



Comisión de Transportes y Comunicaciones

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 9587/2024-CR Y 9748/2024-CR QUE CON TEXTO SUSTITUTORIO PROPONEN LA LEY QUE MODIFICA EL DECRETO LEY 22467, QUE EXONERA DEL PAGO DE PEAJE A VEHICULOS MILITARES DE LAS FFAA

COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES
PERÍODO ANUAL DE SESIONES 2024-2025
Segunda Legislatura Ordinaria

Señor presidente:

Ha sido remitido para estudio y dictamen de la Comisión de Transportes y Comunicaciones, las siguientes proposiciones legislativas:

- Proyecto de Ley **9587/2024-CR**, presentado por el grupo parlamentario Podemos Perú, a iniciativa del congresista Jorge Luis Flores Ancachi, por el que propone la **"Ley que exonera del pago de peajes a los vehículos de auxilio rápido y emergencia de las municipalidades distritales y provinciales"**.
- Proyecto de Ley **9748/2024-CR**, presentado por el grupo parlamentario Bloque Democrático Popular, a iniciativa del congresista Edgard Reymundo Mercado, por el que propone **"Ley que modifica el Decreto Ley 22467, a fin de fortalecer la protección a la salud y la seguridad ciudadana."**

El presente dictamen fue aprobado por unanimidad, en la décimo tercera sesión extraordinaria de la Comisión de Transportes y Comunicaciones, realizada en la ciudad de Jauja en Junín, el 28 de abril de 2025.

Votaron a favor los señores congresistas Hilda Marleny Portero López, Magaly Rosmery Ruiz Rodríguez, Nilza Merly Chacón Trujillo, Segundo Héctor Acuña Peralta, Raúl Doroteo Carbajo, Hamlet Echevarría Rodríguez, Mery Eliana Infantes Castañeda, Jeny Luz López Morales, Vivian Olivos Martínez, Karol Ivett Paredes Fonseca, Kelly Portalatino Avalos, Cheryl Trigozo Reátegui, Héctor Valer Pinto, Oscar Zea Choquechambi y Jorge Arturo Zeballos Aponte.

Presentó licencia el congresista Alex Randu Flores Ramírez

I. Situación procesal

I.1 Antecedentes procedimentales

El **Proyecto de Ley 9587/2024-CR**, fue presentado al Área de Trámite y Digitalización de Documentos el 22 de noviembre de 2024 y fue decretado e ingresó a la Comisión de Transportes y Comunicaciones el 25 de noviembre de 2024 como única comisión dictaminadora.

El **Proyecto de Ley 9748/2024-CR**, fue presentado al Área de Trámite y Digitalización de Documentos el 12 de diciembre de 2024 y fue decretado e ingresó a la Comisión de Transportes y Comunicaciones el 13 de diciembre de 2024 como única comisión dictaminadora.

Admisibilidad de los Proyectos de Ley 9587/2024-CR y 9748/2024-CR

Las iniciativas legislativas en estudio cumplen con los requisitos generales y específicos establecidos en los artículos 75, 76 y 77 del Reglamento del Congreso de la República para la admisibilidad de los proyectos de ley, por lo que se procedió a solicitar opiniones y a realizar el estudio correspondiente; asimismo, se ha tomado en consideración para su estudio el artículo 76

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 9587/2024-CR Y 9748/2024-CR QUE CON TEXTO SUSTITUTORIO PROPONEN LA LEY QUE MODIFICA EL DECRETO LEY 22467, QUE EXONERA DEL PAGO DE PEAJE A VEHICULOS MILITARES DE LAS FFAA

del Reglamento del Congreso, referido a la relación que se tiene con la Agenda 2024-2025¹ aprobada de conformidad con el artículo 29² y las políticas de Estado expresadas en el Acuerdo Nacional.

I.2 Antecedentes parlamentarios

Los proyectos de ley en estudio, tienen antecedentes legislativos en el periodo legislativo 2016-2021, siendo los siguientes:

☐ 04985/2020-CR	09/05/2020 01/04/2020	Publicado El Peruano	LEY QUE SUSPENDE EL COBRO DE PEAJES EN TODAS LAS RUTAS A NIVEL NACIONAL DURANTE EL ESTADO DE EMERGENCIA DECLARADO A CAUSA DE LA PANDEMIA COVID-19
☐ 04951/2020-CR	09/05/2020 30/03/2020	Publicado El Peruano	LEY QUE SUSPENDE EL COBRO DE PEAJES EN AMBAS VÍAS, A NIVEL NACIONAL, MIENTRAS DURE EL ESTADO DE EMERGENCIA NACIONAL DECRETADO POR EL GOBIERNO
☐ 04873/2020-CR	17/08/2021 24/03/2020	Al Archivo	LEY QUE ELIMINA EL COBRO DE PEAJES VINCULADOS A LAS EMPRESAS ODEBRECHT Y GRUPO OAS QUE VIENE AFECTANDO EL COSTO DEL TRANSPORTE Y EL DERECHO DE LIBRE TRÁNSITO
☐ 04101/2018-CR	17/08/2021 22/03/2019	Al Archivo	LEY QUE MODIFICA EL DECRETO LEY 22467, QUE EXONERA DEL PAGO DE PEAJE A VEHÍCULOS MILITARES DE LAS FUERZAS ARMADAS
☐ 01389/2016-CR	17/08/2021 12/05/2017	Al Archivo	LEY QUE ESTABLECE CONDICIONES MÍNIMAS PARA EL COBRO DE PEAJE EN LA INFRAESTRUCTURA VIAL

Fuente: Proyectos de Ley 2016-2021³

II. Contenido de los proyectos de ley

El **Proyecto de Ley 9587/2024-CR** consta de cuatro artículos (4) y una Única Disposición Complementaria Final.

El artículo 1 está referido al objeto de la ley, el cual pretende la exoneración del pago de peajes a los vehículos de auxilio rápido y emergencia pertenecientes a las municipalidades distritales y provinciales del territorio nacional que realicen actividades en beneficio de la seguridad y bienestar de la población.

El artículo 2 está referido al ámbito de aplicación de la ley, señalando que la exoneración del pago de peajes establecida en la presente ley aplica a vehículos de auxilio rápido y emergencia de las municipalidades distritales y provinciales, tales como serenazgo, ambulancias municipales y otros vehículos debidamente autorizados por la autoridad municipal para actividades de auxilio ciudadano y emergencia.

El artículo 3 está referido a las condiciones para la exoneración. En tal sentido, establece tres condiciones:

¹ La Agenda Legislativa es un instrumento concertado de planificación del trabajo parlamentario en materia legislativa y que el debate de los proyectos de ley ahí contenidos tiene prioridad, tanto en las comisiones como en el Pleno del Congreso. Fue aprobada mediante Resolución Legislativa del Congreso N° 006-2024-2025-CR publicada en *El Peruano* el 2 de noviembre de 2024.

² "Artículo 29.

(...)

Al inicio del Período Anual de Sesiones, los Grupos Parlamentarios y el Consejo de Ministros presentarán una propuesta detallando los temas y proyectos de ley que consideren necesario debatir y aprobar durante dicho periodo. El Pleno del Congreso votará la inclusión en la Agenda Legislativa de estos proyectos, incluyéndose en la misma sólo a los que obtengan mayoría simple. El debate de estos proyectos de ley tiene prioridad, tanto en Comisiones como en el Pleno del Congreso, salvo lo dispuesto por el artículo 105 de la Constitución Política del Estado y no impide que puedan dictaminarse y debatirse otros proyectos."

³ <https://www.congreso.gob.pe/pley-2016-2021>

**DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS
PROYECTOS DE LEY 9587/2024-CR Y 9748/2024-CR QUE
CON TEXTO SUSTITUTORIO PROPONEN LA LEY QUE
MODIFICA EL DECRETO LEY 22467, QUE EXONERA DEL
PAGO DE PEAJE A VEHICULOS MILITARES DE LAS FFAA**

- a) Registro municipal: Los vehículos deben estar registrados y autorizados por la municipalidad respectiva para actividades de auxilio rápido y emergencia.
- b) Identificación visible: Los vehículos deben contar con señalización adecuada y visible que los identifique como vehículos de auxilio rápido y emergencia de la municipalidad.
- c) Autorización documentada: La municipalidad respectiva emitirá un documento de autorización específico para cada vehículo exonerado, el cual deberá ser presentado en caso de requerimiento por las entidades concesionarias de los peajes.

El artículo 4 está referido a las obligaciones de las Entidades Concesionarias de Peaje, estableciendo que las empresas concesionarias de peaje están obligadas a permitir el paso sin cobro de peaje a los vehículos que cumplan con las condiciones establecidas en el artículo 3. La negativa al cumplimiento de esta disposición será sancionada conforme a la normativa aplicable.

La Única Disposición Complementaria Final está referida al establecimiento por parte del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a través de una resolución ministerial, de las disposiciones necesarias para la implementación de la presente ley y la coordinación con las municipalidades y concesionarias de los peajes.

El **Proyecto de Ley 9748/2024-CR** consta de dos artículos (2) y una Única Disposición Complementaria Final.

El artículo 1 está referido al objeto de la ley, el cual está referido a la exoneración del pago de peaje a vehículos de auxilio rápido y emergencia en materia de salud y seguridad ciudadana pertenecientes a las municipalidades provinciales y distritales debidamente identificados y autorizados por la autoridad municipal.

El artículo 2 contiene la modificatoria de la redacción del artículo 2 del Decreto Ley N° 22467, en concordancia con el objeto de la ley. En tal sentido, se propone añadir un segundo párrafo en el artículo 2 del citado decreto, en el siguiente sentido:

"Artículo 2.- (...)

Asimismo, se exonera del pago del derecho de peaje a los vehículos de auxilio rápido y emergencia en materia de salud y seguridad ciudadana pertenecientes a las municipalidades provinciales y distritales debidamente identificados y autorizados por la autoridad municipal y conforme a los requisitos establecidos en las normas respectivas, cuando deban desplazarse durante el ejercicio de sus funciones."

La Única Disposición Complementaria Final está referida a las normas administrativas, precisándose que el Gobierno Nacional, mediante el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, los gobiernos provinciales y distritales, en el marco de sus competencia y funciones emiten o adecúan las normas administrativas pertinentes a fin de facilitar la aplicación de la presente Ley. Asimismo, señala en su segundo párrafo que, en el caso de las concesiones privadas para la administración de peajes, los gobiernos provinciales y distritales, según corresponda, inician las coordinaciones necesarias destinadas a cumplir el objetivo de la presente ley, con el apoyo del Ejecutivo en lo que resulta pertinente.

III. Marco normativo

III.1 Legislación nacional

**DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS
PROYECTOS DE LEY 9587/2024-CR Y 9748/2024-CR QUE
CON TEXTO SUSTITUTORIO PROPONEN LA LEY QUE
MODIFICA EL DECRETO LEY 22467, QUE EXONERA DEL
PAGO DE PEAJE A VEHICULOS MILITARES DE LAS FFAA**

- Constitución Política del Perú.
- Reglamento del Congreso de la República.
- Ley N° 15773⁴, Ley que establece el sistema de peaje en las carreteras del país.
- Ley N° 23854⁵, Ley Orgánica de Municipalidades queda modificada a partir de su promulgación.
- Ley N° 24422⁶, Ley de Presupuesto del Sector Público para el año 1986⁷.
- Ley N° 24423⁸, conceden franquicia postal, dentro de la República, a la Sociedad Peruana de la Cruz Roja, para todo tipo de comunicación exclusivamente oficial que efectúe.
- Ley N° 27200⁹, Ley que regula el uso de señales audibles y visibles en vehículos de emergencia y vehículos oficiales.
- Ley N° 27972¹⁰, Ley Orgánica de Municipalidades.
- Ley N° 31297¹¹, Ley del Servicio de Serenazgo Municipal.
- Decreto Ley N° 18694¹² que autorizan al Ministerio de Transportes implantar el sistema de peaje en las vías de la República.
- Decreto Ley N° 22467¹³ que exoneran del pago de peaje a vehículos militares de la F.A.
- Decreto Ley N° 25862¹⁴, Ley Orgánica del Sector Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción.
- Decreto-Legislativo N° 676¹⁵, Declaran de interés nacional la rehabilitación y el mantenimiento de la infraestructura vía del país.
- Decreto Legislativo N° 758¹⁶, Dictan normas para la promoción de las inversiones privadas en la infraestructura de servicios públicos.
- Decreto Legislativo N° 1328¹⁷, Decreto Legislativo que fortalece el sistema penitenciario nacional y el Instituto Nacional Penitenciario (Primera Disposición Complementaria Modificatoria).
- Decreto Supremo N° 006-88-TC¹⁸, Precisan que la facultad de instalar Garitas de Peaje en la Red Vial Nacional, corresponde únicamente al MTC

⁴ Publicada el 7 de diciembre de 1965.

