

ANEXO 6 - FORMATO PARA LA PRESENTACIÓN DE RESULTADOS DEL ANÁLISIS DE IMPACTO REGULATORIO EX ANTE (INFORME AIR)

Nombre del proyecto regulatorio	"Decreto Supremo que modifica el Reglamento Nacional de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo N° 033-2001-MTC, para la implementación del telepeaje"
Tipo de norma	Decreto Supremo
Tipo de proyecto	Sectorial
Nombre de la entidad pública	Ministerio de Transportes y Comunicaciones - MTC
Titular de la entidad	Raúl Pérez Reyes Espejo - Ministro de Transportes y Comunicaciones
Nombre de la unidad responsable del proyecto normativo	Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal
Equipo multidisciplinario que elaboró el AIR Ex Ante	Ofelia Doris Soriano Ramos Patricia Jessica Villanueva Rivera Max Renan Marcos Vásquez Nancy Reyna Rodríguez Capcha Paolo Junior Fernández Rojas

Componente 1 de AIR Ex Ante. Análisis de contexto, identificación de afectados, magnitud y diagnóstico del problema público.

Análisis de contexto, identificación de afectados, magnitud y diagnóstico del problema público identificado en base a evidencia, lo que implica el análisis de datos estadísticos, investigaciones, estudios empíricos u otra información nacional o internacional de fuente oficial y confiable.

1.1 Delimitación del problema público. ¿Cuál es el enunciado del problema? (describa de modo breve)

Descripción clara y concisa de una situación o condición que afecta negativamente a una comunidad o sociedad en general.

"Afectación a usuarios de las vías concesionadas y no concesionadas, en términos de seguridad y tiempo en los últimos 6 años".

1.2 Delimitación del contexto del problema público. ¿Cuál es la situación problemática? (describa la situación problemática (contexto), de manera específica, medible y basado en evidencia)

Evaluar el contexto donde se desarrolla el problema y realizar el análisis en base a evidencia (datos estadísticos del problema, datos estadísticos de la población afectada, entre otros tipos de datos adicionales).

La afectación a los usuarios de las vías es expresada en términos de seguridad (haciéndose énfasis en la seguridad vial) y tiempos (que se observan por la congestión en las garitas). Si bien el problema público ocurre en las vías concesionadas y no concesionadas, las primeras presentan un mayor flujo vehicular, por lo que el problema público puede tener un mayor impacto en los usuarios de estas vías. En tal sentido, respecto al congestionamiento vehicular en las garitas de peaje, se ha identificado que este problema viene suscitándose mayormente en vías que tienen un alto flujo vehicular (contratos de concesiones autosostenibles. Ej: Lima Expresa y Rutas de Lima) y se ve agravado en fechas festivas (Año Nuevo, Fiestas Patrias, Navidad), tal como presentan distintas notas periodísticas (<https://elcomercio.pe/lima/sucesos/semana-santa-gran-congestion-vehicular-en-peaje-de-villa-en-panamericana-sur-jueves-santo-ultimas-noticia/>) (<https://larepublica.pe/sociedad/2024/03/27/semana-santa-revisa-los-horarios-de-mayor-congestion-vehicular-que-debes-evitar-para-viajar-por-la-panamericana-sur-semana-santa-rutas-peaje-panam-sur-988686>)

En atención a la información recabada, se aprecia que el parque automotor ha estado en crecimiento proporcional al crecimiento demográfico, más aún en una urbe como la de Lima Metropolitana y Callao cuya población representa la tercera parte de la población total del país. En efecto, según la SUNARP, en el año 2019 a nivel nacional se encontraban inmatriculados 461 927 vehículos, siendo que a julio de 2024 dicha cantidad aumentó a 811 288 vehículos, lo cual representa un incremento del 43% de vehículos inmatriculados en los últimos 6 años. Esta situación también repercute significativamente en el adecuado flujo vehicular, puesto que las redes viales operan muy cerca de su capacidad, implicando aumentos en los flujos de tránsito que agravan la congestión vehicular en todos los puntos de concentración, tales como redes principales y garitas de peaje. Esto puede evidenciarse a través del reporte del Flujo Vehicular por Unidades de Peaje calculado por el INEI. Dicho reporte registra que a mayo de 2024 el Índice se incrementó en 6.5% con referencia al mes similar del año anterior, ello impulsado por el mayor tránsito de vehículos ligeros que aumentó en 4.7% debido a las distintas celebraciones que se realizaron en este mes, como el Día de la Madre, Día del Trabajo y festividades religiosas en varios lugares del país. Asimismo, la circulación de vehículos pesados se elevó en 8.6%, determinado por el tráfico de vehículos de carga de 3 a 7 ejes que creció en 4.3%. Cabe resaltar que, tomando en consideración el último reporte elaborado, el Índice Nacional del Flujo Vehicular, en los últimos doce meses (junio 2023 - mayo 2024) aumentó en 3.2%, con un aumento en los movimientos de entradas y salidas del tráfico vehicular nacional, tanto de carga como ligeros.

