar la experiencia de tránsito. En lugar de cumplir este objetivo, los peajes, tal como operan actualmente, contribuyen a la congestión, agravando los problemas del transporte en Lima y generando un impacto negativo en la productividad y la calidad de vida.

8

En esta línea, el diario *El Comercio* destacó un análisis realizado por el Banco Central de Reserva del Perú (BCR), en su segmento titulado "*La congestión del transporte urbano y sus efectos económicos*". Según el BCR, en el año 2023, cada persona en Lima perdió en promedio S/3.800 al año debido al tiempo adicional utilizado para trasladarse a su centro de trabajo. Al considerar a la Población Económicamente Activa Ocupada (PEAO) urbana, estas pérdidas representaron un



costo total aproximado de S/20 mil millones para la capital, equivalente al 2,0% del Producto Bruto Interno (PBI)².

Estas cifras evidencian el alto costo económico y social de la congestión vehicular, resaltando la urgente necesidad de implementar medidas efectivas para mejorar la infraestructura vial y modernizar los sistemas de cobro de peajes. Es imperativo que cualquier solución integral priorice la reducción de los tiempos de traslado, optimice los recursos disponibles y genere un impacto positivo tanto en la economía como en la calidad de vida de los ciudadanos.

La implementación de sistemas modernos, como el telepeaje, resulta crucial para optimizar la experiencia de los usuarios y garantizar un flujo vehicular continuo en las principales arterias viales del país. Para asegurar su adopción uniforme en todas las vías de tránsito terrestre y su sostenibilidad a largo plazo, es indispensable elevar esta medida a rango de ley. Esto permitirá establecer un marco jurídico sólido que respalde su aplicación a nivel nacional, asegurando que los beneficios del telepeaje sean accesibles a todos los usuarios y contribuyendo a la creación de una red vial más eficiente y moderna.

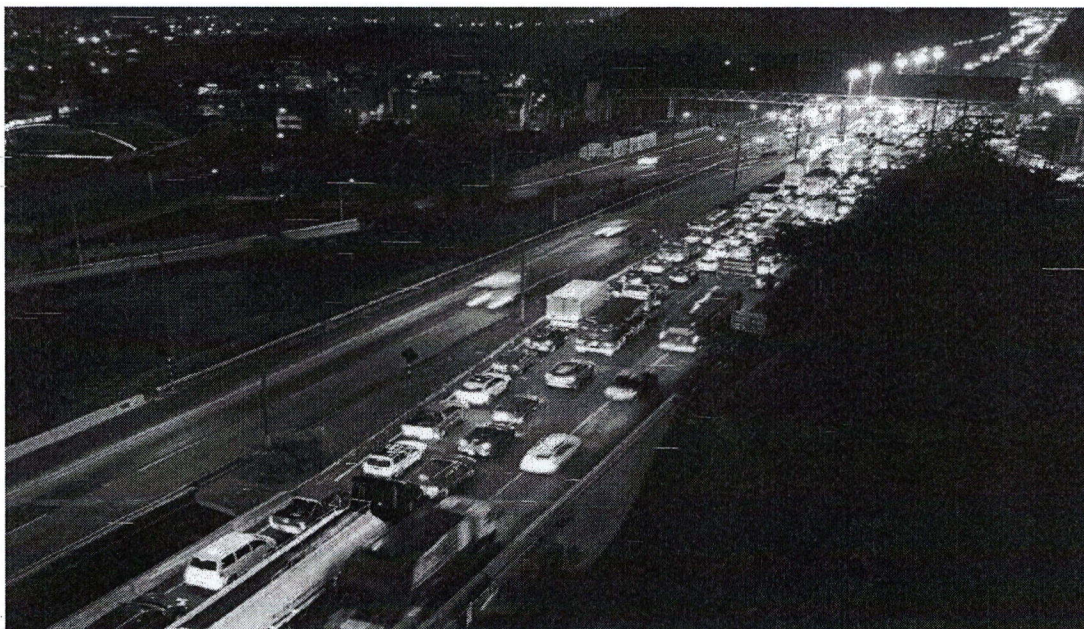
La congestión vehicular asociada a las garitas de peaje representa un problema crítico que afecta tanto la calidad de vida de los ciudadanos como el desarrollo económico del país. El tiempo perdido en largas filas y los retrasos generados por métodos de pago manuales limitan el derecho de las personas a disfrutar de su tiempo libre, incrementan el estrés relacionado con los traslados y generan un impacto negativo en su bienestar. Además, el impacto económico es considerable, como lo demuestran los datos del Banco Central de Reserva del Perú, que estiman pérdidas anuales de miles de millones de soles debido a horas adicionales perdidas en el tráfico. Estas ineficiencias no solo afectan a los conductores, sino que también comprometen la productividad laboral y el crecimiento económico de Lima y otras ciudades del país.