⁵ Publicada el 9 de junio de 1984.

⁶ Publicada el 30 de diciembre de 1985.

⁷ **"Artículo 200.-** Transfírase a los Concejos Provinciales las rentas y administración del peaje. Los ingresos que por mandato de este Artículo obtengan, serán de carácter permanente y los utilizarán en la ejecución de sus planes de obras públicas y preferentemente en el mantenimiento y conservación de vías públicas.

Los Concejos Provinciales quedan autorizados a efectuar reajustes tarifarios del cobro por servicios del peaje."

⁸ Publicada el 31 de diciembre de 1985.

⁹ Publicada el 12 de noviembre de 1999. Asimismo, con fecha 6 de noviembre de 2004, se publicó la Ley N° 28375, mediante la cual sustituyó el nombre de la Ley y, a la fecha, se denomina "Ley que regula el uso de señales audibles y visibles en vehículos de emergencia, vehículos oficiales y vehículos de control tributario y aduanero."

¹⁰ Publicada el 27 de mayo de 2003.

"Artículo 69.- Rentas municipales

Son rentas municipales:

(...)

11. El peaje que se cobre por uso de infraestructura vial de su competencia.

(...)"

"Artículo 166.- Rentas metropolitanas especiales

Son rentas municipales metropolitanas, además de las contenidas en la presente ley, las siguientes:

(...)

2. El íntegro de las rentas que por concepto del cobro de peaje se obtengan dentro de su jurisdicción.

(...)"

¹¹ Publicada el 21 de julio de 2021.

¹² Publicada el 23 de diciembre de 1970.

¹³ Publicado el 7 de marzo de 1979.

¹⁴ Publicado el 23 de noviembre de 1992.

¹⁵ Publicado el 6 de octubre de 1991.

¹⁶ Publicado el 13 de noviembre de 1991.

¹⁷ Publicado el 6 de enero de 2017.

¹⁸ Publicado el 20 de febrero de 1988.

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 9587/2024-CR Y 9748/2024-CR QUE CON TEXTO SUSTITUTORIO PROPONEN LA LEY QUE MODIFICA EL DECRETO LEY 22467, QUE EXONERA DEL PAGO DE PEAJE A VEHICULOS MILITARES DE LAS FFAA

- Decreto Supremo N° 015-93-TCC¹⁹, Disponen que el cobro de peaje en la Red Vial Nacional procederá únicamente con la autorización del Ministerio.
- Decreto Supremo N° 09-95-MTC²⁰, Modifican artículos de Decreto Supremo que establece el ámbito de acción del MTC para la construcción, rehabilitación y conservación de la red vial nacional.
- Decreto Supremo N° 059-96-PCM²¹, Texto Único Ordenado de las normas con rango de ley que regulan la entrega en concesión al sector privado de las obras públicas de infraestructura y de servicios públicos.
- Decreto Supremo N° 021-2001-MTC²², Aprueban Reglamento sobre el uso de señales audibles y visibles en vehículos de emergencia y vehículos oficiales.
- Decreto Supremo N° 033-2001-MTC²³, Aprueban el Reglamento Nacional de Tránsito.
- Decreto Supremo N° 033-2002-MTC²⁴, Crean el Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Nacional – PROVIAS NACIONAL.
- Decreto Supremo N° 016-2009-MTC, Aprueban el Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito – Código de Tránsito.
- Decreto Supremo N° 240-2018-EF²⁵, Aprueban Reglamento del 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° 015-2020-MTC²⁶, Decreto Supremo que aprueba el Procedimiento Administrativo de Otorgamiento del Beneficio de Tarifa Diferenciada de Peaje en la Red Vial Nacional No Concesionada y de Autorizaciones para la circulación de vehículos en la Red Vial Nacional.
- Decreto Supremo N° 009-2022-IN²⁷, Decreto Supremo que aprueba el Reglamento de la Ley N° 31297, Ley del Servicio de Serenazgo Municipal.
- Resolución Ministerial N° 077-88-TC-CA²⁸, Dirección General de Caminos dictará las medidas pertinentes vinculadas a la aplicación del D.S. N° 006-88-TC.
- Resolución Ministerial N° 658-2021-MTC-01²⁹, Aprueban el Texto Integrado actualizado del Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

III.2 Legislación comparada

Respecto a la regulación de los peajes, a nivel Latinoamérica, tenemos las siguientes normas que los regulan:

Chile

- Ley N° 18.290³⁰, Ley de Tránsito, promulgada el 23 de enero de 1984 y publicada el 7 de febrero de 1984.

¹⁹ Publicado el 6 de mayo de 1993.

²⁰ Publicado el 21 de junio de 1995.

²¹ Publicado el 27 de diciembre de 1996.

²² Publicado el 11 de mayo de 2001.

²³ Publicado el 24 de julio de 2001.

²⁴ Publicado el 12 de julio de 2002.

²⁵ Publicado el 30 de octubre de 2018.

²⁶ Publicado el 7 de julio de 2020.

²⁷ Publicado el 26 de agosto de 2022.

²⁸ Publicada el 7 de noviembre de 1988.

²⁹ Publicada el 4 de julio de 2021.

³⁰ El texto de esta ley, fue refundido, coordinado, sistematizado y fijado por el Decreto con Fuerza de Ley N° 1 de los Ministerios de Transportes y Comunicaciones y de Justicia, promulgado en el año 2007 y publicado en el año 2009.

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 9587/2024-CR Y 9748/2024-CR QUE CON TEXTO SUSTITUTORIO PROPONEN LA LEY QUE MODIFICA EL DECRETO LEY 22467, QUE EXONERA DEL PAGO DE PEAJE A VEHICULOS MILITARES DE LAS FFAA

- Ley N° 20.908, Ley que modifica la ley de concesiones de obras públicas para eximir del pago de peaje a los vehículos de emergencia durante el ejercicio de sus funciones, promulgada el 8 de abril de 2016 y publicada el 20 de abril de 2016.
- Decreto N° 900 que fija Texto refundido, coordinado y sistematizado del Decreto con Fuerza de Ley del Ministerio de Obras Públicas N° 164, de 1991 Ley de Concesiones de Obras Públicas. Fue promulgado el 31 de octubre de 1996 y publicado el 18 de diciembre de 1996.
- Decreto con Fuerza de Ley N° 1 que fija texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley de Tránsito, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia. Fue promulgado el 27 de diciembre de 2007 y publicado el 29 de octubre de 2009.
- Decreto N° 209 que exime del pago de peaje en las plazas de peaje fiscales, de la Dirección de Vialidad, a los vehículos de emergencia según indica. Fue promulgado el 1 de julio de 2016 y publicado el 31 de agosto de 2016.

Colombia

- Ley N° 787 de 2002, por la cual se modifica parcialmente el artículo 21 de la Ley 105 del 30 de diciembre de 1993, referida a tasas, tarifas y peajes en la infraestructura de transporte a cargo de la nación. Esta norma fue emitida el 27 de diciembre de 2022.
- Resolución 3464 del Ministerio de Transporte, por la cual se reglamenta el parágrafo 2° del artículo 1° de la Ley 787 de 2022 y el artículo 31 de la Ley 1575 de 2012, referido a la exención de peaje a vehículos usados para atender incendios y rescates. Esta norma fue emitida el 13 de noviembre de 2014.

IV. Análisis de los proyectos de ley

IV. 1 Análisis técnico

Los peajes y las tarifas de peaje en el Perú

El peaje es el monto que se cobra por el uso de una vía, mientras que la tarifa es el peaje más los impuestos y aportes de ley. Así, se ha recogido en la literatura existente y en diversos contratos de concesión, a lo largo del tiempo, suscritos por el Estado Peruano.

Así, a modo de ejemplo, en el Contrato de Concesión de la Autopista del Sol Tramo Trujillo Sullana³¹, suscrito en el año 2014, se define al **peaje** como:

"el monto en Nuevos Soles (no incluye el IGV ni algún otro tributo) que se cobra por el uso de los Tramos de la Concesión que el concesionario está obligado a exigir a los Usuarios en los términos establecidos en el Contrato. El monto recaudado se encuentra destinado, principalmente, al financiamiento de las Obras y Conservación del Tramo Vial."

O en el Contrato de Concesión Tramo Ancón – Huacho – Pativilca de la Carretera Panamericana Norte³², suscrito en el año 2002, se definió al **peaje** como:

"cobro por el uso del Tramo Ancón-Huacho-Pativilca de la Carretera Panamericana Norte que la SOCIEDAD CONCESIONARIA está facultada a exigir a los Usuarios en los términos establecidos en las cláusulas 8.14, 8.15, 8.16 y 8.17 del Contrato, sin incluir el Impuesto

³¹ https://www.ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2017/12/Contrato_Autopista_Sol_08ENE20161.pdf

³² https://www.norvial.com.pe/media/2107/contrato_rv5_actualiz_29-01-181.pdf

**DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS
PROYECTOS DE LEY 9587/2024-CR Y 9748/2024-CR QUE
CON TEXTO SUSTITUTORIO PROPONEN LA LEY QUE
MODIFICA EL DECRETO LEY 22467, QUE EXONERA DEL
PAGO DE PEAJE A VEHICULOS MILITARES DE LAS FFAA**

General a las Ventas u otros aportes de ley

Mientras que, a modo de ejemplo, en el Contrato de Concesión del Tramo Vial Desvío Quilca – Desvío Arequipa (Repartición) – Desvío Matarani – Desvío Moquegua – Desvío Ilo – Tacna – La Concordia³³, suscrito en el año 2013, la **tarifa** se le define como:

“es el monto del peaje más el IGV y otros tributos que puedan generarse”.

O en el Contrato de Concesión Tramo Ancón – Huacho – Pativilca de la Carretera Panamericana Norte³⁴, suscrito en el año 2002, se definió a la **tarifa** como:

“Monto permitido, que está facultada a cobrar la SOCIEDAD CONCESIONARIA a los Usuarios por concepto de Peaje, más el Impuesto General a las Ventas y cualquier otro aporte de Ley.”

En tal sentido, en tanto los proyectos de ley en estudio tienen como fundamento la exoneración de cualquier tipo de pago a ciertos vehículos de emergencia, corresponde que el Decreto Ley existente, modifique la denominación “peaje” por “tarifa de peaje” y que se entienda que la exoneración es por todo pago, esto es que, a ciertos vehículos de emergencia no se les requiera pago alguno, al momento de pasar por una garita o puesto de peaje. En tal sentido, el texto sustitutorio acoge la denominación “tarifa de peaje” y plantea su modificación a lo largo del decreto de ley.

Asimismo, cabe precisar que, en el Perú, existen vías concesionadas y vías no concesionadas. Las primeras se encuentran operadas por empresa privadas que han suscrito un contrato de concesión con el Estado. Las segundas se encuentran operadas por el Estado, específicamente por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a través de PROVIAS Nacional.

Así, en el Perú existen 97 peajes, de los cuales 71 pertenecen a 18 concesionarias³⁵ y 26 están a cargo de Proviás Nacional.³⁶

Beneficios del cobro de la tarifa de peaje

Los ingresos de peajes deberían financiar los costos y gastos en las vías, esto es, las inversiones para la pavimentación de la infraestructura vial, así como obras de rehabilitación y mantenimiento que permitan su buen estado de conservación³⁷. Se trata de trabajos necesarios puesto que permiten mantener la ininterrupción de las vías de comunicación y mitigar la siniestralidad en un país que se encuentra en el top de los peores conductores del mundo³⁸.