En la misma línea, según los Informes de Desempeño del OSITRAN, se puede apreciar que de los contratos de concesión autosostenibles revisados, la ruta concesionada de la Red Vial N° 4, en el año 2019 registraba un flujo vehicular promedio de 8.7 millones entre vehículos livianos y pesados, siendo que actualmente ese flujo es de 9.9 millones, lo que implica un aumento de 14%. Estas cifras evidencian que la circulación vehicular aumentó significativamente. De igual manera, dicho incremento también puede evidenciarse en las rutas concesionarias de la Red Vial N° 5 y N°6, con un aumento del 18% y 14% respectivamente para el año 2019. Cabe precisar que la variación anual del flujo vehicular en la concesión Vías Nuevas de Lima dista mucho de las proyecciones contenidas en la iniciativa privada, puesto que estas prevían un crecimiento mucho más moderado. No obstante, la realidad ha demostrado que el tráfico promedio diario es muy superior al estimado por el concesionario, por ejemplo, para el año 2022 se predijo una variación del 3.31% del flujo vehicular, pero la realidad mostró que este aumento fue del 6.36%. (<https://www.defensoria.gob.pe/wp-content/uploads/2024/02/la-concesion-vias-nuevas-de-lima-otorgada-a-rutas-de-lima-lecciones-2024.pdf> / página 92).

Por otro lado, la afectación a la seguridad se sustenta en los incidentes vinculados a hechos de violencia y daño a la infraestructura de peaje, además de los asociados a la evasión. El daño a la infraestructura como barreras o a la señalización, incrementa el riesgo para todos los usuarios además de incrementar los tiempos de atención en tanto se reparan las garitas afectadas.

Además, la misma evasión puede resultar en una reducción de la seguridad vial para los usuarios, de manera directa, a través de la afectación de los mismos trabajadores de los peajes y de manera indirecta, al perjudicarse la recaudación y por ende contar con menores recursos para el mantenimiento. Por ejemplo, se registra casos de evasión del pago del peaje que involucra el atropello del personal de seguridad (<https://www.infobae.com/peru/2023/11/15/ancon-policia-no-paga-peaje-y-atropella-a-agente-de-seguridad-de-61-anos/>).

1.3 ¿Cuáles son las causas del problema público?

Situaciones que explican la existencia del problema o riesgo detectado.

