



afin

Asociación para el Fomento de la Infraestructura Nacional

Informe Especial

ENTENDIENDO LAS TARIFAS DE PEAJES

Informe Especial

Entendiendo las tarifas de peajes



1. Antecedentes

Según el Diccionario panhispánico del español jurídico, **“peaje”** es el precio que se paga para utilizar una infraestructura viaria. Sus antecedentes históricos datan de siglos atrás.

En Europa, los antecedentes más remotos de los peajes datan de las tribus germánicas, que cobraban a los viajeros un pago para cruzar los pasos de montaña, ubicándose en puntos estratégicos como puentes o autopistas, facilitando un viaje seguro y un recorrido más corto entre lugares¹.

En el Imperio romano se debía pagar diferentes tasas para circular una carretera (peaje, derechos de aduana fronterizos y derechos municipales). En el puesto fronterizo de Zeugma (en la actual Turquía) se debía pagar la cuarta parte del valor de las mercancías transportadas. En la edad media los peajes eran comunes, aunque solo una pequeña parte de la recaudación se empleó en mejorar las carreteras. En Londres y París del siglo XIV, se cobraba peaje al comercio que ingresaba a dichas ciudades y se empleaba para el mantenimiento de las carreteras de esas zonas².

Otro ejemplo, temporalmente remoto, es el imperio incaico, época en la que se cobraba un derecho de paso para atravesar algunos puentes, tal como manifestó Hernando Pizarro en su Carta a la Real Audiencia de Santo Domingo del 23 de noviembre de 1533:

1. Vrio <https://vrio.europa.com/antecedentes-del-peaje-de-las-autopistas-en-europa/>

2. Peter Harrop, Charging for Road Use Worldwide (Financial Times Management Reports, 1993), pp5-6

“

TODOS LOS ARROYOS TIENEN PUENTES DE PIEDRA O DE MADERA; EN UN RÍO GRANDE QUE ERA MUY CAUDALOSO Y MUY GRANDE, QUE PASAMOS DOS VECES, HALLAMOS PUENTES DE RED, QUE ES COSA MARAVILLOSA DE VER: PASAMOS POR ELLA LOS CABALLOS. TIENE CADA PASAJE DOS PUENTES: LA UNA POR DONDE PASA LA GENTE COMÚN; LA OTRA POR DONDE PASA EL SEÑOR DE LA TIERRA O SUS CAPITANES. ESTA TIENEN SIEMPRE CERRADA E INDIOS QUE LA GUARDAN. ESTOS INDIOS COBRAN PORTAZGO DE LOS QUE PASAN.”



En el siglo XVIII se desarrolla el sistema de autopistas de peaje en Gran Bretaña. Los “turnpike trust” eran organismos establecidos por leyes individuales del Parlamento que se encargaban del mantenimiento de tramos definidos de carreteras y estaban autorizados a cobrar peaje para esa finalidad. El sistema fue abandonado en el siglo XIX³.

Con el incremento del parque vehicular aumentó el tráfico y las preocupaciones

medioambientales. En 1964 el Dr. Reuben Smeed presentó un informe para el Ministerio de Transporte de Gran Bretaña sobre “road pricing” (tarificación vial) en el que sostenía que, si a los conductores se les cobra por los retrasos que se imponen unos a otros, algunos de ellos buscarían evitar los atascos viajando por diferentes momentos, medios o destinos. El Ministerio de Transporte aceptó estos

argumentos y contrató a empresas para el desarrollo de dispositivos electrónicos que identificarían los automóviles que pasaban por puntos de peaje. Sin embargo, la primera prueba de tarificación vial no fue en Gran Bretaña sino en Singapur en 1975, seguido de Hong Kong a principios de la década de los 80s.

3. House of Commons. Road pricing. Briefing paper. Number CBP 3732, 6 August 2020 <https://researchbriefings.files.parliament.uk/documents/SN03732/SN03732.pdf>



2. ¿Por qué se paga por circular con vehículos?



Más allá sus antecedentes históricos, el cobro de peaje, en la actualidad, tiene fundamentos económicos que explican su aplicación.