Los ingresos recaudados son dirigidos para asumir los costos de operación y mantenimiento de las vías (limpieza de vías, restauración de puentes, asfalto, atención de emergencia y auxilio vial), y para pagar por el financiamiento de las obras ya ejecutadas. Así mismo, se encuentran servicios de auxilio vial las 24 horas del día, los 365 días del año o el servicio de grúas y de la central de

³³ https://portal.mtc.gob.pe/transportes/concesiones/documentos/CONTRATO%20DE%20CONCESION%20B_N.pdf

³⁴ https://www.norvial.com.pe/media/2107/contrato_rv5_actualiz_29-01-181.pdf

³⁵ <https://www.ositrans.gob.pe/anterior/tarifas-de-peajes-en-carreteras-concesionadas/> Aparte de los detallados en este link, se encuentran los peajes administrados por Rutas de Lima y por Lima Expresa.

³⁶ <http://gis.proviasnac.gob.pe/peajes/acerca/index.html>

³⁷ AFIN. Informe Especial: Entendiendo las tarifas de peaje, 2015, pág. 18. Ver: <https://afin.org.pe/wp-content/uploads/2015/12/Entendiendo-las-tarifas-de-peajes-web.pdf>

³⁸ AFIN. Informe Especial: Entendiendo las tarifas de peaje, 2015, pág. 18. Ver: <https://afin.org.pe/wp-content/uploads/2015/12/Entendiendo-las-tarifas-de-peajes-web.pdf>

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 9587/2024-CR Y 9748/2024-CR QUE CON TEXTO SUSTITUTORIO PROPONEN LA LEY QUE MODIFICA EL DECRETO LEY 22467, QUE EXONERA DEL PAGO DE PEAJE A VEHICULOS MILITARES DE LAS FFAA

emergencias para clientes que requieran alguna asistencia³⁹.

- En las vías concesionadas:

Los ingresos por peaje permiten repagar al concesionario por la inversión ejecutada en las vías y por los servicios de mantenimiento vial y operación de otros servicios como la atención de emergencias, auxilio mecánico y asistencia médica. El cálculo de la tarifa y su reajuste es determinado en sus contratos de concesión.⁴⁰

- En las vías no concesionadas:

En las vías no concesionadas pero que no cuentan con peajes operados por el Estado, los ingresos recaudados deberían financiar inversiones necesarias y ejecutar el mantenimiento de las vías existentes y la operación de las mismas. En estas vías, la tarifa de peaje cobrada no cubre los gastos totales por lo que el Estado debe financiar la diferencia con otras fuentes de recursos públicos (otros tributos). Es decir, los gastos generados por quienes emplean estas vías son financiados por todos aun cuando nunca hayan circulado por esas vías, entre 2015 y 2022, los ingresos recaudados de peajes de PROVIAS Nacional representaron apenas el 6.5% de su gasto de mantenimiento vial. En las vías no concesionadas que no cuentan con peajes, el Estado debe financiar directamente las inversiones necesarias y los servicios de mantenimiento con sus ingresos fiscales.⁴¹

En tal sentido, se verifica que el cobro de la tarifa de peaje es necesario a efectos de garantizar la obtención de fondos para **mantenimiento de carreteras, limpieza, reparación de puentes, restauración del asfalto y servicios de emergencia y auxilio** en las rutas donde se encuentra implementado este sistema⁴².

Exoneración del pago de la tarifa de peaje

Como ya se ha precisado, el cobro de la tarifa de peaje resulta de vital importancia para el mantenimiento y reparación de carreteras, puentes, etc., lo cual recae en beneficio de la comunidad, sin embargo, existen supuestos previstos en ley, que exoneran de dicho pago a ciertos vehículos.

Sin perjuicio de ello, es importante señalar que la omisión del pago de peajes ya sea por el uso de vías alternas o cualquier otra forma de evasión por parte de los usuarios de las carreteras concesionadas autofinanciadas, puede generar un incremento de los costos operativos de las concesionarias, los cuales podrían ser trasladados al Estado en perjuicio de todos los ciudadanos; e igualmente mayor cofinanciamiento del Estado ocasionado por la menor recaudación en las concesiones cofinanciadas. Por lo tanto, el respeto por el sistema de peajes es una responsabilidad compartida entre el Estado, las concesionarias y los usuarios.⁴³ Situación similar se puede decir de los peajes no concesionados, en los cuales el Estado asume la totalidad de los costos operativos.

Por tanto, el beneficio que trae consigo el pago de la tarifa de peaje deber ser ponderado con el beneficio que trae dar pase libre a ciertos vehículos de emergencia. En esa línea, el Decreto Ley N° 22467, exonera del pago de la tarifa de peaje por razones de seguridad y defensa nacional a los

³⁹ <https://limaenruta.pe/para-que-sirve-el-peaje/>

⁴⁰ AFIN. Informe Especial: Entendiendo las tarifas de peaje, 2015, pág. 18. Ver: <https://afin.org.pe/wp-content/uploads/2015/12/Entendiendo-las-tarifas-de-peajes-web.pdf>

⁴¹ AFIN. Informe Especial: Entendiendo las tarifas de peaje, 2015, pág. 19. Ver: <https://afin.org.pe/wp-content/uploads/2015/12/Entendiendo-las-tarifas-de-peajes-web.pdf>

⁴² <https://www.infobae.com/peru/2024/01/16/peaje-de-rutas-de-lima-subira-a-s750-que-paises-tienen-las-tarifas-mas-caras-de-latinoamerica-y-como-se-ubica-el-peru/>

⁴³ <https://www.ositran.gob.pe/anterior/noticias/ositran-peajes-garantizan-mantenimiento-de-carreteras-y-servicios-a-usuarios/>

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 9587/2024-CR Y 9748/2024-CR QUE CON TEXTO SUSTITUTORIO PROPONEN LA LEY QUE MODIFICA EL DECRETO LEY 22467, QUE EXONERA DEL PAGO DE PEAJE A VEHICULOS MILITARES DE LAS FFAA

vehículos militares de la Fuerza Armada y por razones del mantenimiento del orden público, seguridad de las personas y moral pública y servicios a la comunidad, a los vehículos policiales de las Fuerzas Policiales, del Instituto Nacional Penitenciario y de las Compañías de Bomberos y a todas las ambulancias de los Servicios Asistenciales Médicos. Cabe señalar que dicha exoneración de pago se otorga siempre que los vehículos citados se encuentren en cumplimiento de comisiones del servicio e identificados por su distintivo institucional reglamentario.

Dicha exoneración resulta fundamental en tanto se trata de vehículos que sirven para movilizar personas (policías, bomberos, médicos, etc.) que tienen que atender una emergencia, en la cual la seguridad, vida o salud de otra(s) persona(s) se encuentra(n) en peligro, por lo que pretender que esos vehículos realicen una cola en una garita de peaje para efectuar un pago, perdiendo minutos valiosos para la atención de una persona o personas resulta inaceptable. El bien jurídico constitucional vida o salud se encuentra por encima del pago de una tarifa de peaje. Dicho en términos coloquiales, "la vida no tiene precio".

Esta realidad ha sido ya reconocida por el Estado y por la empresa privada (los concesionarios), en cuyos contratos de concesión suscritos se someten a lo previsto en el Decreto Ley N° 22467.

Exoneración del pago de la tarifa de peaje a las ambulancias de las municipalidades regionales y locales

Según información de fuente abierta, al año 2024, **existían tres unidades de ambulancias por cada 100 mil peruanos**. Es decir, existe una brecha preocupante entre la demanda de emergencias médicas y la capacidad de respuesta del sistema de salud, exponiendo a millones de personas⁴⁴.

Así, por ejemplo, en Lima, según un informe presentado por *La República*, de los 43 distritos que componen la ciudad, apenas 22 cuentan con una base del Sistema de Atención Móvil de Urgencia (SAMU). Si tenemos en cuenta que cada base, significa una ambulancia, habría 22 ambulancias del SAMU para los más de 10 millones de habitantes de Lima⁴⁵. Esta cifra es preocupante ya que implica que más de la mitad de la capital no dispone de este servicio esencial.

A nivel regional, el panorama es similar. En efecto, si bien es cierto, en algunas regiones existen ambulancias, la gran mayoría de estas se encuentra en mal estado o resultan insuficientes, por lo que las necesidades de la población no son satisfechas. Según un informe de *Perú21*, en el Perú solo hay seis regiones que tienen ambulancias tipo III. Estas unidades móviles, por sus características, sirven para trasladar a pacientes críticos e inestables como, por ejemplo, una persona que acaba de sufrir un accidente cerebrovascular o una gestante con signos de alarma. A nivel regional, solo Arequipa (5 ambulancias), Cusco (5), Junín (3), La Libertad (8), Loreto (1) y Callao (2) disponen de ellas. En Lima hay 54⁴⁶.

En similar sentido, un informe de *Latina Noticias*, ha precisado que, de los 2903 vehículos distribuidos en los centros médicos de todo el país, **894 se encuentran en mal y muy mal estado**

⁴⁴ <https://www.infobae.com/peru/2024/05/07/tres-unidades-de-ambulancias-por-cada-100-mil-peruanos-lima-solo-cuenta-con-22-vehiculos-samu-para-sus-43-distritos/>

⁴⁵ <https://larepublica.pe/sociedad/2024/05/07/lima-tiene-solo-22-ambulancias-samu-para-atender-a-43-distritos-y-sus-mas-de-10-millones-de-habitantes-160640>

⁴⁶ https://peru21.pe/investigacion/solo-seis-regiones-tienen-ambulancias-para-atender-a-pacientes-criticos-minsa-emergencias-medicas-cesar-vasquez-noticia/#google_vignette

**DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS
PROYECTOS DE LEY 9587/2024-CR Y 9748/2024-CR QUE
CON TEXTO SUSTITUTORIO PROPONEN LA LEY QUE
MODIFICA EL DECRETO LEY 22467, QUE EXONERA DEL
PAGO DE PEAJE A VEHÍCULOS MILITARES DE LAS FFAA**

de conservación. Además, hay 52 ambulancias que son chatarra.⁴⁷

Por ello, es que diversos gobiernos regionales y locales han adquirido ambulancias para poder ayudar en la atención de emergencias y coadyuvar al cuidado de su salud de su comunidad. Así, por ejemplo, está la municipalidad de San Isidro⁴⁸, Miraflores⁴⁹, San Miguel⁵⁰, etc. o el Gobierno Regional del Callao⁵¹, La Libertad⁵², Lima⁵³, etc. A pesar de dichos esfuerzos, la brecha es aún alarmante.

Ahora bien, estas ambulancias, aunque son pocas, no pertenecen a Servicios Asistenciales Médicos, por lo que no estarían comprendidas en la exoneración dispuesta en el Decreto Ley vigente, siendo necesario ampliar el alcance de la norma e incorporarlas. En ese sentido, recogiendo lo precisado en los proyectos de ley bajo análisis, se propone incluir en la modificación, a aquellas ambulancias que pertenecen a un municipio sea regional o local (provincial o distrital).

Tal como señala uno de los proyectos de ley en estudio, "es sumamente relevante que los mismos tengan la capacidad de transitar de manera rápida y eficiente, y el detenerse para el pago de peaje origina demora y atenta contra la vida y la salud de las personas que vienen siendo socorridas por estos vehículos especiales, por lo que dicha situación no puede continuar pues debido a ello muchas personas no han podido llegar a tiempo por ejemplo a los hospitales."⁵⁴

Exoneración del pago de la tarifa de peaje a los vehículos de serenazgo municipal

Según la Ley N° 27200, Ley que regula el uso de señales audibles y visibles en vehículos de emergencia y vehículos oficiales, el vehículo de serenazgo es un vehículo de emergencia. En efecto, el artículo 2° de la citada ley, expresamente señala:

"Artículo 2.- De los vehículos de emergencia

Se consideran vehículos de emergencia y como tales están obligados a exhibir las características propias que les imponga el servicio que cumplen, los siguientes:

(...)

d) Los autorizados para prestar el servicio de serenazgo municipal que atienden situaciones críticas relativas al cumplimiento de sus funciones.

(...)"