N°	Causa	Descripción. ¿Cuál es el origen o fuente del problema?
1	Elevado congestionamiento vehicular en las garitas de las vías concesionadas.	<p>El congestionamiento vehicular en las garitas de peaje ha tenido un impacto sustancial en los usuarios tanto de las vías concesionadas como de las no concesionadas en los últimos seis años. Este fenómeno se debe, en gran parte, al crecimiento sostenido del parque automotor especialmente en las áreas urbanas (se observó un incremento del 43% de vehículos inmatriculados en los últimos 6 años, entre los años 2019-2024). Este aumento del número de vehículos ha ejercido presión sobre la infraestructura vial existente, generando más congestión en los peajes tradicionales. Las garitas de peaje, durante este periodo, han sido uno de los principales cuellos de botella en la red vial, ya que el tiempo promedio de espera para realizar el pago manual puede llegar a varios minutos en horas pico. Como consecuencia, las redes viales, que ya operaban cerca de su capacidad, se han visto desbordadas, generando serias afectaciones en términos de seguridad y tiempo para los conductores.</p> <p>Según los Informes de Desempeño del OSITRAN, se puede apreciar que, la ruta concesionada de la Red Vial N° 4, en el año 2019 registraba un flujo vehicular promedio de 8.7 millones entre vehículos livianos y pesados, siendo que actualmente ese flujo es de 9.9 millones, lo que implica un aumento de 14 %. Estas cifras evidencian que la circulación vehicular aumentó significativamente. De igual manera, dicho incremento también puede evidenciarse en las rutas concesionarias de la Red Vial N° 5 y N°6, con un aumento del 18% y 14% respectivamente para el año 2019. Cabe precisar que la variación anual del flujo vehicular en la concesión Vías Nuevas de Lima dista mucho de las proyecciones contenidas en la iniciativa privada, puesto que estas prevían un crecimiento mucho más moderado. No obstante, la realidad ha demostrado que el tráfico promedio diario es muy superior al estimado por el concesionario, por ejemplo, para el año 2022 se predijo una variación del 3.31% del flujo vehicular, pero la realidad mostró que este aumento fue del 6.36%.</p> <p>En la misma línea, dicha situación puede evidenciarse a través del reporte del Flujo Vehicular por Unidades de Peaje calculado por el INEI. Dicho reporte registra que a mayo de 2024 el índice se incrementó en 6.5% con referencia al mes similar del año anterior, de las cuales el 40% son unidades pesadas y el restante 60% de las unidades son vehículos ligeros. Cabe resaltar que, tomando en consideración el último reporte elaborado, El Índice Nacional del Flujo Vehicular, en los últimos doce meses (junio 2023 - mayo 2024) aumentó en 3,2%, con un aumento en los movimientos de entradas y salidas del tráfico vehicular nacional, tanto de carga como ligeros.</p> <p>Por tanto, cuando el flujo vehicular aumenta de manera considerable, la congestión en las garitas se agrava y expone a los usuarios a mayores riesgos viales debido a la mayor exposición a accidentes de tránsito por el colapso vial. En términos de tiempo, los retrasos son problemáticos, ya que las concesiones viales, bajo los contratos de autosostenibilidad, establecen tiempos máximos de atención en las garitas de peaje. No obstante, en horas de alta demanda, estos tiempos estipulados se exceden considerablemente. Por ejemplo, en las garitas de Ramiro Prialé, los tiempos de espera pueden oscilar entre 4.70 y 15.29 minutos, muy por encima del límite de 5 minutos por vehículo. Esta demora tiene implicancias no solo en la experiencia del usuario, sino también en el incremento del consumo de combustible y la prolongación de los tiempos de desplazamiento, lo que genera un costo económico y social significativo. Además, la afectación en términos de seguridad no es menos relevante. La congestión vehicular incrementa el riesgo de accidentes debido a la mayor densidad del tráfico y el estrés acumulado durante los largos periodos de espera. Esta situación es especialmente crítica en fechas de alta demanda. Por lo tanto, el congestionamiento en las garitas de peaje tiene repercusiones más amplias que afectan de manera directa a la seguridad y la eficiencia de todo el sistema vial del país.</p>
2	Conducción temeraria por las garitas de zonas urbanas y carreteras	<p>La conducción temeraria representa un comportamiento imprudente y arriesgado, realizado por el conductor al generar un riesgo de un peligro para con él y los peatones u otros usuarios de las vías. La conducción temeraria en este caso en específico puede describirse como el acto de evadir las garitas de peaje y como consecuencia colisionar contra la infraestructura de la concesionaria u otros automóviles. Al respecto, se advierte un elevado índice de evasiones del pago del peaje por parte de conductores: 130 mil placas no pagaron peaje durante el 2023 en la concesión de "Lima Express", de las cuales 2 mil han sido registradas más de 10 veces, evidenciando una conducta reiterativa. En el caso de otras 13 concesionarias de vías nacionales, se registraron un total de 355 mil evasiones del peaje en el 2022 y durante el primer semestre del 2023, aproximadamente 250 mil evasiones del peaje. De este modo, como consecuencia de dichas conductas evasivas, se limita los recursos para el mantenimiento de las vías, la recuperación de la inversión de las vías concesionadas, así como daños a las garitas o infraestructura de peaje. Con respecto a este último, se debe señalar que durante el año 2022 se registraron 1.438 actos de violencia en contra de la infraestructura y los trabajadores de los peajes. Por su parte, durante el primer semestre del 2023 se registró un total de 692 actos de violencia. La comisión de actos de violencia que se vienen suscitando en diversos puntos de peaje en la red vial no solo incrementan los costos de la gestión de la vía, siendo que pone en riesgo la vida y la integridad de los trabajadores del peaje y de los usuarios de vía.</p> <p>En atención a la información remitida por los concesionarios, la evasión no solo es la fuga (pasar la tranquera sin pagar el peaje), sino también la circulación por rutas no habilitadas, (rutas que no forman parte de caminos, vías urbanas o del Sistema Nacional de Carreteras – SINAC), lo cual también representa un escenario de riesgo para los conductores y pasajeros, siendo que una de sus causas de la ocurrencia de estas evasiones viene a ser la dificultad de la detección de los responsables de dichas evasiones. Esta dificultad para detectar las infracciones se evidencia por la poca claridad que tienen los gestores viales de remitir los medios probatorios para que se inicien los procedimientos sancionadores. En efecto, el actual numeral 3 del artículo 327 del Reglamento Nacional de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo N° 033-2001-MTC (en adelante, RETRAN), posibilita la realización de denuncias ante las "autoridades competentes"; sin embargo, no precisa ante quién se debe remitir (PNP, SUTRAN o las Municipalidades Provinciales). En cuanto a la casuística, podemos apreciar que COVISOL, remitió (desde el 2010 en adelante) cartas al MTC informando las evasiones por rutas no habilitadas, las mismas que fueron derivadas a las autoridades competentes como la PNP. A modo de ejemplo, mediante Carta N° 01022-2024-COVISOL, informó que en la unidad de peaje de Mórrope (km 820 de la Carretera Autopista del Sol) inescrupulosos aperturaron rutas no autorizadas para la evasión del peaje.</p> <p>Si bien es cierto los conductores pueden transitar por las llamadas "vías alternas" a la red vial concesionada, estas vías tienen que haber sido autorizadas (y en caso de no existir, ser construidas) por las autoridades competentes respetando las normas técnicas de diseño, como por ejemplo, el Manual de Diseño Geométrico de Carreteras, aprobado por Resolución Directoral N° 03-2018-MTC/14. No obstante, de los reportes recibidos se aprecia que los propios lugareños han creado trochas artesanales, sin autorización alguna por la entidad y ocupando ilegalmente el derecho de vía de las carreteras existentes, trochas por las cuales los vehículos circulan con el afán de evitar el pago del peaje, lo cual representa un riesgo para los propios usuarios (conductores y pasajeros) al transitar por vías que carecen de diseño geométrico y/o mantenimiento óptimo, así como el perjuicio económico a los gestores viales por la evasión del pago del peaje.</p>