El peaje es el precio de usar una vía y, como sucede en otros sectores de una economía de mercado, se usa para reflejar la escasez resultante de la limitada capacidad de las vías (bienes públicos) frente a la demanda (vehículos) tomando en cuenta que el acceso a las mismas no es determinado por el mercado.

Para corregir esta imperfección del mercado, se aplica una tarifa de peaje que opera como un impuesto Pigouviano⁴ que internaliza los costos de las externalidades al cargar a los usuarios de las vías un pago por la congestión adicional que generan en las mismas, haciéndolos responsables por los efectos negativos que sus decisiones individuales tienen en el bienestar social: congestión, contaminación del aire y sonora, incremento de la inseguridad, costos adicionales en tiempo extra de viaje y mayor gasto de combustible.

Los ingresos de peajes también permiten el financiamiento de los trabajos de mantenimiento de las vías, así como de las inversiones que sean necesarias, cuya gestión puede ser directa a través de la administración pública o indirecta a través de concesionarias privadas.

4. Arthur C. Pigou, en su libro "Economics of Welfare" (1920), introdujo el concepto de "internalizar" los costos externos para corregir distorsiones en el mercado

3. Pagos por circulación vehicular en el resto del mundo

3.1. Alemania

Se aplica a camiones y combinaciones de vehículos con una masa total técnicamente admisible de 7.5 toneladas o más en las carreteras federales. Se excluyen los autobuses⁵.

El peaje se determina por la suma de tarifas de peaje parciales, cada una de las cuales es determinada por la distancia recorrida por el vehículo y una tarifa por kilómetro por la infraestructura, la contaminación del aire, contaminación acústica y las emisiones de dióxido de carbono relacionadas con el tráfico⁶.

a. Tarifa parcial de peaje para los costos de infraestructura por kilómetro:

- **7.5 a 12 toneladas: 0.067 euros**
- **12 a 18 toneladas: 0.109 euros**
- **Más de 18 toneladas y hasta 3 ejes: 0.143 euros**
- **Más de 18 toneladas y 4 o más ejes: 0.155 euros**



5. Bundesamt für Logistik und Mobilität https://www.balm.bund.de/DE/Themen/Lkw-Maut/Mauttabelle/mauttabelle_node.html

6. Gesetz über die Erhebung von streckenbezogenen Gebühren für die Benutzung von Bundesautobahnen und Bundesstraßen (Ley de recaudación de tasas relacionadas con las rutas por el uso de autopistas y carreteras federales) <https://www.gesetze-im-internet.de/bfstrmg/index.html#BJNR137810011BJNE000110123>

b. Tarifa de peaje parcial para los costos de contaminación atmosférica causados por kilómetro (en euros):

Categoría	7,5 a < 12 toneladas	12 a 18 toneladas	> 18 t con Avance %	> 18 t con 4 o más ejes
A (EURO VI)	0.015	0.015	0.022	0.023
B (EURO V)	0.043	0.052	0.062	0.062
C (EURO IV)	0.059	0.063	0.080	0.087
D (EURO III)	0.088	0.101	0.134	0.149
E (EURO II)	0.113	0.121	0.164	0.182
F (EURO I y vehículos que no pertenecen a una clase de contaminante EURO o clase EEV)	0.114	0.123	0.169	0.187
G (vehículos más respetuosos con el medio ambiente que la categoría A)	0.001	0.001	0.001	0.001

Fuente: Ley federal de peaje en autopistas – BFStrMG https://www.gesetze-im-internet.de/bfstrmg/anlage_1.html
Elaboración: AFIN

c. Tarifa parcial de peaje por los costos de contaminación acústica causados por kilómetro:

- **7.5 a 12 toneladas: 0.016 euros**
- **12 a 18 toneladas: 0.016 euros**
- **Más de 18 toneladas y hasta 3 ejes: 0.016 euros**
- **Más de 18 toneladas y 4 o más ejes: 0.012 euros**



d. Tarifa parcial para los costos por emisiones causados por emisiones de dióxido de carbono (CO₂) , en euros:

Clase de emisión de dióxido de carbono		7,5 a < 12 toneladas	12 a 18 toneladas	> 18 t con hasta 3 ejes	> 18 t con 4 ejes	> 18 t con 5 o más ejes
1	EURO I y peores	0.08	0.104	0.158	0.158	0.162
	EURO II	0.08	0.104	0.138	0.138	0.162
	EURO III					
	EURO IV	0.08	0.1	0.134	0.134	0.16
	EURO V EEV Clase 1					
	EURO VI					
2		0.076	0.096	0.118	0.128	0.15
3		0.072	0.09	0.111	0.12	0.142
4		0.04	0.05	0.063	0.068	0.079
5		0	0	0	0	0

Fuente: Ley federal de peaje en autopistas – BFStrMG https://www.gesetze-im-internet.de/bfstrmg/anlage_1.html
 Elaboración: AFIN



Tabla de peaje de Alemania

Versión válida desde el 18 de febrero de 2024

(Longitudes que abarcan las tarifas de las autopistas federales de peaje y de las autopistas federales)

ID de sección	Origen	Destino	Longitud	Carretera federal	Estado federal	Ancho origen	Longitud origen	Ancho destino	Longitud destino
6259	Heiligenhafen-Ost	Heiligenhafen-Mitte	3.1	A1	SH	54.36280	11.00980	54.36110	10.96360
6231	Heiligenhafen-Mitte	Gremersdorf	3.8	A1	SH	54.36110	10.96360	54.33170	10.93340
5924	Gremersdorf	Jahnshof	3.2	A1	SH	54.33170	10.93340	54.30880	10.90740
5812	Jahnshof	Oldenburg i.H.-Nord	1.6	A1	SH	54.30880	10.90740	54.30118	10.88783
5256	Oldenburg i.H.-Nord	Oldenburg i.H.-Mitte	1.3	A1	SH	54.30118	10.88783	54.29513	10.87149
5254	Oldenburg i.H.-Mitte	Oldenburg i.H.-Süd	1	A1	SH	54.29513	10.87149	54.28667	10.87466
752	Oldenburg i.H.-Süd	Lensahn	8.2	A1	SH	54.28667	10.87466	54.21660	10.90210
2205	Lensahn	Neustadt i.H.-Pelzerhaken	11.5	A1	SH	54.21660	10.90210	54.12765	10.82588
3610	Neustadt i.H.-Pelzerhaken	Neustadt i.H.-Mitte	5.5	A1	SH	54.12765	10.82588	54.09460	10.77590
291	Neustadt i.H.-Mitte	Eutin	5.6	A1	SH	54.09460	10.77590	54.05220	10.73380
1720	Eutin	Scharbeutz	2	A1	SH	54.05220	10.73380	54.03460	10.72920
3167	Scharbeutz	Pansdorf	3.2	A1	SH	54.03460	10.72920	54.00580	10.72900
4572	Pansdorf	Ratekau	6.6	A1	SH	54.00580	10.72900	53.94910	10.74780

Nota: Imagen de una pequeña muestra. La tabla completa comprende 140 498 filas. Los encabezados en español son traducción propia
 Fuente: Bundesamt für Logistik und Mobilität https://www.balm.bund.de/DE/Themen/Lkw-Maut/Mauttabelle/mauttabelle_node.html

Pagos por circulación vehicular en el resto del mundo

3.2. Austria

Los peajes son obligatorios en todas las autopistas y autovías para los camiones y autobuses de 3.5 toneladas o más. El cobro es una función del tiempo o en función del kilometraje, teniendo en cuenta el peso total máximo permitido del vehículo y el motor del vehículo utilizado⁷.

Sistemas de pago⁹:

- Dispositivo GO-Box
- Dispositivo multipaís
- Viñeta
- Ruta por tramos de peaje

Tarifas de peaje de Austria para vehículos de Clase de emisión de CO2 1 EURO 0

STR-KENNZAHL	MAUTABSCHNITT VON	MAUTABSCHNITT BIS	CO2-Emissionsklasse 1 / EURO 0																	
			Kat. 2					Kat. 3					Kat. 4							
			Tag			Nacht			Tag			Nacht			Tag			Nacht		
			Ges	Luft Lärm	CO2	Ges	Luft Lärm	CO2	Ges	Luft Lärm	CO2	Ges	Luft Lärm	CO2	Ges	Luft Lärm	CO2	Ges	Luft Lärm	CO2
A01-	Wien Auhof	Preßbaum	3,77	0,6686	0,2758	3,77	0,6686	0,2758	5,25	0,9194	0,3691	5,25	0,9194	0,3691	7,72	1,2398	0,5391	7,72	1,2398	0,5391
A01-	Preßbaum	KN Steinhäusl	2,13	0,3779	0,1559	2,13	0,3779	0,1559	2,97	0,5196	0,2086	2,97	0,5196	0,2086	4,36	0,7006	0,3046	4,36	0,7006	0,3046
A01-	KN Steinhäusl	Altlangbach	1,25	0,2221	0,0916	1,25	0,2221	0,0916	1,74	0,3054	0,1226	1,74	0,3054	0,1226	2,56	0,4119	0,1791	2,56	0,4119	0,1791
A01-	Altlangbach	St. Christophen	1,49	0,2649	0,1093	1,49	0,2649	0,1093	2,08	0,3643	0,1463	2,08	0,3643	0,1463	3,06	0,4912	0,2136	3,06	0,4912	0,2136
A01-	St. Christophen	Böheimkirchen	1,79	0,3177	0,1311	1,79	0,3177	0,1311	2,49	0,4369	0,1754	2,49	0,4369	0,1754	3,67	0,5891	0,2562	3,67	0,5891	0,2562
A01-	Böheimkirchen	KN St. Pölten	1,75	0,3108	0,1282	1,75	0,3108	0,1282	2,44	0,4274	0,1716	2,44	0,4274	0,1716	3,59	0,5763	0,2506	3,59	0,5763	0,2506
A01-	KN St. Pölten	St. Pölten Süd	1,24	0,2205	0,0909	1,24	0,2205	0,0909	1,73	0,3031	0,1217	1,73	0,3031	0,1217	2,54	0,4088	0,1777	2,54	0,4088	0,1777
A01-	St. Pölten Süd	Loosdorf	4,31	0,7645	0,3154	4,31	0,7645	0,3154	6,00	1,0512	0,4221	6,00	1,0512	0,4221	8,82	1,4176	0,6164	8,82	1,4176	0,6164
A01-	Loosdorf	Melk	1,58	0,2801	0,1156	1,58	0,2801	0,1156	2,20	0,3852	0,1547	2,20	0,3852	0,1547	3,23	0,5194	0,2259	3,23	0,5194	0,2259
A01-	Melk	Pöchlarn	2,80	0,4966	0,2049	2,80	0,4966	0,2049	3,90	0,6828	0,2742	3,90	0,6828	0,2742	5,73	0,9208	0,4004	5,73	0,9208	0,4004
A01-	Pöchlarn	Ybbs Wieselburg	2,59	0,4583	0,1890	2,59	0,4583	0,1890	3,60	0,6301	0,2530	3,60	0,6301	0,2530	5,29	0,8497	0,3695	5,29	0,8497	0,3695
A01-	Ybbs Wieselburg	Amstetten Ost	2,32	0,4118	0,1699	2,32	0,4118	0,1699	3,23	0,5662	0,2273	3,23	0,5662	0,2273	4,75	0,7635	0,3320	4,75	0,7635	0,3320
A01-	Amstetten Ost	Amstetten West	3,65	0,6477	0,2672	3,65	0,6477	0,2672	5,08	0,8906	0,3576	5,08	0,8906	0,3576	7,48	1,2010	0,5222	7,48	1,2010	0,5222

Nota: Imagen de una pequeña muestra del Anexo 4A correspondiente a Euro 0

Fuente: ASFINAG. Normativa de peaje Versión 77. Anexo 4A https://www.asfinag.at/media/uoatntqa/09_mo_v77_anhang-4a_mauttarife_co2-emissionsklasse-1_euro-0.pdf

7. ASFINAG <https://www.asfinag.at/maut-vignette/mautordnung/>

8. Mautordnung für die autobahnen und schnellstrassen Österreichs. Version 77 (Normativa de peajes para las autopistas y autopistas de Austria. Versión 77) https://www.asfinag.at/media/0kzb3egh/00_mo_v77_mautordnung.pdf

9. Vrio <https://vrio-europe.com/nuestros-servicios/peajes-tasas/peajes-austria/>

Pagos por circulación vehicular en el resto del mundo

3.3. Bélgica

Los propietarios de determinados vehículos pesados deben pagar una tasa por kilómetro si desean circular por autopistas y algunas carreteras regionales y municipales en Bélgica¹⁰. La tarifa por kilómetro varía según el peso del vehículo, el tipo de autopista de peaje, norma de emisiones Euro y el pago se obtiene considerando los kilómetros recorridos¹¹.