En esa línea, el Decreto Supremo N° 016-2009-MTC, Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito – Código de Tránsito, ha precisado que:

⁴⁷ <https://latinanoticias.pe/lima/ambulancias-en-peru-se-necesitan-6-mil-unidades-para-cerrar-la-brecha-en-el-sector-salud-adp-noticia>

⁴⁸ <https://www.facebook.com/MunicipalidaddeSanIsidro/posts/-tu-salud-es-nuestra-prioridad-en-san-isidro-contamos-con-ambulancias-municipales/1022712273218113/>

⁴⁹ <https://www.miraflores.gob.pe/ambulancia-municipal-de-miraflores-atiende-mas-de-700-casos-en-lo-que-va-del-ano/>

⁵⁰ <https://munisanmiguel.gob.pe/municipalidad-de-san-miguel/mas-saludable/movisalud/>

⁵¹ <https://www.facebook.com/RegionCallao/videos/%F0%9D%90%8C%F0%9D%90%80%CC%81%F0%9D%90%92-%F0%9D%90%80%F0%9D%90%8C%F0%9D%90%81%F0%9D%90%94%F0%9D%90%8B%F0%9D%90%80%F0%9D%90%8D%F0%9D%90%82%F0%9D%90%88%F0%9D%90%80%F0%9D%90%92-%F0%9D%90%8F%F0%9D%90%80%F0%9D%90%91%F0%9D%90%80-%F0%9D%90%84%F0%9D%90%8B-%F0%9D%90%82%F0%9D%90%80%F0%9D%90%8B%F0%9D%90%8B%F0%9D%90%80%F0%9D%90%8Eel-gobierno-regional-del-callao-bajo-el-liderazgo/1835141717433648/>

⁵² <https://www.facebook.com/GRLaLibertad/videos/gobernador-c%C3%A9sar-acu%C3%B1a-entrega-ambulancias-y-camionetas-a-ugeles/1593499257904158/>

⁵³ <https://www.gob.pe/institucion/regionlima/noticias/931212-rosa-vasquez-entregara-25-nuevas-ambulancias-para-la-region-lima>

⁵⁴ Proyecto de Ley N° 9748/2024-CR

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 9587/2024-CR Y 9748/2024-CR QUE CON TEXTO SUSTITUTORIO PROPONEN LA LEY QUE MODIFICA EL DECRETO LEY 22467, QUE EXONERA DEL PAGO DE PEAJE A VEHICULOS MILITARES DE LAS FFAA

"Artículo 2.- Definiciones.

Para los fines del presente Reglamento se entenderá por:

(...)

Vehículo de emergencia: *Vehículo utilizado para prestar servicio de auxilio en forma inmediata conforme a ley.*

(...)"

Asimismo, mediante Ley N° 31297, Ley del Servicio de Serenazgo Municipal, se ha establecido que:

"Artículo 3. Serenazgo municipal

El serenazgo municipal es el servicio de seguridad ciudadana que brindan los gobiernos locales en su respectivo ámbito geográfico y consiste en acciones de vigilancia pública y apoyo en atención de emergencias, así como auxilio y asistencia al ciudadano y cooperación con las entidades públicas que la requieran, en materia de seguridad ciudadana. Sus procedimientos están enmarcados en la Constitución Política del Perú, y el ordenamiento jurídico en materia de seguridad ciudadana, observando el respeto irrestricto de los derechos humanos.

Artículo 4. Finalidad del serenazgo municipal

El serenazgo municipal participa en las acciones preventivas y disuasivas del servicio de seguridad ciudadana y en apoyo al cumplimiento de las disposiciones municipales, de conformidad con lo establecido en la Ley 27972, Ley Orgánica de Municipalidades, y la Ley 27933, Ley del Sistema Nacional de Seguridad Ciudadana."

Y en el Reglamento⁵⁵ se precisa que:

Artículo 16. Sereno de patrullaje motorizado

Es el servidor o servidora que realiza el servicio de serenazgo municipal cuyo desplazamiento se realiza en vehículos motorizados, con la finalidad de contribuir en el mantenimiento de la tranquilidad, orden y seguridad ciudadana en las zonas asignadas, en el marco de los planes de acción de seguridad ciudadana de las respectivas municipalidades provinciales y distritales.

En tal sentido, el serenazgo municipal brinda servicios de seguridad ciudadana y utiliza para su traslado vehículos motorizados y así acude en auxilio de los ciudadanos, coordinando y apoyando en la atención de emergencias a la Policía Nacional.

Tal como se conoce, la percepción de la inseguridad ciudadana en la población⁵⁶ y la criminalidad vienen en aumento, Según informe de Infobae⁵⁷, que a su vez se basa en datos de Sinadef, cada cuatro horas se registra un homicidio en el Perú, siendo que solo en los dos primeros meses del año se registraron 268 asesinatos, lo cual es significativamente mayor a la de periodos similares en años anteriores.

Siendo así resulta necesario que aquellos vehículos que ayudan al resguardo de la seguridad

⁵⁵ Decreto Supremo N° 009-2022-IN, Decreto Supremo que aprueba el Reglamento de la Ley N° 31297, Ley del Servicio de Serenazgo Municipal.

⁵⁶ https://m.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/boletines/boletin_seguridad_jul_dic2024.pdf

⁵⁷ <https://www.infobae.com/peru/2025/03/21/asesinatos-sin-control-este-2025-cada-cuatro-horas-se-registra-un-homicidio-en-el-peru-segun-sinadef/>

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS
PROYECTOS DE LEY 9587/2024-CR Y 9748/2024-CR QUE
CON TEXTO SUSTITUTORIO PROPONEN LA LEY QUE
MODIFICA EL DECRETO LEY 22467, QUE EXONERA DEL
PAGO DE PEAJE A VEHÍCULOS MILITARES DE LAS FFAA

ciudadana, como son los vehículos de serenazgo, se les exonere del pago de la tarifa de peaje, cuando están realizando un servicio, pues podrán llegar más rápidamente a los lugares donde se les requiere, coadyuvando a la atención de la emergencia, lo cual beneficia a la población, en general.

Intangibilidad de los contratos de concesión

Los proyectos de ley en estudio solicitan que la exoneración del pago de la tarifa de peaje se incorpore incluso a los contratos de concesión, lo cual consideramos no es posible, en atención a que ello vulnera el derecho constitucional a la libertad de contratación.

En efecto, el artículo 62° de la Constitución señala que:

"Artículo 62°. - La libertad de contratar garantiza que las partes pueden pactar válidamente según las normas vigentes al tiempo del contrato. Los términos contractuales no pueden ser modificados por leyes u otras disposiciones de cualquier clase. Los conflictos derivados de la relación contractual sólo se solucionan en la vía arbitral o en la judicial, según los mecanismos de protección previstos en el contrato o contemplados en la ley." (la negrita es nuestra)

Asimismo, el Tribunal Constitucional, en la Sentencia Plenaria 359/2020⁵⁸ emitida en el Expediente N° 0006-2020-PI, de fecha 25 de agosto de 2020, en la demanda de inconstitucionalidad contra la Ley N° 31018, Ley que suspende el cobro de peajes en la red vial nacional, departamental y local concesionada, durante el estado de emergencia nacional, declarado a causa del brote del COVID-19, ya ha reconocido que los contratos no pueden ser modificados por mandato legal, por lo que se declaró inconstitucional la referida norma.

Los argumentos fueron los siguientes:

"44. A fin de garantizar la estabilidad de los contratos, se incluyó en la propia Constitución la prohibición de que las leyes modifiquen las condiciones pactadas por los agentes económicos. El artículo 62 expresamente establece que "los términos contractuales no pueden ser modificados por leyes u otras disposiciones de cualquier clase.

45. Se supera, de esta manera, la práctica frecuente de modificar los contratos por medio de normas que alteran las condiciones que las partes consideraron al contratar.

(...)

86. A partir de todo lo revisado, este Tribunal debe concluir que la Ley 31018 vulnera el artículo 62 de la Constitución. Esta ley viola la libertad contractual, al suspender el contenido contractual pactado por las partes relativo al cobro de peajes, pese a que los vehículos usan las carreteras concesionadas y lo han realizado aun en los momentos más estrictos del estado de emergencia por la pandemia del COVID-19.

87. Como ya se ha revisado, la ley impugnada es, en realidad, un beneficio económico otorgado a las actividades de transporte, consistente en eximir las del pago de peaje. Sin embargo, al conceder tal beneficio, la ley viola el mandato del artículo 62 de la

⁵⁸ <https://tc.gob.pe/jurisprudencia/2020/00006-2020-AI.pdf>

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 9587/2024-CR Y 9748/2024-CR QUE CON TEXTO SUSTITUTORIO PROPONEN LA LEY QUE MODIFICA EL DECRETO LEY 22467, QUE EXONERA DEL PAGO DE PEAJE A VEHICULOS MILITARES DE LAS FFAA

Constitución, conforme al cual los términos contractuales no se pueden modificar por leyes u otras disposiciones de cualquier clase.

(...)

89. Por último, este Tribunal aprecia que la Ley 31018 interviene en contratos de concesión que son **contratos-ley. Así, desacata el mandato del segundo párrafo del artículo 62 de la Constitución, según el cual estos "no pueden ser modificados legislativamente"**.

90. En consecuencia, para este Tribunal, la ley cuestionada no solo **vulnera las garantías contractuales de los concesionarios, actuando de modo expresamente prohibido por el artículo 62 de la Constitución**, sino que también afectaría la continuidad de los servicios vinculados al mantenimiento y desarrollo de la infraestructura vial, en perjuicio de los usuarios del servicio." (subrayado nuestro)

Por tanto, se plantea en el texto sustitutorio la incorporación de un artículo que no obliga a los concesionarios con contrato vigente a la exoneración del pago de la tarifa de peaje pues ello sería inconstitucional, pero sí deja abierta la facultad de hacerlo. Sin embargo, sí se especifica que, en los proyectos de contratos de concesión, esto es en los futuros contratos, sí se tengan en cuenta para la exoneración del pago de la tarifa de peaje a cada uno de los vehículos de emergencia que se enumeran en el Decreto Ley modificado.

Identificación de los vehículos exonerados del pago de la tarifa de peaje

De acuerdo a las opiniones recibidas se ha cuestionado la posible falta de mecanismos claros de identificación de los vehículos exonerados del pago de la tarifa de peaje, proponiéndose que las diversas municipalidades envíen la información necesaria de dichos vehículos al concedente (Ministerio de Transportes y Comunicaciones), la misma que debe ser actualizada periódicamente.

Dicha sugerencia resulta viable a efectos de no afectar la recaudación que se hace con los pagos de tarifas de peajes pues no se le debe otorgar la exención a vehículos que no estén debidamente identificados.

Además, se está manteniendo la fórmula legal del Decreto Ley vigente, en lo que respecta al carácter obligatorio que los vehículos beneficiarios estén plenamente identificados con los emblemas, colores y distintivos reglamentarios institucionales de cada uno de las entidades y organismos a los cuales pertenecen, añadiéndose que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones dictará las directivas o lineamientos que estime pertinentes para el control de ello. Así, por ejemplo, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones como ente técnico, precisará las características que debe contener el listado de vehículos beneficiarios, tales como placa, color, modelo del vehículo, etc.

Finalmente, recogiendo una de las sugerencias de las respuestas de opinión, se está añadiendo como exigencia que el vehículo exento de pago de tarifa de peaje esté inscrito en la Superintendencia Nacional de los Registros Públicos – SUNARP a nombre de la entidad u organismo beneficiario ya que resulta necesario que no se desnaturalice esta exención y se garantice que los beneficiarios sean exactamente las entidades u organismos que la norma pretende proteger, en atención a razones de salud, seguridad nacional, mantenimiento del orden público, seguridad de las personas, moral pública y servicios a la comunidad. Además, el hecho que el vehículo esté inscrito en la SUNARP brinda publicidad registral y así las concesionarias o el

**DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS
PROYECTOS DE LEY 9587/2024-CR Y 9748/2024-CR QUE
CON TEXTO SUSTITUTORIO PROPONEN LA LEY QUE
MODIFICA EL DECRETO LEY 22467, QUE EXONERA DEL
PAGO DE PEAJE A VEHICULOS MILITARES DE LAS FFAA**

mismo Estado podrá verificar que los beneficiarios sean los que corresponden y las entidades u organismos beneficiarios otorguen la calidad de vehículo de emergencia a vehículos que sirvan para ese real propósito y no a cualquier vehículo de la municipalidad ni tampoco a vehículos que puedan pertenecer a particulares.

Sustitución del título del Decreto Ley N° 22467, que exonera de peaje a vehículos militares de la Fuerza Armada

Finalmente, esta Comisión ha considerado oportuno sustituir el título del Decreto Ley cuyas normas se están modificando. Esto se realiza atendiendo a que el Decreto que se modifica data del 7 de marzo de 1979, esto es de hace 46 años aproximadamente y su título ya no refleja todo aquello que regula.