En este contexto, la modernización de los sistemas de cobro de peajes mediante tecnologías como el telepeaje se presenta como una solución viable y urgente. Este avance permitiría reducir significativamente los tiempos de espera, agilizar el tránsito y disminuir los costos económicos y ambientales derivados de la congestión vehicular. No obstante, para garantizar la efectividad de

² <https://elcomercio.pe/lima/trafico-congestion-vehicular-genera-perdidas-de-hasta-s20-mil-millones-anuales-a-limenos-el-impacto-de-la-congestion-vehicular-en-la-capital-transporte-bcr-sistema-de-transporte-pbi-noticia/?ref=ecr>

estas medidas, es esencial integrarlas en un plan integral de mejora de la infraestructura vial, acompañado de políticas públicas que fomenten cambios en los hábitos de viaje, como el teletrabajo y la descentralización de actividades económicas. Solo mediante un enfoque coordinado y sostenible será posible aliviar la congestión vehicular, mejorar la experiencia de tránsito y promover un desarrollo urbano más eficiente y saludable.

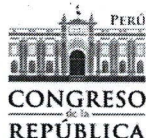
En este sentido, el 23 de diciembre de 2024, la Defensoría del Pueblo, a través de Canal N, informó que, según las disposiciones del contrato de concesión de Rutas de Lima, los vehículos no deberían esperar más de cinco minutos en los peajes. El incumplimiento de este tiempo genera una multa de 200 dólares por vehículo. Sin embargo, se reportó que, durante las festividades de fin de año, las largas filas en las zonas de peaje arruinaron los planes de muchas familias, y en la temporada de verano, estos cinco minutos suelen superarse ampliamente. Por ello, es fundamental establecer penalidades efectivas para la administración deficiente de los peajes, ya que esta genera una pérdida considerable de tiempo para los usuarios de las vías.





Marco jurídico

La Constitución Política del Perú establece en su artículo 1 que la *defensa de la persona humana y el respeto a su dignidad son los fines supremos de la sociedad y del Estado*. En este contexto,



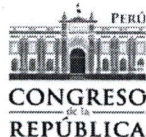
es crucial asegurar que los usuarios de las vías no solo tengan acceso a un transporte eficiente, sino también que se respete su dignidad al evitarles la exposición prolongada a las inclemencias del clima, como ocurre frecuentemente en los peajes durante el verano, cuando la congestión vehicular se incrementa.

En cuanto a la normativa vigente, la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, en su artículo 1, establece que esta norma regula los aspectos económicos, organizacionales y reglamentarios del transporte y tránsito terrestre en todo el territorio nacional. Asimismo, el artículo 3 señala que la acción estatal en esta materia tiene como objetivos primordiales satisfacer las necesidades de los usuarios, garantizar su seguridad y salud, así como proteger el ambiente y la comunidad en general. En este contexto, el Estado, a través del Poder Ejecutivo, asume la responsabilidad de administrar los servicios de transporte y tránsito en las vías del país, lo que incluye, entre otros aspectos, la correcta gestión y supervisión de los peajes.

De acuerdo con el artículo 2 del Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito – Código de Tránsito, aprobado mediante Decreto Supremo N° 016-2009-MTC y sus modificatorias, el peaje se define como la tarifa que se paga por el uso de determinada infraestructura vial pública terrestre. Esta definición establece el marco legal para la recaudación de recursos destinados al mantenimiento, operación y mejora de las vías públicas, contribuyendo a la sostenibilidad de la infraestructura vial.