Cada camión de más de 3.5 toneladas debe tener instalado un dispositivo por satélite denominado OBU (On Board Unit) que registra el número de kilómetros recorridos en autopistas de peaje y envía el total a un centro de facturación que entrega al propietario la factura detallada¹².

Tarifas de cargo por kilómetro en Bélgica

[€ / km]	WALLONIA (EX VAT)			FLANDERS			BRUSSELS HIGHWAY			BRUSSELS URBAN AREA*		
	3,5-12 TONS	12-32 TONS	> 32 TONS	3,5-12 TONS	12-32 TONS	> 32 TONS	3,5-12 TONS	12-32 TONS	> 32 TONS	3,5-12 TONS	12-32 TONS	> 32 TONS
euro-0	0,108	0,210	0,240	0,142	0,243	0,272	0,181	0,243	0,248	0,233	0,326	0,362
euro-1	0,108	0,210	0,240	0,142	0,243	0,272	0,181	0,243	0,248	0,233	0,326	0,362
euro-2	0,108	0,210	0,240	0,142	0,243	0,272	0,181	0,243	0,248	0,233	0,326	0,362
euro-3	0,108	0,210	0,240	0,118	0,218	0,248	0,156	0,218	0,223	0,202	0,295	0,331
euro-4	0,080	0,182	0,212	0,079	0,180	0,209	0,118	0,180	0,185	0,163	0,256	0,292
euro-5	0,066	0,168	0,198	0,066	0,166	0,196	0,104	0,166	0,171	0,147	0,240	0,276
euro-6	0,054	0,156	0,186	0,053	0,154	0,183	0,092	0,154	0,159	0,123	0,216	0,251
ZEV	0,054	0,156	0,186	0,000	0,000	0,000	0,092	0,154	0,159	0,123	0,216	0,251

Fuente: Viapass <https://www.viapass.be/en/downloads/tariffs/>

10. Vlaanderen <https://www.vlaanderen.be/en/kilometre-charge-for-heavy-goods-vehicles>

11. Viapass <https://www.viapass.be/en/practical-info/>

12. AS24 <https://www.as24.com/es/ofertas/peajes/belgica>

Pagos por circulación vehicular en el resto del mundo

3.4. España

Actualmente la extensión de las vías de gran capacidad de la red de carreteras del Estado es de 12 091 km, de las cuales¹³:

- 1 435 km son autopistas de peaje directo al usuario. De estos, 700 km son de gestión pública tras la resolución de los contratos de concesión.
- 10 656 km son autovías y carreteras multicarril. De estos, 1 000 km son las Autovías de Primera Generación gestionadas mediante contratos de concesión por método de peaje sombra, es decir, no se cobra un pago directo al usuario, sino que es abonado por la administración.

Adicionalmente a la red de carreteras del Estado, existen 5 200 km de vías de gran capacidad de comunidades autónomas no integradas. De esa extensión, 500 km son de peaje.

Las concesiones, especialmente las autopistas de peaje, contribuyeron al desarrollo de la red de carreteras de alta capacidad, lo que le permite ocupar el primer puesto en Europa en número de kilómetros de autopistas y autovías y el tercero del mundo, después de EE.UU. y China¹⁴.

España no aplica viñetas (tasas de base temporal) por la circulación en las carreteras. Sin embargo, en determinados tramos de autopistas sí es obligatorio el pago previo de una tarifa o peaje (tasas basadas en la distancia) que aplica para vehículos a motor: motocicletas, turismos, furgonetas, autobuses o autocares, camiones o vehículos pesados¹⁵.