1.4 ¿Cuáles son sus efectos?				
Consecuencias provocadas por la continuidad del problema sin un curso de acción que lo modifique.				
Nº	Efecto	Descripción. ¿Cuál es el impacto negativo de que el problema continúe?		
1	Perjuicio económico y riesgo de seguridad a los usuarios de las vías	<p>El perjuicio económico como consecuencia de la problemática planteada puede explicarse mediante el costo de tiempo en el que se incurre por la espera de pago de peaje tradicional. Así pues, en el Perú, un estudio analiza el tiempo de espera del proceso de recaudación en la Red Vial N° 4 y para el cálculo de los costos de espera toma en consideración el sueldo promedio de Perú, el consumo de combustible por hora de los distintos vehículos que transitan por el peaje y el costo del combustible mediante OSINERGMIN. Se precisa que la longitud de la cola se halló con los datos de la tasa de arribo y tasa de servicio. Los resultados arrojan que el sueldo promedio por hora es de 3.42 soles y el costo de combustible de 56,05 soles/hora, teniendo un costo de espera de 59,47 soles/hora que al multiplicarlo por la longitud de la cola 0,704 determina un costo total de espera de usuario 41,86 soles/hora. Esto evidencia que existe una pérdida económica como para los usuarios de las vías por el tiempo de espera en cola debido al uso de métodos convencionales de pago para el cobro del peaje y el proceso que eso conlleva.</p> <p>A nivel macro, la Fundación Transilemos presentó un estudio sobre el impacto económico de la congestión vehicular, estimando el sobreconsumo de combustible, valorado en S/. 2,8 mil millones anual. En general, estiman el costo por el desplazamiento cotidiano en S/. 27 mil millones anuales, que incluye dicho sobrecosto. Por otro lado, la Asociación Automotriz del Perú realizó una estimación del costo de la congestión vehicular considerando que, en el caso de Lima, el 38% de la población pierde aproximadamente una hora y media por la congestión vehicular. Considerando que la Población Económicamente Activa Ocupada de Lima Metropolitana y Callao es de alrededor de 1,9 millones de personas, y que el ingreso promedio por hora es de S/. 8,25, obtienen que, en el año (240 días laborales) el costo asciende a S/ 5,700 millones. A este costo se debe adicionar la pérdida económica en consumo de combustible producto de la congestión, el cual considera que debido a la congestión se utiliza un tercio de galón adicional, lo que, tomando en consideración el parque automotor y el precio de los combustibles resulta S/ 5,414 millones, es decir, la congestión vehicular generaría un perjuicio total de S/ 11,115 millones al año.</p> <p>En términos de riesgo de seguridad a los usuarios de las vías la congestión vehicular incrementa el riesgo de accidentes debido a la mayor densidad del tráfico y el estrés acumulado durante los largos periodos de espera. Según información del Observatorio Nacional de Seguridad Vial, en la Red Vial Nacional Concesionada desde el año 2021 hasta el año 2023 se registraron 2036 siniestros de tránsito fatales. La red vial administrada por la concesionaria COVISOL – “Autopista del Sol”, es la que presenta mayor número de dichos siniestros, en total 325 durante los 3 años anteriormente mencionados. Asimismo, se registraron 2505 fallecidos en siniestros de tránsito en todas las redes viales concesionadas, siendo COVISOL, COVISUR, IIRSA NORTE S.A. y la Autopista del Norte, quienes presentan mayores números.</p>		
2	Daños generados como consecuencia de la ocurrencia de siniestros de tránsito en las rutas de peaje	<p>Se advierte un elevado índice de evasiones del pago del peaje por parte de conductores; así, se ha identificado 130 mil placas que no pagaron peaje durante el 2023 en la concesión de “Lima Express”, de las cuales 2 mil han sido registradas más de 10 veces, evidenciando una conducta reiterativa. En el caso de otras 13 concesionarias de vías nacionales, se registraron un total de 355 mil evasiones del peaje en el 2022 y durante el primer semestre del 2023, aproximadamente 250 mil evasiones del peaje. De manera particular, la concesionaria Vial del Sol S.A. – COVISOL ha mencionado que en el 2023 ha tenido pérdidas de S/. 8'231,845 por las evasiones del peaje a través de rutas no autorizada en su peaje Pacanguilla. De este modo, como consecuencia de dichas conductas evasivas, se limita los recursos para el mantenimiento de las vías y la recuperación de la inversión de las vías concesionadas.</p> <p>En atención a la información remitida por los concesionarios, la evasión no solo es la fuga (pasar la tranquera sin pagar el peaje), sino también la circulación por <u>rutas no habilitadas</u>, (rutas que no forman parte de caminos, vías urbanas o del Sistema Nacional de Carreteras – SINAC), siendo que una de sus causas de la ocurrencia de estas evasiones viene a ser la dificultad de la detección de los responsables de dichas evasiones. Esta dificultad para detectar las infracciones se evidencia por la poca claridad que tienen los gestores viales de remitir los medios probatorios para que se inicien los procedimientos sancionadores. En efecto, el actual numeral 3 del artículo 327 del Reglamento Nacional de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo N° 033-2001-MTC (en adelante, RETRAN), posibilita la realización de denuncias ante las “autoridades competentes”; sin embargo, no precisa ante quién se debe remitir (PNP, SUTRAN o las Municipalidades Provinciales).