En efecto, el Decreto Ley fue publicado en el año 1979 y luego modificado en el año 2017 por el Decreto Legislativo N° 1328 a efectos de incorporar a los vehículos del Instituto Nacional Penitenciario en el universo de vehículos beneficiados por lo que ya no solo se incluía a los vehículos de la Fuerza Armada. Además, con el texto sustitutorio que se propone, se añaden nuevos vehículos al universo de beneficiados, por lo que corresponde sustituir el título de acuerdo a lo que actualmente regula.

Adicional a ello, es preciso que la norma modificada utilice los términos técnicamente correctos, por lo que se coloca el término "tarifa de peaje" y no solo el término "peaje" pues la finalidad del citado Decreto Ley siempre ha sido exonerar de todo pago a los vehículos beneficiarios. Asimismo, cabe señalar que, en el texto sustitutorio propuesto, el término "tarifa de peaje" se ha actualizado a lo largo de toda la ley.

IV.2 Análisis sobre la necesidad, viabilidad y oportunidad de las propuestas legislativas

Las presentes iniciativas legislativas son necesarias por razones de salud y seguridad, pues se está incluyendo a las ambulancias regionales y municipales y a los vehículos de serenazgo como beneficiarios de la exoneración del pago de la tarifa de peaje. Si bien es cierto, en un principio, esto regirá únicamente para las vías no concesionadas, se dispone que en los futuros proyectos de concesión ya sean considerados como beneficiarios. De esta forma, se logrará que las emergencias puedan ser atendidas rápidamente, salvándose vidas humanas o previniendo actos delictivos con consecuencias fatales.

Asimismo, la propuesta legislativa bajo análisis es viable, ya que, como se ha evaluado en el acápite anterior, existe fundamento constitucional y legal para establecer excepciones en el pago de la tarifa de peajes. Los vehículos de emergencia según la legislación vigente ya gozan de prerrogativas, cuando se encuentran en comisión de servicio, como son la preferencia de paso o ya en algunos casos exoneración de pago de la tarifa de peaje, solo que con las modificaciones que se plantean, se amplía el universo de beneficiarios, atendiendo a los "nuevos" vehículos de emergencia que han venido apareciendo. Debe tenerse presente que la norma que se modifica data de 1979, esto es, hace más de 46 años, con una modificación en el año 2017, esto es, hace más de 8 años, por lo que resulta conveniente que se realicen diversas modificaciones.

Por último, el texto sustitutorio que se propone es oportuno por la grave crisis de inseguridad ciudadana y de salud que venimos atravesando, que ha llevado a que diversos gobiernos locales intervengan en estos ámbitos, adquiriendo ambulancias o implementándolas, así como vehículos

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 9587/2024-CR Y 9748/2024-CR QUE CON TEXTO SUSTITUTORIO PROPONEN LA LEY QUE MODIFICA EL DECRETO LEY 22467, QUE EXONERA DEL PAGO DE PEAJE A VEHICULOS MILITARES DE LAS FFAA

de serenazgo, pues como ya se ha señalado precedentemente, existe insuficiencia de oferta de estos vehículos para la elevada demanda que tiene la población.

IV.3 Análisis del marco normativo y efecto de la vigencia de la norma

De acuerdo con lo señalado en el artículo 79 de la Constitución Política del Perú, en concordancia con lo establecido en el artículo 76 del Reglamento del Congreso de la República, la iniciativa legislativa no puede contener propuesta de creación ni aumento del gasto público, por lo que las iniciativas materia de estudio cumplen con lo señalado en las normas legales antes citadas y no contravienen la Constitución Política del Perú, ni ninguna norma legal peruana, en este aspecto.

Es más, los proyectos de ley en mención, tienen armonía con la legislación vigente pues ya existen normas que otorgan ciertas preferencias a los vehículos de emergencia, dada la función que cumplen. También se ha compatibilizado lo propuesto en los proyectos de ley con lo previsto en nuestra Constitución Política en tanto no se está modificando contratos vigentes, sino que se está respetando el cumplimiento de los mismos, contribuyendo al respeto de las inversiones y a la seguridad jurídica que debe regir en un Estado de derecho.

Finalmente, la formulación del texto sustitutorio propuesto permite que no se repitan errores previos, tales como la declaración de inconstitucionalidad de una norma. Si bien es cierto, ambos proyectos señalan como antecedente la Ley N° 31018, Ley que suspende el cobro de peajes en la red vial nacional, departamental y local concesionada, durante el estado de emergencia nacional, declarado a causa del brote del COVID-19, como antecedente legislativo para sustentar la incorporación de exoneraciones en las concesiones existentes, se desconoce que esta norma ya no forma parte del ordenamiento jurídico peruano al haberse declarado su inconstitucionalidad por parte del Tribunal Constitucional, por lo que no puede servir para sustentar ninguna modificación. De esta manera existe un efecto positivo pues con la fórmula legal que se plantea se cumple con respetar los derechos constitucionales de las personas.

CUADRO DE LA NORMA VIGENTE Y DE LA PROPUESTA DE MODIFICACIÓN

Decreto Ley N° 22467 que exoneran de peaje a vehículos militares de la Fuerza Armada	Propuesta de texto sustitutorio
Título de la norma: Decreto Ley N° 22467 que exoneran de peaje a vehículos militares de la F.A.	Título de la norma: LEY QUE EXONERA DE LA TARIFA DE PEAJE A LOS VEHÍCULOS MILITARES DE LAS FUERZAS ARMADAS Y OTROS VEHÍCULOS
Artículo 1.- Exonerar del pago de peaje por razones de Seguridad y Defensa Nacional a los vehículos militares de la Fuerza Armada, identificados por su distintivo institucional reglamentario, cuando deban desplazarse en convoy o aislados, para la realización de maniobras, ejercicios de campaña o en cumplimiento de comisiones del servicio.	Artículo 1. Exoneración del pago de la tarifa de peaje a los vehículos de las Fuerzas Armadas Exonerar del pago de la tarifa de peaje por razones de Seguridad y Defensa Nacional a los vehículos militares de las Fuerzas Armadas, identificados por su distintivo institucional reglamentario, cuando deban desplazarse en convoy o aislados, para la realización de

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 9587/2024-CR Y 9748/2024-CR QUE CON TEXTO SUSTITUTORIO PROPONEN LA LEY QUE MODIFICA EL DECRETO LEY 22467, QUE EXONERA DEL PAGO DE PEAJE A VEHÍCULOS MILITARES DE LAS FFAA

Decreto Ley N° 22467 que exonera de peaje a vehículos militares de la Fuerza Armada	Propuesta de texto sustitutorio
	maniobras, ejercicios de campaña o en cumplimiento de comisiones del servicio.
Artículo 2.- Exonerar del pago del derecho de peaje por razones del mantenimiento del orden público, seguridad de las personas y moral pública y servicios a la comunidad, a los vehículos policiales de las Fuerzas Policiales, del Instituto Nacional Penitenciario y de las Compañías de Bomberos y a todas las ambulancias de los Servicios Asistenciales Médicos, identificados por su distintivo institucional reglamentario, cuando deban desplazarse en cumplimiento de misiones del servicio	Artículo 2. Exoneración del pago de la tarifa de peaje a otros vehículos Exonerar del pago de la tarifa de peaje por razones del mantenimiento del orden público, salud y seguridad de las personas, moral pública y servicios a la comunidad, a los vehículos policiales de las Fuerzas Policiales, del Instituto Nacional Penitenciario y de las Compañías de Bomberos, a todas las ambulancias de los Servicios Asistenciales Médicos incluidas las de los gobiernos regionales y locales y a los vehículos de serenazgo de los gobiernos locales, cuando deban desplazarse en cumplimiento de misiones del servicio y hagan uso de sus señales audibles y visibles, según corresponda. Para tener derecho a la exención contemplada en el primer párrafo, es de carácter obligatorio que los vehículos arriba detallados estén plenamente identificados con los emblemas, colores y distintivos institucionales reglamentarios de cada una de las entidades y organismos a los cuales pertenecen, así como inscritos en la Superintendencia Nacional de los Registros Públicos – SUNARP a nombre de dichas entidades u organismos. Asimismo, las entidades u organismos deberán enviar, con una periodicidad trimestral, al Ministerio de Transportes y Comunicaciones el listado de los vehículos a los cuales se les debe aplicar la citada exención. Para efectos de control, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones emitirá los lineamientos o directivas que estime pertinente. En el caso específico que la ruta esté concesionada, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones deberá enviar al concesionario el listado

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 9587/2024-CR Y 9748/2024-CR QUE CON TEXTO SUSTITUTORIO PROPONEN LA LEY QUE MODIFICA EL DECRETO LEY 22467, QUE EXONERA DEL PAGO DE PEAJE A VEHICULOS MILITARES DE LAS FFAA

Decreto Ley N° 22467 que exoneran de peaje a vehículos militares de la Fuerza Armada	Propuesta de texto sustitutorio
	actualizado semestralmente de los vehículos exonerados del pago de la tarifa de peaje.
	Artículo 4. Exoneración del pago de la tarifa de peaje en vías concesionadas Las disposiciones relativas a las tarifas de peaje establecidas en los contratos de concesión vigentes se circunscriben a lo señalado en dichos contratos al momento de su celebración o adenda. En caso se opte por la implementación de la exoneración de la tarifa del peaje, resulta de aplicación lo regulado en el presente Decreto Ley. Los proyectos de concesión de carreteras que aún no cuenten con un contrato suscrito al momento de la entrada en vigencia del presente Decreto Ley, implementarán la exoneración de la tarifa del peaje en las rutas concesionadas en coordinación con las entidades competentes.

IV.4 Análisis de las opiniones e información recibidas

Para la elaboración del presente dictamen la Comisión de Transportes y Comunicaciones ha solicitado opinión a las siguientes entidades:

Para el Proyecto de Ley N° 9587/2024-CR

Fecha de envío	Institución	Documento
27/11/2024	Ministerio de Transportes y Comunicaciones – MTC	Oficio N° 876-2024-2025-CTC-HMPL-CR
27/11/2024	Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías – SUTRAN	Oficio N° 877-2024-2025-CTC-HMPL-CR
28/11/2024	Asociación de Municipalidades del Perú - AMPE	Oficio N° 878-2024-2025-CTC-HMPL-CR
	Proyecto Especial de Infraestructura de	Oficio N° 879-2024-2025-CTC-HMPL-CR

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 9587/2024-CR Y 9748/2024-CR QUE CON TEXTO SUSTITUTORIO PROPONEN LA LEY QUE MODIFICA EL DECRETO LEY 22467, QUE EXONERA DEL PAGO DE PEAJE A VEHICULOS MILITARES DE LAS FFAA

Fecha de envío	Institución	Documento
27/11/2024	Transporte Descentralizado - PROVIAS Descentralizado	
27/11/2024	Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Nacional - PROVIAS Nacional	Oficio N° 880-2024-2025-CTC-HMPL-CR
28/11/2024	Cámara Peruana de Construcción - CAPECO	Oficio N° 881-2024-2025-CTC-HMPL-CR
28/11/2024	Asociación para el Fomento de la Infraestructura Nacional – AFIN	Oficio N° 882-2024-2025-CTC-HMPL-CR
27/11/2024	Concesionaria Vial Sierra Norte S.A.	Oficio N° 883-2024-2025-CTC-HMPL-CR
27/11/2024	Sociedad Concesionaria Autopista del Norte S.A.C. (Aunor)	Oficio N° 884-2024-2025-CTC-HMPL-CR
13/12/2024	Consorcio Concesión Chancay – Acos S.A.	Oficio N° 885-2024-2025-CTC-HMPL-CR
27/11/2024	Desarrollo Vial de Los Andes S.A.C. (Devianandes)	Oficio N° 886-2024-2025-CTC-HMPL-CR
27/11/2024	Concesionaria Vial del Perú S.A. (Coviperú)	Oficio N° 887-2024-2025-CTC-HMPL-CR
27/11/2024	Carretera Andina del Sur S.A.C.	Oficio N° 888-2024-2025-CTC-HMPL-CR
27/11/2024	Concesionaria Interoceánica Tramo 2 S.A.	Oficio N° 889-2024-2025-CTC-HMPL-CR
27/11/2024	Concesionaria Interoceánica Sur Tramo 3 S.A.	Oficio N° 890-2024-2025-CTC-HMPL-CR
27/11/2024	Intersur Concesiones S.A.	Oficio N° 891-2024-2025-CTC-HMPL-CR
27/11/2024	Concesionaria Vial del Sur S.A. (Covisur)	Oficio N° 892-2024-2025-CTC-HMPL-CR
27/11/2024	Sociedad Concesionaria Peruana de Vías S.A. (Covinca)	Oficio N° 893-2024-2025-CTC-HMPL-CR
27/11/2024	Carretera Sierra Piura S.A.C.	Oficio N° 894-2024-2025-CTC-HMPL-CR