12

En esa línea, el Poder Ejecutivo ha incorporado avances significativos en la normativa sobre peajes mediante el Decreto Supremo N° 018-2024-MTC, que actualiza el Reglamento Nacional de Tránsito. Esta norma introduce el concepto de telepeaje, un sistema de pago electrónico que permite a los usuarios realizar transacciones sin detenerse en las estaciones de peaje, agilizando el proceso de cobro y reduciendo significativamente la congestión vehicular en las carreteras. El **telepeaje** representa una solución moderna para mejorar la eficiencia en la gestión del tránsito, reduciendo el tiempo de espera y minimizando el impacto ambiental asociado al ralenti de los vehículos.



II. EFECTOS DE LA VIGENCIA DE LA NORMA

La presente iniciativa legislativa se encuentra plenamente enmarcada dentro de las disposiciones constitucionales y legales del país, orientadas a garantizar el bienestar de los ciudadanos y mejorar la calidad de los servicios públicos. Esta propuesta tiene como objetivo principal regular de manera eficiente y moderna el proceso de pago de peaje en las vías de comunicación, con el fin de optimizar la circulación vehicular y evitar la congestión, lo que repercute directamente en la mejora de la experiencia de los usuarios de las carreteras.

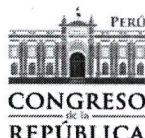
Uno de los efectos más relevantes de la vigencia de esta norma será la reducción significativa de los tiempos de espera en las garitas de peaje, lo que contribuirá a descongestionar las vías y facilitar el flujo vehicular. Esto no solo mejorará la calidad del tránsito, sino que también reducirá la contaminación ambiental derivada de los atascos, promoviendo así un entorno más limpio y saludable para la población.

A nivel social, la medida tendrá un impacto directo en la reducción del malestar generalizado entre los conductores, quienes actualmente se ven obligados a soportar largas demoras, especialmente en horarios de alta demanda. Al garantizar un proceso de pago más ágil y automatizado, los usuarios podrán transitar por las vías de forma más eficiente, lo que se traducirá en una experiencia más satisfactoria y en la materialización del derecho al bienestar de las personas.

13

Además, esta legislación fortalecerá el trato digno a los ciudadanos, respetando su tiempo y su derecho a utilizar las infraestructuras públicas de manera eficiente. La optimización del sistema de peajes permitirá que los conductores puedan cumplir con sus obligaciones de tránsito sin verse expuestos a condiciones incómodas o innecesarias, fomentando un ambiente más respetuoso y equitativo para todos.

En el ámbito económico, la reducción de los tiempos de espera también tiene efectos positivos, ya que permitirá la mejora en la productividad de los trabajadores y las empresas que dependen del transporte terrestre para la realización de sus actividades. Esto, a su vez, contribuirá al desarrollo económico del país, al garantizar que los bienes y servicios se desplacen de manera más eficiente.



De este modo, la vigencia de esta norma no solo busca regular el pago de peajes de manera más eficiente, sino también promover un sistema de transporte más justo, rápido y respetuoso con los derechos de los ciudadanos, mejorando así la calidad de vida, el bienestar económico y la sostenibilidad ambiental del país.

III. ANÁLISIS COSTO BENEFICIO

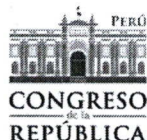
El presente Proyecto de Ley se plantea como una solución que no generará costos adicionales al Estado, sino que busca regular una actividad económica clave, promoviendo la eficiencia en el sistema de peajes y reduciendo los gastos operativos. Al centrarse en la mejora de la infraestructura vial, el proyecto busca optimizar los peajes, haciendo que su operación sea más eficiente y menos costosa tanto para los usuarios como para los operadores.