</p> <p>En cuanto a la casuística, podemos apreciar que COVISOL, remita (desde el 2010 en adelante) cartas al MTC informando las evasiones por rutas no habilitadas, las mismas que fueron derivadas a las autoridades competentes como la PNP. A modo de ejemplo, mediante Carta N° 01022-2024-COVISOL, informó que en la unidad de peaje de Mórrope (km 820 de la Carretera Autopista del Sol) inescrupulosos aperturaron rutas no autorizadas para la evasión del peaje.</p> <p>Las evasiones del pago del peaje repercuten indubitablemente en los ingresos de los gestores viales. Tengamos presente que el gestor de la vía terrestre (Provias Nacional, Gobierno Regional, Gobierno Local y los concesionarios viales) requiere del peaje para solventar las inversiones efectuadas y realizar futuros mantenimientos en las vías, por lo que, resulta preponderante que se efective su recaudo. Así pues, en el 2023, la concesionaria Vial del Sol S.A. – COVISOL ha identificado que del total de 1'950,560 vehículos que han circulado por el peaje Pacanguilla, se han suscitado 229,950 evasiones por rutas no autorizadas, es decir, el 11,78% del total de circulación han sido por rutas no autorizadas (rutas que no forman parte de caminos, vías urbanas o del Sistema Nacional de Carreteras – SINAC), lo cual ha representado una pérdida de S/. 8'231,845 (más de 8 millones de soles).</p> <p>Es importante mencionar que el concepto de “siniestro de tránsito” fue incorporado al Reglamento Nacional de Tránsito mediante el Decreto Supremo N° 023-2021-MTC, en la cual se mencionó que viene a ser un “hecho causal en vía pública o vía privada con acceso público que ocurre por la interacción entre diferentes factores identificables que involucra uno o más vehículos; en el que resulte lesionada o fallecida al menos una persona, y/o se ocasionen daños materiales.” En ese sentido, un siniestro de tránsito es aquel que puede ocasionar <u>daños personales y/o materiales</u>.</p> <p>Respecto a los <u>daños materiales</u>, en las garitas o infraestructura de peaje, se debe señalar que durante el año 2022 se registraron 1,438 actos de violencia en contra de la infraestructura y los trabajadores de los peajes. Por su parte, durante el primer semestre del 2023 se registró un total de 692 actos de violencia. La comisión de actos de violencia que se vienen suscitando en diversos puntos de peaje en la red vial no solo incrementan los costos de la gestión de la vía, siendo que pone en riesgo la vida y la integridad de los trabajadores del peaje y de los usuarios de vía.</p> <p>La dificultad en el control de los daños materiales amerita que deba existir una intervención de diversos sectores, y no solo el Ministerio de Transportes y Comunicaciones a nivel normativo, sino de la PNP, SUTRAN o las Municipalidades Provinciales. En ese sentido, esta dificultad de coordinación se manifiesta por la recurrente generación de daños materiales, sin que exista una adecuada fiscalización. En efecto, el control in situ que realiza la PNP es importante, así como también la intervención de la Fiscalía para determinar la comisión de delitos, así como de las autoridades locales para la identificación de los conductores que ocasionan daños; sin embargo, la falta de articulación de la actuación de dichas entidades, ocasiona que estas conductas no sean castigadas.</p> <p>Los daños materiales también repercuten en los ingresos de los gestores viales. En efecto, el gestor de la vía terrestre (Provias Nacional, Gobierno Regional, Gobierno Local y los concesionarios viales) incurren en gastos adicionales por el mantenimiento de la vía ya que estos han sufrido daños. Se debe tener en consideración que durante el primer semestre del año 2023 se han realizado 692 actos de violencia identificados contra los trabajadores o la infraestructura de los peajes, mientras que durante el año 2022 este número fue de 1,438 actos de violencia. Esto genera un perjuicio económico a los administradores de la vía por cuanto deben incurrir en gastos para mantener permanentemente el estado óptimo de la infraestructura y la disponibilidad de personal para garantizar el tránsito y cobro del peaje, debiendo en ocasiones suspender el cobro del mismo hasta reestablecer su funcionalidad, lo que incurre en un gasto adicional. El monto por daños directos podría sumar más de S/ 2 millones.</p>		
1.5 Magnitud. ¿A quiénes afecta? ¿cuál es su gravedad?				
Identificar a quiénes o a qué afecta (directa o indirectamente) el problema y en qué grado (gravedad) los afecta.				
Nº	Grupo Afectado	Perfil (Características sociales, demográficas, económicas y culturales de la población afectada por el problema/grupo afectado)	Sector Empresarial	Gravedad
1	Usuarios de las vías	<ul style="list-style-type: none"> * Conductores privados. * Conductores de transporte público y mercancías. * Pasajeros 		Muy Grave
2	Estado	<ul style="list-style-type: none"> * Municipalidades provinciales. * Policía Nacional del Perú – PNP. * Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías - SUTRAN. * Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público – OSITRAN 		Muy Grave
3	Personas jurídicas	<ul style="list-style-type: none"> * Concesionarios de los contratos de concesión suscritos con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones. * Concesionarios de los contratos de concesión suscritos con la Municipalidad Metropolitana de Lima y otros gobiernos locales 	Gran empresa	Muy Grave