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 9587/2024-CR Y 9748/2024-CR QUE CON TEXTO SUSTITUTORIO PROPONEN LA LEY QUE MODIFICA EL DECRETO LEY 22467, QUE EXONERA DEL PAGO DE PEAJE A VEHICULOS MILITARES DE LAS FFAA

Fecha de envío	Institución	Documento
27/11/2024	IIRSA Norte S.A.	Oficio N° 895-2024-2025-CTC-HMPL-CR
13/12/2024	Concesión Valle del Zaña S.A.	Oficio N° 896-2024-2025-CTC-HMPL-CR
27/11/2024	Concesionaria Vial del Sol S.A. (Covisol)	Oficio N° 897-2024-2025-CTC-HMPL-CR

Para el Proyecto de Ley N° 9748/2024-CR

Fecha de envío	Institución	Documento
19/12/2024	Ministerio de Transportes y Comunicaciones – MTC	Oficio N° 994-2024-2025-CTC-HMPL-CR
19/12/2024	Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías – SUTRAN	Oficio N° 995-2024-2025-CTC-HMPL-CR
19/12/2024	Asociación de Municipalidades del Perú - AMPE	Oficio N° 996-2024-2025-CTC-HMPL-CR
19/12/2024	Asociación Nacional de Gobiernos Regionales – ANGR	Oficio N° 997-2024-2025-CTC-HMPL-CR
17/12/2024	Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Descentralizado - PROVIAS Descentralizado	Oficio N° 998-2024-2025-CTC-HMPL-CR
19/12/2024	Cámara Peruana de Construcción - CAPECO	Oficio N° 999-2024-2025-CTC-HMPL-CR
19/12/2024	Concesionaria Vial Sierra Norte S.A.	Oficio N° 1000-2024-2025-CTC-HMPL-CR
19/12/2024	Sociedad Concesionaria Autopista del Norte S.A.C. (Aunor)	Oficio N° 1001-2024-2025-CTC-HMPL-CR
19/12/2024	Consorcio Concesión Chancay – Acos S.A.	Oficio N° 1002-2024-2025-CTC-HMPL-CR
19/12/2024	Desarrollo Vial de Los Andes S.A.C. (Devianandes)	Oficio N° 1003-2024-2025-CTC-HMPL-CR
19/12/2024	Concesionaria Vial del Perú S.A. (Coviperú)	Oficio N° 1004-2024-2025-CTC-HMPL-CR

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 9587/2024-CR Y 9748/2024-CR QUE CON TEXTO SUSTITUTORIO PROPONEN LA LEY QUE MODIFICA EL DECRETO LEY 22467, QUE EXONERA DEL PAGO DE PEAJE A VEHICULOS MILITARES DE LAS FFAA

Fecha de envío	Institución	Documento
19/12/2024	Carretera Andina del Sur S.A.C.	Oficio N° 1005-2024-2025-CTC-HMPL-CR
19/12/2024	Concesionaria Interoceánica Tramo 2 S.A.	Oficio N° 1006-2024-2025-CTC-HMPL-CR
19/12/2024	Concesionaria Interoceánica Sur Tramo 3 S.A.	Oficio N° 1007-2024-2025-CTC-HMPL-CR
19/12/2024	Intersur Concesiones S.A.	Oficio N° 1008-2024-2025-CTC-HMPL-CR
19/12/2024	Concesionaria Vial del Sur S.A. (Covisur)	Oficio N° 1009-2024-2025-CTC-HMPL-CR
19/12/2024	Sociedad Concesionaria Peruana de Vías S.A. (Covinca)	Oficio N° 1010-2024-2025-CTC-HMPL-CR
19/12/2024	Carretera Sierra Piura S.A.C.	Oficio N° 1011-2024-2025-CTC-HMPL-CR
19/12/2024	IIRSA Norte S.A.	Oficio N° 1012-2024-2025-CTC-HMPL-CR
19/12/2024	Concesión Valle del Zaña S.A.	Oficio N° 1013-2024-2025-CTC-HMPL-CR
19/12/2024	Concesionaria Vial del Sol S.A. (Covisol)	Oficio N° 1014-2024-2025-CTC-HMPL-CR

A la fecha, se han recibido las siguientes opiniones e información:

Para el Proyecto de Ley N° 9587/2024-CR

Fecha de recepción	Institución	Documento
06/12/2024	Concesionaria Interoceánica Tramo 2 S.A. – IIRSA Sur Concesión Vial	Carta N° 3199-CIST2-V
06/12/2024	Concesionaria Interoceánica Sur Tramo 3 S.A. – IIRSA Sur Concesión Vial	Carta N° 3632-CIST3-V

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 9587/2024-CR Y 9748/2024-CR QUE CON TEXTO SUSTITUTORIO PROPONEN LA LEY QUE MODIFICA EL DECRETO LEY 22467, QUE EXONERA DEL PAGO DE PEAJE A VEHICULOS MILITARES DE LAS FFAA

04/04/2025	Concesionaria Vial del Sol S.A. – COVISOL S.A.	Carta N° 00333-2025-COVISOL
------------	--	-----------------------------

Para el Proyecto de Ley N° 9748/2024-CR

Fecha de recepción	Institución	Documento
23/12/2024	Concesionaria Peruana de Vías S.A. – COVINCA S.A.	Carta N° COV-2024-1702
23/01/2025	Carretera Sierra Piura S.A.C.	Carta N° CAN-E2025-0072

Las opiniones solicitadas mencionan lo siguiente:

Proyecto de Ley N° 9587/2024-CR

La **Concesionaria Interoceánica Tramo 2 S.A.**, mediante Carta N° 3199-CIST2-V, de fecha 6 de diciembre de 2024, firmada por su representante, emite opinión señalando que:

"conforme contrato celebrado con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (Concedente), dentro de las obligaciones contractuales en nuestra calidad de concesionaria es la cobranza de peaje; así la cláusula 8.15 del contrato de concesión indica: "Se exigirá el pago de la Tarifa a cada Usuario que utilice el Tramo, de acuerdo a la categoría de vehículo, de conformidad con la Tarifa especificada en la Cláusula 8.17. Así mismo, dicha cláusula 8.15 señala: "Los vehículos utilizados para atender servicios de emergencia tales como ambulancias, bomberos o vehículos de la Policía Nacional, así como vehículos militares en comisión, maniobras, ejercicios o convoyes, estarán exentos de dicho cobro de acuerdo con lo señalado en el Decreto Ley N° 22467."

En ese sentido, mi representada se ciñe a las obligaciones contractuales acordadas con nuestro concedente; por lo que, corresponde a esta última entidad evaluar el proyecto de ley de referencia y su posible aplicación ya que este hecho significaría una posible modificación a nuestro Contrato de Concesión, un nuevo análisis de las obligaciones referidas al equilibrio económico-financiero del contrato, y en general, una reevaluación a las obligaciones contractuales y costos de aplicación del mencionado proyecto de ley que repercutirían en la relación Concedente-Concesionaria."

La **Concesionaria Interoceánica Sur Tramo 3 S.A.**, mediante Carta N° 3632-CIST3-V, de fecha 6 de diciembre de 2024, firmada por su representante, emite opinión señalando que:

"conforme contrato celebrado con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (Concedente), dentro de las obligaciones contractuales en nuestra calidad de concesionaria es la cobranza de peaje; así la cláusula 8.15 del contrato de concesión indica: "Se exigirá el pago de la Tarifa a cada Usuario que utilice el Tramo, de acuerdo a la categoría de vehículo, de conformidad con la Tarifa especificada en la Cláusula 8.17. Así mismo, dicha cláusula 8.15 señala: "Los vehículos utilizados para atender servicios de emergencia tales como ambulancias, bomberos o vehículos de la Policía Nacional, así como vehículos militares en

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 9587/2024-CR Y 9748/2024-CR QUE CON TEXTO SUSTITUTORIO PROPONEN LA LEY QUE MODIFICA EL DECRETO LEY 22467, QUE EXONERA DEL PAGO DE PEAJE A VEHICULOS MILITARES DE LAS FFAA

comisión, maniobras, ejercicios o convoyes, estarán exentos de dicho cobro de acuerdo con lo señalado en el Decreto Ley N° 22467."

En ese sentido, mi representada se ciñe a las obligaciones contractuales acordadas con nuestro concedente; por lo que, corresponde a esta última entidad evaluar el proyecto de ley de referencia y su posible aplicación ya que este hecho significaría una posible modificación a nuestro contrato de concesión, un nuevo análisis de las obligaciones referidas al equilibrio económico-financiero del contrato, y en general, una reevaluación a las obligaciones contractuales y costos de aplicación del mencionado proyecto de ley que repercutirían en la relación Concedente-Concesionaria."

La **Concesionaria Vial del Sol S.A.**, mediante Carta N° 00333-2025-COVISOL, de fecha 10 de febrero de 2025, firmada por la Gerente General, emite opinión señalando que:

- (...) el proyecto normativo necesariamente debe contar con una disposición final que establezca que para la exoneración a los vehículos de serenazgo, ambulancia y auxilio rápido y emergencia de la municipalidad distritales y provinciales, se deberá previamente suscribir entre el Estado peruano representado a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y la empresa concesionaria una Adenda a su respectivo Contrato de Concesión, especificando en la misma desde cuando empezaría a regir la exoneración para los vehículos mencionados.
- Caso contrario, nos encontraríamos ante una ley de carácter inconstitucional toda vez que contravendría con lo establecido en el artículo 62 de la Constitución Política del Perú respecto a la intangibilidad de los contratos frente a las modificaciones por leyes u otras disposiciones de cualquier índole¹, especialmente, en el caso de los contratos de concesión cuya naturaleza de contratos-ley le otorga una serie de garantías y protecciones constitucionales específicas, siendo una de ellas protección frente a cambios legislativos que pretendan alterar los términos contractuales bajo los cuales han sido suscritos, y que tienen como una de sus finalidades el proteger la inversión privada en sectores económicos estratégicos en el país, como vendrían a ser las carreteras concesionadas en su calidad de infraestructura de transporte de uso público.
(...)
- **Sobre el ámbito de aplicación:** El artículo 2 del proyecto normativo señala que será aplicable a los vehículos de auxilio rápido y emergencia de las municipalidades distritales y provinciales, tales como serenazgo, ambulancias municipalidades y otros vehículos autorizados por la municipalidad para actividades de auxilio ciudadano y emergencia. Al respecto, señalar que, de acuerdo al artículo 8.2.2 del Reglamento de Placa Única Nacional de Rodaje, aprobado mediante Decreto Supremo N° 017-2008-MTC, las ambulancias públicas y privadas, así como los vehículos destinados a prestar el servicio de serenazgo municipal deben identificarse mediante la placa de emergencia correspondiente; sin embargo, el mencionado proyecto incluye a "otros vehículos autorizados por la municipalidad para actividades de auxilio ciudadano y emergencia", siendo que la normativa actual no regula la emisión de placas de emergencia para este tipo de vehículo, por lo que el texto del proyecto normativo deberá delimitar bien su alcance dado que la actual redacción resulta muy amplia al extenderla a "otros vehículos autorizados", teniendo en consideración que el objeto de la norma es otorgar de un beneficio a determinados vehículos para la atención de auxilios y emergencia resulta ambiguo y contrario a los fines de la norma que se autorice a cualquier otro vehículo.
- **Sobre el registro municipal:** El literal a) del artículo 3 del proyecto normativo, precisa que los vehículos deberán estar registrados y autorizados por la municipalidad respectiva para las actividades de auxilio rápido y emergencia; no obstante, la norma debería elevar esta

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 9587/2024-CR Y 9748/2024-CR QUE CON TEXTO SUSTITUTORIO PROPONEN LA LEY QUE MODIFICA EL DECRETO LEY 22467, QUE EXONERA DEL PAGO DE PEAJE A VEHICULOS MILITARES DE LAS FFAA

condición a que el registro se encuentre correctamente inscrito en SUNARP, y no únicamente a nivel municipal, toda vez que el artículo 19 del Reglamento de Inscripción de Registros de Propiedad Vehicular, aprobado por Resolución SUNARP N° 039-2013-SUNARP/SN), precisa que para la inscripción del vehículo a nombre de la municipalidad debe contar con la Resolución Administrativa emitida por la autoridad local, por lo que si estos vehículos destinados a las actividades de auxilio rápido y emergencias deberán contar con la autorización municipal correspondiente; en consecuencia, también deberían estar inscritos como vehículos a nombre de la municipalidad en SUNARP, lo cual permitiría además que la verificación de la propiedad del vehículo se pueda hacer a través de la plataforma de esta entidad pública registral.