Actualmente las autopistas de peaje son¹⁶:

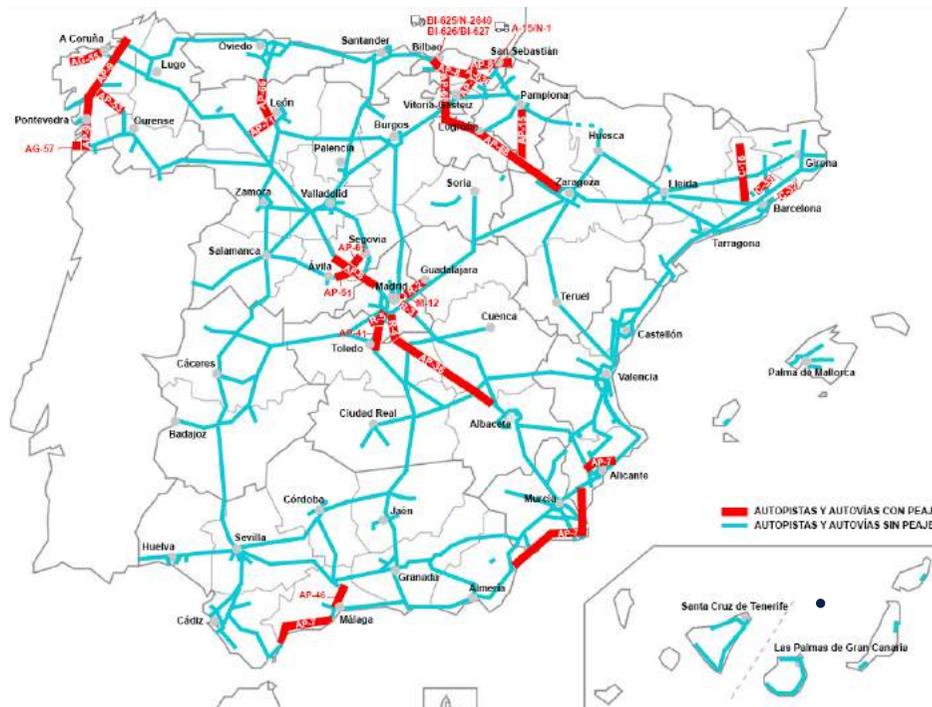
13. Ministerio de Transporte y Movilidad Sostenible <https://www.transportes.gob.es/carreteras/informacion-general-relacionada-peajes>

14. Ídem

15. Punto de Acceso General Electrónico https://administracion.gob.es/pag_Home/Tu-espacio-europeo/derechos-obligaciones/ciudadanos/vehiculos/normas-trafico-viales/peajes-vinetas.html

16. <https://www.transportes.gob.es/carreteras/peajes-actuales>

- Autopista AP-66, Campomanes-León
- Autopista AP-46, Alto de las Pedrizas - Málaga
- Autopista AP-51, AP-6, conexión con Ávila
- Autopista AP-53, Santiago de Compostela - Alto de Santo Domingo
- Autopista AP-6, Villalba - Villacastín - Adanero
- Autopista AP-61, AP-6, conexión con Segovia
- Autopista AP-68, Bilbao - Zaragoza
- Autopista AP-7, Alicante - Cartagena
- Autopista AP-7, Estepona - Guadiaro
- Autopista AP-7, Málaga - Estepona
- Autopista AP-71, León - Astorga
- Autopista AP-9, Ferrol - Frontera portuguesa



Mapa de peajes de España al 2022

Fuente: https://administracion.gob.es/pag_Home/Tu-espacio-europeo/derechos-obligaciones/ciudadanos/vehiculos/normas-traffic-viales/peajes-vinetas.html

La reciente propuesta del gobierno español presentada a su Congreso para la “Ley de Movilidad” no incluye la posibilidad de imponer un sistema de pago de peaje para el uso de autovías o autopistas, pero sí contempla la posibilidad que los ayuntamientos (ciudades) habiliten un pago para acceder a ciertas áreas, por ejemplo, las Zonas de Bajas Emisiones¹⁷.



17. Autobild <https://www.autobild.es/reportajes/ley-movilidad-2024-ayuntamientos-podran-cobrar-peajes-entrar-ciudades-espana-1365194>

4. Peajes en Perú



4. Peajes en Perú

Haciendo un breve repaso en la historia peruana, en 1965, se dispuso mediante la Ley 15773 “Estableciendo el sistema de peaje en las carreteras”, que el producto de la aplicación del peaje (recaudación) “constituye una renta del Tesoro Público [...] destinada a la conservación y mantenimiento de los caminos que producen dicha renta”.