Componente 2 de AIR Ex Ante. Identificación y desarrollo del o los objetivo/s consistente con el análisis del problema público identificado.

Identificación y desarrollo del o los objetivo/s consistente con el análisis del problema público identificado.

2.1 Objetivo principal. Identificar el objetivo como situaciones deseadas que se pretenden lograr luego de una intervención, considerando las características S.M.A.R.T. (por sus siglas en inglés significa específico, medible, alcanzable, realista y verificable en el tiempo)

El objetivo principal viene ser el siguiente: **"Reducir la afectación a los usuarios de las vías mediante la disminución del tiempo para pasar las garitas en 10% y 15% los actos de violencia por evadir peajes al 2030"**

El objetivo considera las características S.M.A.R.T.

- Se presenta indicadores específicos, vinculados a los objetivos de reducir la afectación de los usuarios (tiempos para pasar las garitas y actos de violencia)
- Los tiempos para pasar las garitas son medibles, a partir de la medición realizada por OSITRAN, mientras que los actos de violencia son medibles en la medida que se lleva un control por parte de los mismos administradores de las vías.
- Se plantean metas alcanzables en el plazo señalado, a partir de la implementación del telepeaje y de la aplicación de las sanciones dispuestas.
- Se puede realizar una verificación de las medidas señaladas en los plazos requeridos.

2.2 Fines. Relacionado con el "futuro esperado" al solucionar el problema público y los objetivos de gobierno

Conversión de la afirmación negativa en positiva de los efectos. Asociado a los objetivos específicos que contribuyen al logro del objetivo principal.

Nº	Fin	Descripción. ¿Cómo contribuyen al logro del objetivo principal
1	Mitigar el perjuicio económico y riesgo de seguridad a los usuarios de las vías	<p>Se estima que, los ahorros por la implementación del peaje electrónico ascienden a 50 millones de soles anuales. Para esta estimación, se contempla un ahorro de tiempo de 82.46 segundos por vehículo por el uso de peaje electrónico (reducción de TEC cola más reducción de tiempo de pago), un costo de espera de vehículos pesados de 59.47 soles por hora y para ligeros de 9.91 soles por hora, y un flujo anual según el INEI en los últimos 12 meses de 29.4 millones de vehículos pesados y 43.9 millones de vehículos ligeros.</p> <p>Tengamos presente que las casetas manuales (en las cuales se hacen los pagos tradicionales de efectivo) implica costos hundidos en lo que se refiere al personal (los gariteros) siendo que, según información de la concesionaria Lima Expressa, la Vía de Evitamiento involucra un costo anual por personal de S/. 119,136, por cada caseta. Por otro lado, en caso de implementarse más cantidades de garitas electrónicas, entonces ya no se recurriría en costos de personal directos.</p>
2	Reducir los daños generados como consecuencia de la ocurrencia de siniestros de tránsito en las rutas de peaje	<p>Las evasiones del pago del peaje repercuten negativamente en los ingresos de los gestores viales, así como en el óptimo mantenimiento de la infraestructura. Ante ello, la concesionaria "Lima Expressa" reportó un total de casi 130 mil vehículos que no habrían pagado peaje durante el año 2023 en los peajes de Monterrico. Asimismo, se registraron 2 mil placas que fueron registradas 10 o más veces en la comisión de la evasión, evidenciando una conducta repetitiva. Provias Nacional también reportó que durante el primer semestre del año 2023, se registraron más de 6.5 mil evasiones del pago de peaje, mientras que en el año 2022, más de 12 mil. Por otro lado, según reportan 13 de las 16 concesionarias de las vías nacionales, en el primer semestre del año 2023 se habrían realizado casi 250 mil evasiones del peaje, mientras que en el año 2022 se realizaron un total de 355 mil. Tal como se muestran, son cifras significativas que repercuten directamente en los gestores de las vías, las cuales podrían reducirse significativamente al contar con sistemas de pagos de peaje mucho más automatizados.</p> <p>En la misma línea, un aspecto importante reportado por las concesionarias viene a ser la evasión del pago del peaje por conductores que optan por circular por rutas no habilitadas (rutas que no forman parte de caminos, vías urbanas o del Sistema Nacional de Carreteras – SINAC), con la finalidad de evadir el pago del peaje, creando para ello accesos rudimentarios que permite a los conductores su circulación soslayando los tramos viales concesionados.</p> <p>Al respecto, COVISOL ha identificado que del total de 548,320 vehículos que han circulado por el peaje Mórrope, durante el año 2022, se han suscitado 201,490 evasiones por rutas no autorizadas, es decir, el 36.74% del total de circulación han sido por rutas no autorizadas, siendo que dicho escenario ha representado para dicho concesionario una pérdida económica de S/. 8'733,676 (más de 8 millones de soles en pérdida). En ese mismo año, COVISOL ha reportado que del total de 580,715 vehículos que han circulado en el peaje Bayovar, se han suscitado 234,266 evasiones por rutas no autorizadas, es decir, 40.34% del total de circulación han sido por rutas no autorizadas, siendo que dicho escenario ha representado una pérdida de S/. 8'212,019 (más de 8 millones de soles).</p> <p>Respecto del 2023, COVISOL ha identificado que del total de 1'950,560 vehículos que han circulado por el peaje Pacanguilla, se han suscitado 229,950 evasiones por rutas no autorizadas, es decir, el 11.078% del total de circulación han sido por rutas no autorizadas, lo cual ha representado una pérdida de S/. 8'231,845 (más de 8 millones de soles).</p> <p>Como se puede apreciar, la evasión del pago del peaje no solo se circunscribe a supuestos en donde el conductor se fuga (se pasa la tranquera sin pagar), sino también la evasión se aprecia en supuestos en los que los conductores circulan por vías no habilitadas (rutas que no forman parte de caminos, vías urbanas o del Sistema Nacional de Carreteras – SINAC) con el fin de evitar el pago del peaje. Ante este escenario, con la entrada en vigencia del proyecto normativo se generaría un desincentivo para que los conductores cometan las evasiones al pago del peaje, toda vez que se vean inmersos en el inicio de procedimientos sancionadores por la infracción con código M.45 o de la infracción con código M.46 del Anexo I del RETRAN. Entonces, de esta manera, este desincentivo para cometer evasiones repercute en una mayor recaudación monetaria para la concesionaria lo cual contribuye a que la misma pueda tener ingresos que sustenten una mayor inversión en la implementación del telepeaje, ya que contar con más carriles con telepeaje impactaría en la reducción del congestionamiento.</p> <p>Los daños materiales ocasionados por conductores a las garitas o infraestructura de peaje también repercute negativamente en los gestores viales. Ante este escenario, con la entrada en vigencia del proyecto normativo se generaría un desincentivo para que los conductores cometan las evasiones al pago del peaje, toda vez que se verían inmersos en el inicio de procedimientos sancionadores por la infracción con código M.46 del Anexo I del RETRAN. De esta manera, este desincentivo para cometer evasiones repercute en una mayor recaudación monetaria para la concesionaria lo cual contribuye a que la misma pueda tener ingresos que sustenten una mayor inversión en la implementación del telepeaje.</p> <p>Según reportan los concesionarios de las vías nacionales, durante el primer semestre del año 2023 se habrían realizado 692 actos de violencia identificados contra los trabajadores o la infraestructura de los peajes, mientras que durante el año 2022 este número fue de 1,438 actos de violencia. En esa misma línea, se señala que los daños materiales a la infraestructura de las garitas o a otros vehículos también impactan negativamente en la autoridad gestora de la vía, concesionario, así como a los otros conductores. En efecto, los administradores de las vías incurrirían en gastos adicionales reparando la infraestructura (ej.: tranqueras o la caseta) ocasionando que se cuente con menos garitas de atención, por ende demora en la atención y en consecuencia congestionamiento vehicular. Sin embargo, al tener este desincentivo los administradores podrían tener ingresos que sustenten la implementación del telepeaje, ya que contar con más carriles con telepeaje impactaría en la reducción del congestionamiento.</p>