- **Sobre las condiciones para la exoneración:** El artículo 3 del proyecto normativo establece las siguientes 3 condiciones para la exoneración: a) registro municipal, b) identificación visible, y c) autorización documentada. En primer lugar, el proyecto normativo deberá precisar, al igual que otras condiciones para la exoneración de peaje dispuestas para entidades públicas, que dichos requisitos deberán presentarse de forma concurrente para que se habilite la exoneración, tal como se ha pronunciado el OSITRAN para el caso de instituciones como la P.N.P2, siendo que ello debería estar precisado desde el mismo texto normativo; asimismo, se debe acotar que el proyecto normativo no precisa quien regulará las condiciones técnicas bajo las cuales se normará el uso de la "identificación visible", toda vez que únicamente alude a que será una señalización adecuada y visible que los identifique más no deja en claro si la regulación sobre el uso de este distintivo estará a cargo de la propia municipalidad, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, y/o la autoridad de salud correspondiente, teniendo en consideración que estas "otras unidades de emergencia" mencionadas en la exposición de motivos del proyecto normativo tendrán algunas especificaciones técnico médicas.
- **Sobre la autorización del vehículo y el registro municipal:** El literal c) del artículo 3 del proyecto normativo establece que el municipio emitirá una autorización específica para cada vehículo, siendo obligatorio su presentación a requerimiento de los concesionarios. Sobre el particular, se debe indicar que el proyecto de norma no precisa si el municipio emitirá una misma autorización para los vehículos destinados a serenazgo y/o ambulancia, bajo las mismas consideraciones y formalidades que a los "otros vehículos destinados a auxilio y/o emergencia"; de igual manera, el proyecto normativo no establece obligación alguna colgar en la página web del municipio estas autorizaciones, a efectos de facilitar su acceso y verificación."

Proyecto de Ley N° 9748/2024-CR

La **Concesionaria Peruana de Vías S.A. – COVINCA S.A.**, mediante Carta N° COV-2024-1702, de fecha 23 de diciembre de 2024, firmada por la apoderada N° 02, emite opinión señalando que:

"según el artículo 2.1 del citado Contrato de Concesión de la referencia⁵⁹, el objeto del mismo es la transferencia de potestad de prestar el servicio público a favor de los usuarios. Siendo relevante el indicar que, conforma al artículo 2.3 del mencionado Contrato de Concesión, este responde a un esquema BOT (build, operate and transfer), por ello, la transferencia de actividades no supone la transferencia de propiedad de la infraestructura que forma parte de los Sub Tramos de la Concesión, la misma que en todo momento mantiene su condición de pública, a cargo del MTC. Por lo cual, en su calidad de Concedente del presente Contrato

⁵⁹ Contrato de Concesión del Tramo Vial Desvío Quilca – Desvío Arequipa (Repartición) – Desvío Matarani – Desvío Moquegua – Desvío Ilo – Tacna – La Concordia, modificado por Adenda N° 01 del 09 de mayo de 2016 y Adenda N° 02 del 10 de julio de 2019.

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 9587/2024-CR Y 9748/2024-CR QUE CON TEXTO SUSTITUTORIO PROPONEN LA LEY QUE MODIFICA EL DECRETO LEY 22467, QUE EXONERA DEL PAGO DE PEAJE A VEHICULOS MILITARES DE LAS FFAA

de Concesión y titular de la infraestructura que forma parte de los Sub Tramos de la Concesión solicitamos, que emita su opinión acerca del Proyecto de Ley N° 9748/2024-CR, de acuerdo a lo solicitado por el Congreso de la República en su Oficio N° 1010-2024-2025-CTCHMPL-CR."

La **Concesionaria Carretera Sierra Piura S.A.C.** mediante Carta N° CAN-E2025-0072, de fecha 23 de enero de 2025, firmada por su Apoderado, emite opinión señalando que:

"5. (...) si bien la iniciativa en teoría aparentaría ser beneficiosa para facilitar las actividades de auxilio rápido y emergencia que tienen a cargo las municipalidades distritales y provinciales, la falta de mecanismos claros de identificación de los vehículos exonerados podría dar lugar a actos indebidos por parte de las municipalidades e incrementar los costos de identificación de los vehículos que estarían exonerados del pago por parte del Concesionario.

6. Por ello, si bien saludamos las iniciativas legislativas que busquen fortalecer la atención inmediata relacionada a temas de salud o seguridad de los ciudadanos, consideramos que las mismas deben proponerse considerando los impactos que tendrán en la situación que pretenden regular y cubriendo todas las aristas que el cambio legislativo generará, a continuación, presentamos nuestras observaciones al Proyecto de Ley:

6.1 Falta de mecanismos claros de identificación:

El Proyecto de Ley propone que los vehículos de auxilio rápido y emergencia en materia de salud y seguridad, pertenecientes a las municipalidades provinciales y distritales, sean exonerados del pago de Peaje siempre que se encuentren "debidamente identificados y autorizados por la autoridad municipal y conforme a los requisitos establecidos en las normas respectivas". Sin embargo, no se especifican mecanismos claros y uniformes que permitan verificar efectivamente a los vehículos que cumplen las funciones para las cuales se propone la exoneración, dejando este aspecto a subjetividades y a criterio de cada municipalidad. De esta manera, la ausencia de un criterio previamente establecido o estandarizado para identificar estos vehículos puede generar un problema en la operatividad de las diversas concesiones viales, aumentar carga a los concesionarios y elevar el riesgo de que vehículos no habilitados accedan a este beneficio de manera indebida. (...)"

Asimismo, precisa como observaciones específicas las siguientes:

- Multiplicidad de municipalidades y posibles inconsistencias
- Riesgo de autorizaciones indebidas
- Impacto en la recaudación del Peaje y sostenibilidad del Contrato de Concesión
- Complicaciones operativas en el cobro del Peaje

Finalmente, concluye, estableciendo como propuestas:

- Se deberá coordinar con las diversas municipalidades provinciales y distritales para que envíen al Concedente la información necesaria que permita identificar los vehículos exonerados del pago de peaje. Una vez que estos datos sean validados y autorizados por el Concedente, este deberá instruir a los Concesionarios para que apliquen la exoneración correspondiente. Los vehículos exonerados serán incluidos en un listado que detallará la placa, modelo, color y otras características relevantes que faciliten la implementación de la excepción del pago por parte de los Concesionarios.
La lista mencionada podrá ser actualizada conforme se autoricen nuevos vehículos por parte del Concedente o se den de baja los ya registrados. Para ello, las municipalidades deberán

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 9587/2024-CR Y 9748/2024-CR QUE CON TEXTO SUSTITUTORIO PROPONEN LA LEY QUE MODIFICA EL DECRETO LEY 22467, QUE EXONERA DEL PAGO DE PEAJE A VEHICULOS MILITARES DE LAS FFAA

informar al Concedente sobre cualquier cambio en la lista. Posteriormente, el Concedente instruirá al Concesionario, enviándole la versión actualizada para que se apliquen las exoneraciones correspondientes al pago de peaje.

- El Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), en su calidad de Concedente en el marco del Contrato de Concesión, debe manifestarse respecto a las implicancias de esta propuesta legislativa. Es crucial que el MTC evalúe no solo los impactos económicos y operativos del Proyecto de Ley, sino también la viabilidad de establecer un mecanismo uniforme y centralizado para identificar los vehículos autorizados, minimizando riesgos y garantizando la sostenibilidad de las concesiones.

Análisis de las opiniones recibidas

Conforme se puede verificar, se ha recibido únicamente respuestas de entidades privadas. De las cinco opiniones recibidas por parte de empresas concesionarias, tres no emiten opinión alguna, señalando que es el Ministerio de Transportes y Comunicaciones la institución competente para emitir opinión, una emite opinión expresa desfavorable y otra emite opinión favorable, pero con observaciones.

La opinión en contra fue emitida por la concesionaria Carretera Sierra Piura S.A.C., la misma que señala que habría **falta de mecanismos claros de identificación** de los vehículos cuya exoneración de peaje se solicita. Asimismo, precisan que existe multiplicidad de municipalidades y posibles inconsistencias, riesgo de autorizaciones indebidas, impacto en la recaudación del peaje y sostenibilidad del contrato de concesión y complicaciones operativas en el cobro del peaje.

La opinión favorable, pero con observaciones fue emitida por la Concesionaria Vial del Sol S.A.C., la misma que señala que podría aprobarse siempre que se cumplan ciertas condiciones, como por ejemplo que se suscriba una adenda entre el concesionario y el Estado que incluya las nuevas exenciones de pago de tarifa de peaje, debido a que ya el Tribunal Constitucional ha manifestado que no se puede alterar o modificar un contrato con una ley. Asimismo, resalta algunos aspectos que considera poco claros a nivel operativo, respecto de incluir a "otros vehículos autorizados por la municipalidad para actividades de auxilio ciudadano y emergencia", precisando que la normativa legal existente no regula la emisión de placas de emergencia para este tipo de vehículos.

No obstante, atendiendo a lo explicado precedentemente es necesario que se incluya, de manera excepcional, cierto tipo de vehículos como beneficiarios de la exención del peaje por motivos de salud y seguridad.

En ese sentido, en concordancia a la finalidad que persiguen los proyectos de ley en análisis, se ha optado por formular un texto sustitutorio que permita, sin vulnerar el ordenamiento jurídico o el principio de seguridad jurídica, lograr la finalidad propuesta.

V. Análisis costo beneficio

V.1 Costos

La aprobación de los proyectos de ley analizados no genera costos adicionales al erario nacional, toda vez que el universo de los "nuevos" vehículos beneficiados son una cantidad muy reducida, por lo que, el margen obtenido por concepto de tarifa de peaje no variará considerablemente.

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 9587/2024-CR Y 9748/2024-CR QUE CON TEXTO SUSTITUTORIO PROPONEN LA LEY QUE MODIFICA EL DECRETO LEY 22467, QUE EXONERA DEL PAGO DE PEAJE A VEHICULOS MILITARES DE LAS FFAA

En efecto, según el Instituto Nacional de Estadística e Informática, hasta fines del 2024, a nivel nacional, sólo existen 3068 autos o camionetas que brindan el servicio de serenazgo.

CUADRO N° 12.7
PERÚ: UNIDADES MÓVILES OPERATIVAS QUE DISPONE LA MUNICIPALIDAD PARA ACTIVIDADES DE SERENAZGO, SEGÚN TIPO DE UNIDAD MÓVIL, 2021 - 2024
(Absoluto y porcentaje)

Tipo de unidad móvil	2021		2022		2023		2024		Variación % 2024/2021
	Abs.	%	Abs.	%	Abs.	%	Abs.	%	
Total	6 930	100,0	7 233	100,0	7 010	100,0	7 631	100,0	0,1
Motocicleta	3 361	48,5	3 502	48,4	3 406	48,6	3 784	49,6	12,6
Auto y/o camioneta	2 667	38,5	2 804	38,8	2 767	39,5	3 068	40,2	15,0
Bicicleta	768	11,1	802	11,1	726	10,4	695	9,1	-9,5
Cuatrimoto	52	0,8	60	0,8	51	0,7	40	0,5	-23,1
Otras unidades móviles 1/	82	1,2	65	0,9	60	0,9	44	0,6	-46,3

1/ Comprende: Bicimoto, bote, moto eléctrica, entre otros.