Uno de los principales beneficiarios de esta iniciativa será, sin lugar a dudas, el usuario del servicio. Actualmente, la congestión vehicular generada en los peajes, especialmente aquellos ubicados dentro de las ciudades o en sus alrededores, representa una importante pérdida de tiempo para los conductores. Al implementar sistemas de pago más ágiles, como el pago automático o la modernización de la infraestructura de los peajes, se reducirá significativamente el tiempo de espera, eliminando los atascos y agilizando el flujo de tránsito. Esto no solo mejorará la experiencia del conductor, sino que también contribuirá a una mayor eficiencia en el transporte de bienes y personas, lo que tendrá efectos positivos en la productividad y competitividad económica de la región.

14

Además, la medida tendrá un impacto positivo en el medio ambiente, al reducir las emisiones de gases contaminantes generadas por la congestión en los peajes. Esto contribuirá a un entorno más limpio y saludable para los ciudadanos, apoyando los esfuerzos del país en términos de sostenibilidad ambiental y cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS).

Desde la perspectiva del Estado, este Proyecto de Ley también representará un beneficio importante. La implementación de un sistema de peajes más eficiente y menos costoso mejorará la percepción pública de la administración pública, mostrando un compromiso con la mejora de la infraestructura vial y el bienestar de la población. Al reducir los tiempos de espera en los peajes y



garantizar una mayor fluidez en el tráfico, el Estado podrá ser percibido como una entidad que administra de manera eficaz y moderna los recursos destinados al transporte, lo que fortalecerá su legitimidad ante la ciudadanía. Esta mejora en la eficiencia de la infraestructura vial también tendrá efectos positivos en la seguridad vial, reduciendo accidentes y promoviendo un transporte más seguro para todos los usuarios.

En ese sentido, la implementación de este proyecto generará beneficios tangibles tanto para los usuarios del servicio como para el Estado. La optimización del sistema de peajes no solo reducirá costos operativos y mejorará la calidad del servicio, sino que también impulsará la imagen del Estado como un gestor eficiente de los recursos públicos, alineándose con los objetivos de desarrollo económico, social y ambiental del país.

IV. VINCULACION CON EL ACUERDO NACIONAL

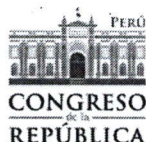
El presente Proyecto de Ley se alinea con los principios y objetivos establecidos en el Acuerdo Nacional, particularmente con las siguientes Políticas de Estado:

15

Política de Estado 24: Afirmación de un Estado eficiente y transparente.

Este proyecto busca fortalecer la eficiencia del Estado mediante la mejora de los sistemas de gestión y recaudación en las garitas de peaje, promoviendo el uso de tecnologías modernas como el telepeaje. La implementación de este sistema permitirá optimizar el tránsito vehicular, reducir los tiempos de espera y mejorar la experiencia de los ciudadanos al utilizar la infraestructura vial, lo que contribuye a una gestión pública más eficaz. Además, la transparencia en el manejo de los recursos generados por los peajes será un componente fundamental para asegurar que los fondos sean utilizados exclusivamente para el mantenimiento y desarrollo de la infraestructura vial, en beneficio de la ciudadanía.

Política de Estado 28: Plena vigencia de la Constitución y de los derechos humanos.



El proyecto también se enmarca en la defensa y promoción de los derechos fundamentales, como el derecho a la libre circulación y el disfrute del tiempo libre, consagrados en la Constitución Política del Perú. Al reducir la congestión vehicular y los tiempos de traslado mediante la modernización de los sistemas de cobro en los peajes, se busca garantizar condiciones más justas y equitativas para todos los usuarios de las vías de comunicación. Asimismo, esta medida promueve el derecho a un ambiente saludable, al disminuir las emisiones de CO2 generadas por el tráfico prolongado en los puntos de peaje, contribuyendo de esta forma a la sostenibilidad ambiental y al bienestar de las generaciones presentes y futuras.

En conjunto, estas acciones refuerzan el compromiso del Estado con los principios del Acuerdo Nacional, orientados hacia la construcción de un Perú más moderno, justo y sostenible. Este Proyecto de Ley no solo responde a las demandas actuales de la ciudadanía, sino que también sienta las bases para una gestión vial más eficiente y respetuosa de los derechos humanos y el medio ambiente.