2.3 Medios. Relacionado con las disposiciones planteadas en el proyecto normativo.

Conversión de la afirmación negativa en positiva de las causas. Asociado a las intervenciones regulatorias que atacan las causas.

Nº	Medios	Descripción: ¿Qué recursos, acciones y/o medidas son necesarias para alcanzar el objetivo principal?
1	Reducir el congestionamiento vehicular en las garitas de las vías concesionadas.	<p>El congestionamiento en las garitas es una problemática que trae como consecuencia costos (mayor tiempo de viaje, costos de desplazamiento, combustible y malestar en general) a los usuarios de las vías. Tomando en cuenta este escenario, se proyecta que con la implementación del telepeaje en las redes viales estos costos se vean reducidos. En efecto, la implementación del telepeaje posibilitaría que la circulación vehicular en las garitas sea ágil, sin que el vehículo se detenga.</p> <p>La evidencia internacional muestra que el pago electrónico puede manejar tres veces el volumen de tráfico frente al pago manual, en especial con la aplicación de flujo libre. Según muestran algunos estudios, en países como Noruega el peaje electrónico puede manejar tres veces el volumen de tráfico que el peaje manual, mientras que en Estados Unidos un peaje manual puede manejar 350 vehículos por hora frente a uno electrónico que puede 1200 vehículos por hora. En el caso de vías de flujo libre puede alcanzar 1800 vehículos por hora, mientras que en las vías mixtas el incremento del flujo vehicular no es tanto, pero el flujo es mayor en las vías con peaje electrónico. En el caso de Japón, se documenta una reducción del tiempo perdido por congestión en cerca de un tercio ante el uso de un sistema de peajes electrónicos.</p> <p>En tanto, como la experiencia internacional lo evidencia, la implementación del telepeaje reduciría el congestionamiento vehicular de manera significativa en las garitas de peaje, de tal modo, se reduciría la afectación a los usuarios mediante la reducción del tiempo de espera en cola y de pago al agilizar el proceso del peaje manual.</p>
2	Desincentivar la conducción temeraria por las garitas de zonas urbanas y carreteras	<p>Para mitigar la afectación a los usuarios de las vías en términos de tiempo y seguridad, se recurre al desincentivo de la conducción temeraria (entendida esta como el daño a las garitas de peaje así como a otros vehículos después del acto de evadir el pago en las casetas, así como el tránsito por trochas no autorizadas) mediante la modificación e incorporación de las siguientes infracciones al Reglamento Nacional de Tránsito (RETRAN): evasión del pago de peajes (G.71), circular por desvíos o rutas no autorizadas (M.45) y daños materiales a la infraestructura o garitas de pago de peaje (M.46). Tegamos presente que el numeral 26.2 del artículo 26 de la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre - LGTT ha establecido que la finalidad de una medida preventiva es la tutela de los intereses públicos establecidos en el artículo 3 de la LGTT. Ahora bien, para nuestro caso, el interés público vendría a ser el resguardo de sus condiciones de seguridad (daños a la infraestructura o garitas). Al respecto, la conductas de generar daños a las garitas (por ejemplo, con el afán de evadir el peaje), se estrella o rompe tranqueras) pueden poner en riesgo a los usuarios de la vía y el personal que trabaja en los peajes, por lo que guarda coherencia normativa con las demás disposiciones del RETRAN y el principio de proporcionalidad.</p> <p>Por su parte, realizar la circulación por rutas no autorizadas (M45) genera riesgos no solo al conductor sino a los pasajeros. Tengamos presente que circular por rutas autorizadas permite que el viaje se realice bajo ciertos niveles de seguridad vial (señalización, asfaltado, iluminación); sin embargo, circular por "trochas" genera un alto riesgo; y es que la ocurrencia de un accidente de tránsito, es latente debido a que estas rutas se encuentran a desniveles, terreno agreste; inclusive, circular por rutas no autorizadas podría generar que el SOAT no cubra los daños ya que este seguro se activa en vía pública. Este escenario lleva a tener que actuar como Estado y desincentivar esta conducta temeraria que tienen conductores de circular por rutas no autorizadas, por el mero afán de evadir el pago del peaje; sin embargo, las consecuencias pueden ser mayores en caso de siniestro vial.</p>