Fuente: Instituto Nacional de Estadística e Informática - Registro Nacional de Municipalidades 2021 - 2024.

Fuente: Instituto Nacional de Estadística e Informática. Perú: Indicadores de Gestión Municipal 2024⁶⁰

Es decir, hay un número muy reducido de estos vehículos. Además, debe tenerse presente que, según las reglas de experiencia, estos vehículos municipales realizan "persecuciones" o atenciones de emergencias dentro de un diámetro pequeño de influencia, el diámetro de su jurisdicción, por lo que al momento de cumplir sus servicios no atravesarían muchas garitas de peaje.

Similar situación ocurre en el caso de las ambulancias regionales o municipales pues conforme ya se ha explicado líneas arriba, los gobiernos locales que, en su mayoría, han implementado las ambulancias municipales son de Lima Metropolitana y las adquieren en cantidad sumamente reducida.

Cabe señalar también la cifra alarmante que se tiene de accidentes de tránsito, la cual señala que entre el 1 de enero y el 18 de febrero de este año han fallecido en promedio siete peruanos cada día a causa de siniestros viales⁶¹. Estos accidentes ocurren en las pistas o carreteras del país, lo cual revela la urgente necesidad de contar con vehículos que pueden atender de manera inmediata las emergencias que se presenten y así salvar vidas humanas.

Debe tenerse presente que, según datos de fuente abierta⁶², el tiempo de respuesta promedio de una ambulancia del SAMU es de 25 minutos. Cuando hay una emergencia, normalmente llega primero la Policía porque es la entidad que tiene más vehículos disponibles en la calle, le siguen los bomberos y luego el SAMU, por lo que la creación de ambulancias regionales o municipales, así sea en pequeño número, sirven de ayuda para brindar un valioso servicio a la comunidad, lo cual debe ser alentado a través de medidas que permitan que se brinde con efectividad.

⁶⁰ Publicado enero de 2025. Ver: <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/7556540/6419443-peru-indicadores-de-gestion-municipal-2024%282%29.pdf?v=1738879072>

⁶¹ <https://www.infobae.com/peru/2025/02/19/tragedia-en-las-vias-siete-peruanos-mueren-al-dia-en-accidentes-de-transito-durante-el-2025/#:~:text=De%20acuerdo%20con%20el%20Sistema,de%20tr%C3%A1nsito%20en%20el%20pa%C3%ADs.>

⁶² <https://larepublica.pe/sociedad/2024/05/07/lima-tiene-solo-22-ambulancias-samu-para-atender-a-43-distritos-y-sus-mas-de-10-millones-de-habitantes-160640>

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 9587/2024-CR Y 9748/2024-CR QUE CON TEXTO SUSTITUTORIO PROPONEN LA LEY QUE MODIFICA EL DECRETO LEY 22467, QUE EXONERA DEL PAGO DE PEAJE A VEHICULOS MILITARES DE LAS FFAA

En conclusión, la exoneración del pago de la tarifa de peaje para estos vehículos representa un costo marginal para las concesionarias de peaje y para el Estado, por lo que corresponde que sea atendida la exoneración en beneficio de la población. El reducido impacto que podría generarse se compensa con el beneficio social que representa la mejora en los servicios de salud y de seguridad ciudadana.

V.2 Beneficios

Según han detallado los proyectos de ley en estudio, la exoneración del pago de la tarifa de peaje permite una circulación más rápida de los vehículos de emergencia municipales, reduciendo los tiempos de respuesta ante incidentes y emergencias, lo cual puede ser decisivo en situaciones críticas.

Asimismo, la eliminación del gasto en peajes representa un ahorro directo para las municipalidades, permitiéndoles reasignar estos recursos a otros rubros importantes.

La exoneración de peajes para los vehículos de auxilio rápido municipales generará un beneficio neto para la sociedad al mejorar la capacidad de respuesta y operación de los servicios de emergencia locales. La mejora de los servicios de emergencias municipales, contribuye a su vez a una mayor optimización del gasto público y fortalece el rol de los gobiernos locales en la protección de la salud y seguridad de la ciudadanía.

VI. Conclusión

Por lo expuesto, la Comisión de Transportes y Comunicaciones de conformidad con el literal b) del artículo 70 del Reglamento del Congreso de la República, recomienda la **APROBACIÓN** de los Proyectos de Ley 9587/2024-CR y 9748/2024-CR, con el siguiente **TEXTO SUSTITUTORIO**:

LEY QUE MODIFICA EL DECRETO LEY 22467, QUE EXONERA DEL PAGO DE PEAJE A VEHÍCULOS MILITARES DE LAS FUERZAS ARMADAS, PARA INCORPORAR EN SUS ALCANCES A VEHÍCULOS DE OTRAS ENTIDADES U ORGANISMOS

Artículo único. Consignación de título y modificación de los artículos 1 y 2 del Decreto Ley 22467, que exonera del pago de peaje a vehículos militares de las Fuerzas Armadas.

Se consigna título y se modifican los artículos 1 y 2 del Decreto Ley 22467, que exonera del pago de peaje a vehículos militares de las Fuerzas Armadas, en los siguientes términos:

"LEY QUE MODIFICA EL DECRETO LEY 22467 QUE EXONERA DEL PAGO DE PEAJE A VEHICULOS MILITARES DE LAS FUERZAS ARMADAS, PARA INCORPORAR EN SUS ALCANCES A VEHICULOS DE OTRAS ENTIDADES U ORGANISMOS

Artículo 1. Exoneración del pago de la tarifa de peaje a los vehículos de las

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 9587/2024-CR Y 9748/2024-CR QUE CON TEXTO SUSTITUTORIO PROPONEN LA LEY QUE MODIFICA EL DECRETO LEY 22467, QUE EXONERA DEL PAGO DE PEAJE A VEHICULOS MILITARES DE LAS FFAA

Fuerzas Armadas.

Se modifica el artículo 1 del Decreto Ley N° 22467, que exonera de peaje a vehículos militares de la Fuerza Armada, en los términos siguientes:

Se exonera del pago de la tarifa de peaje, por razones de seguridad y defensa nacional, a los vehículos militares de las Fuerzas Armadas, debidamente identificados con su distintivo institucional reglamentario, cuando deban desplazarse en convoy o aislados, para la realización de maniobras, ejercicios de campaña o en cumplimiento de comisiones del servicio.

Artículo 2. Exoneración del pago de la tarifa de peajes a otros vehículos.

2.1. *Se exonera del pago de la tarifa de peaje por razones del mantenimiento del orden público, salud y seguridad de las personas, moral pública y servicios de la comunidad, a los siguientes vehículos cuando deban desplazarse en cumplimiento de misiones del servicio y **hagan uso de sus señales audibles y visibles, según corresponda:***

- a) *Vehículos de la Policía Nacional del Perú.*
- b) *Vehículos del Instituto Nacional Penitenciario.*
- c) *Vehículos de las compañías de bomberos.*
- d) *Ambulancias de los servicios asistenciales médicos, incluidas aquellas de los gobiernos regionales y gobiernos locales.*
- e) *Vehículos de serenazgo de los gobiernos locales.*

2.2. *Para tener derecho a la exención contemplada en el párrafo 2.1, es de carácter obligatorio que los vehículos detallados en dicho párrafo estén plenamente identificados con los emblemas, colores y distintivos institucionales reglamentarios de cada una de las entidades y organismos a los cuales pertenecen. Asimismo, deben estar inscritos en la Superintendencia Nacional de los Registros Públicos (SUNARP) a nombre de dichas entidades u organismos, los cuales deben remitir, con una periodicidad trimestral, al Ministerio de Transportes y Comunicaciones el listado de los vehículos a los que debe aplicarse la referida exención.*

2.3. *Para efectos de control, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones emite los lineamientos o directivas que estime pertinentes. En caso de que la ruta esté concesionada, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones debe enviar al concesionario, semestralmente, el listado actualizado de los vehículos exonerados del pago de la tarifa de peaje"*

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA FINAL

ÚNICA. Exoneración del pago de la tarifa de peaje en vías concesionadas

Las disposiciones relativas a las tarifas de peaje establecidas en los contratos de



Firmado digitalmente por:
CHACON TRUJILLO Nilza
Merly FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 20/05/2025 11:08:14-0500



CONGRESO
REPUBLICA

Comisión de Transportes y Comunicaciones

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 9587/2024-CR Y 9748/2024-CR QUE CON TEXTO SUSTITUTORIO PROPONEN LA LEY QUE MODIFICA EL DECRETO LEY 22467, QUE EXONERA EL PAGO DE PEAJE A VEHICULOS MILITARES DE LAS FFAA

concesión vigentes se circunscriben a lo señalado en dichos contratos, al momento de su celebración o en su adenda. En caso se opte por la implementación de la exoneración de la tarifa de peaje, se aplica lo dispuesto en el Decreto Ley 22467, que exonera del pago de peaje a vehículos militares de las fuerzas armadas, modificado por la presente ley.

Asimismo, los proyectos de concesión de carreteras que no cuenten con un contrato suscrito a la entrada en vigor de la presente ley implementan la exoneración de la tarifa de peaje en las rutas concesionadas, en coordinación con las entidades competentes.

Dase cuenta
Sala de la Comisión
Lima, 28 de abril de 2025.



Firmado digitalmente por:
PAREDES FONSECA Karol
Ivett FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 19/05/2025 16:37:30-0500



Firmado digitalmente por:
OLIVOS MARTINEZ Leslie
Vivian FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 19/05/2025 10:11:43-0500



Firmado digitalmente por:
ECHEVERRIA RODRIGUEZ
Hamlet FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 15/05/2025 11:49:09-0500



Firmado digitalmente por:
PORTERO LOPEZ Hilda
Marleny FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 06/05/2025 11:20:44-0500



Firmado digitalmente por:
INFANTES CASTAÑEDA Mery
Biana FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 15/05/2025 15:12:09-0500



Firmado digitalmente por:
ACUÑA PERALTA Segundo
Hector FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 15/05/2025 10:44:40-0500



Firmado digitalmente por:
LOPEZ MORALES Jeny Luz
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 15/05/2025 17:42:55-0500



Firmado digitalmente por:
CHACON TRUJILLO Nilza
Merly FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 06/05/2025 12:44:14-0500



Firmado digitalmente por:
DOROTEI CARBAJO Raul
Felipe FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 15/05/2025 10:58:38-0500



Firmado digitalmente por:
RUIZ RODRIGUEZ Magaly
Rosmary FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 15/05/2025 10:14:32-0500



Firmado digitalmente por:
TRIGOZO REATEGUI Cheryl
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 19/05/2025 11:39:50-0500



Firmado digitalmente por:
PORTALATINO AVALOS Kelly
Roxana FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 19/05/2025 11:04:29-0500



Firmado digitalmente por:
ZEA CHOQUECHAMBI Oscar
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 19/05/2025 12:02:41-0500



Firmado digitalmente por:
ZEBALLOS APONTE Jorge
Arturo FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 19/05/2025 14:37:16-0500



Firmado digitalmente por:
VALER PINTO Hector FAU
20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 18/05/2025 17:12:27-0500

MP Dictámenes

De: Notificacion Sistemas
Enviado el: martes, 20 de mayo de 2025 12:43
Para: Amilcar Fidel Cabezas Solis; mp.interno
Asunto: Mensaje Usuario Interno - Dictámenes
Datos adjuntos: 216b1ae2fc8ed6f65485bc83aa059cad.pdf

[Solicitante]: acabezas@congreso.gob.pe

[Asunto]: Mensaje Usuario Interno - Dictámenes

[Mensaje]: DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 9587/2024-CR Y 9748/2024-CR QUE CON TEXTO SUSTITUTORIO PROPONEN LA LEY QUE MODIFICA EL DECRETO LEY 22467, QUE EXONERA DEL PAGO DE PEAJE A VEHICULOS MILITARES DE LAS FFAA. SE DEJA CONSTANCIA, SE ACORDÓ LA DISPENSA DE APROBACIÓN DEL ACTA PARA PODER EJECUTAR LOS ACUERDOS APROBADOS.

[Fecha]: 2025-05-20 12:42:58

[IP]: 192.168.10.219

Su mensaje ha sido recibido.

Por favor, **NO responda a este mensaje**, es un envío automático de una cuenta no supervisada.