En 1970, mediante la **Ley 18694**, se aprobó la norma que autorizaba al Ministerio de Transportes a implementar el sistema de peajes en las vías de la República, en las que se hayan efectuado trabajos de construcción, ampliación o mejoramiento.

Mediante la **Ley 24422**, Ley de Presupuesto del Sector Público para el año 1986, se dispuso la transferencia de las garitas e ingresos de peajes a las municipalidades provinciales, y que los recursos recaudados serían de carácter permanente y estarían dirigidos a ejecutar planes de obras públicas y mantenimiento de las vías. En consecuencia, 27 garitas de peaje fueron transferidas a las municipalidades¹⁸.

En 1986 se creó la Empresa Municipal Administradora de Peajes de Lima (Emape) con el fin de construir, remodelar, conservar, explotar y administrar autopistas, carreteras o vías de tránsito rápido.

En 1988, mediante **Decreto Supremo 006-88-MTC** se dispuso que la competencia para instalar garitas de peaje en la red vial nacional era exclusividad del MTC y los municipios podrían implementar sistemas de peaje en su ámbito de jurisdicción.

18. Análisis de la distribución de competencias en materia de jerarquización y gestión de infraestructura vial: caso Lima Metropolitana <https://revistas.pucp.edu.pe/index.php/derechoadministrativo/article/view/13452/14079>

En 1991, mediante **Decreto Legislativo 676**, se autorizó al Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) la posibilidad de otorgar en concesión los tramos de la red vial nacional que considere conveniente, concedidos vía licitación pública nacional o internacional, de forma temporal. Las tarifas debían ser aprobadas por resolución ministerial sectorial. El mismo año se aprobó el **Decreto Legislativo 757**, Ley marco para el crecimiento de la inversión privada, que estableció que los gobiernos regionales y locales podían también celebrar convenios de estabilidad jurídica en sus respectivas jurisdicciones.

En 2002 se creó el Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Nacional (Provías Nacional), como unidad ejecutora del MTC a cargo de la preparación,

gestión, administración y ejecución de proyectos de infraestructura de transporte de la red vial nacional, así como lo relacionado al mantenimiento y seguridad de las carreteras y puentes de esa misma red. En 2022, Provías Nacional realizó el control de 9 millones de vehículos en las 26 unidades de peaje bajo su administración.

En 2003 se inició la primera concesión vial del MTC, ubicada en la Red Vial N° 5 - tramo Ancón-Huacho-Pativilca, por un plazo de 25 años. En 2005 se sumaron 5 concesiones más. En 2007, y 2009, otras 3 y 4 nuevas concesiones, respectivamente. En 2010, 2013 y 2014 se adicionó una nueva en cada año. En total, las 16 concesiones comprenden 6 693 km de extensión que a la fecha han invertido alrededor de 5 000 millones de dólares. En 2022, 84 millones vehículos circularon por

las vías nacionales en concesión en las 56 garitas de peaje en todo el país.

Actualmente Lima tiene dos concesiones cuyo concedente es la Municipalidad Metropolitana de Lima.



Peajes en Perú

4.1. ¿En qué se emplean los recursos recaudados de peajes en Perú?

En principio, 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 conservación. Esto es clave considerando que está pendiente la pavimentación del 16% de la red vial nacional, 82% de la red vial departamental y 97% de la red vial vecinal.

En algunas partes del país lo anterior significa un importante reto dada la geografía. La topografía es dispareja y presenta distintos climas, además de la ocurrencia de fenómenos naturales con precipitaciones pluviales, huaycos, deslizamientos, etc., que pueden afectar las carreteras, lo que implica la necesidad de realizar obras, inclusive en las pavimentadas. 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 mundo.

El financiamiento del estado de las vías depende del tipo de gestión:

➔ **En las vías concesionadas:**

LOS INGRESOS POR PEAJE PERMITEN REPAGAR AL CONCESIONADO 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.

En los contratos de concesión se proyectaron los ingresos por peaje por todo el plazo de la concesión que hicieron sostenible la ejecución de diversos proyectos viales que permitieron avanzar en el cierre de brechas de infraestructura vial.

➔ 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 PROVÍAS 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.