2.4 Descripción de la finalidad de la regulación propuesta (asociados al proyecto normativo)

La finalidad es reducir el congestionamiento vehicular y dinamizar la circulación en las garitas o infraestructura de peajes, mediante el uso de herramientas tecnológicas que faciliten la identificación vehicular, la cuantificación del monto del peaje y su pago automático; así como, desincentivar actos de evasión de pago del peaje, procurando la salvaguarda de la infraestructura y la seguridad vial.

Componente 3 de AIR Ex Ante. Identificación y desarrollo de alternativas de solución regulatorias o no regulatorias.

Identificación y desarrollo de las alternativas de solución regulatorias o no regulatorias. Breve y clara descripción de las alternativas para resolver el problema y alcanzar los objetivos (se recomienda considerar al menos tres opciones, considerando la opción cero, alternativa no regulatoria y regulatoria).

3.1 Alternativas de solución

Nº	Tipo	Alternativa de solución	Descripción	¿De qué manera mitiga la causas que originan el problema?
1	Opción Cero	"No tomar medidas adicionales a las ya existentes, es decir, permitir que el cobro del peaje en la red vial (nacional, departamental o regional; y urbana, vecinal o rural) siga realizándose de manera tradicional, es decir, con la contraprestación manual a través de dinero en efectivo en las garitas de peaje"	<p>Una alternativa podría ser no tomar medidas adicionales a las ya existentes, es decir, permitir que el cobro del peaje en la red vial (nacional, departamental o regional; y urbana, vecinal o rural) siga realizándose de manera tradicional, es decir, con la contraprestación manual a través de dinero en efectivo en las garitas de peaje.</p> <p>Sin embargo, por lo expuesto anteriormente, esto resultaría inadecuado puesto que se han identificado problemas de embotellamiento en las garitas o puestos de peajes, lo que finalmente termina perjudicando a los conductores, los pasajeros e incluso a los administradores de las vías ya que el sistema de recaudo es lento.</p> <p>En esa misma línea, si no se toman acciones, las actitudes irresponsables de conductores de no pagar el peaje y/o realizar daños a la infraestructura, seguirían cometiéndose.</p>	<p>La opción cero que opta por no tomar medidas adicionales a las ya existentes, no contribuye a la solución de la problemática pública descrita, al contrario, la intensifica. En efecto y, en atención a la información desarrollada anteriormente, se estima que el tráfico vehicular aumente en 19.9% para el año 2030 en la ruta concesionada de la Red Vial N°4 (Informe de Desempeño de OSITRAN). Este mismo escenario se replicaría en Lima Metropolitana y el Callao tomando en cuenta el crecimiento demográfico que se estima sea de 12 millones de habitantes para el año 2030, ello ocasionará que también el parque automotor este en aumento.</p> <p>El crecimiento constante del parque automotor genera desafíos respecto al propio diseño urbano, a efectos de albergar dicho crecimiento y evitar el congestionamiento. De manera particular, este congestionamiento impactaría negativamente en las garitas, ya que, al no haber métodos modernos de pago de peaje, se seguiría usando el pago manual, ralentizando la circulación vehicular.</p> <p>Así pues, la consecuencia natural de una inacción sería la de intensificar el congestionamiento vehicular en las garitas, agravándose más en periodos de feriados largos, fechas festivas, donde el flujo vehicular es mayor por el deseo de los conductores de salir de la ciudad. En ese sentido, no hacer nada incrementaría el problema público identificado.</p>
2	Opción No Regulatoria 1	"Permitir que sean los propios concesionarios o Provias Nacional quienes implementen mejoras"	<p>Si bien algunos concesionarios vienen implementando el pago electrónico del peaje (IRSA Sur T4, Red Vial 6, Lima Expresa, Rutas de Lima), lo cierto es que dichas herramientas tecnológicas deberían tener un mismo criterio. En tal sentido, existe la necesidad de contar con un criterio homogéneo en el dispositivo a emplearse (el cual sería la Tercera Placa y la plancha metálica delantera o trasera del vehículo – placa delantera y trasera), razón por la cual resulta razonable ser el instrumento tecnológico para facilitar la identificación del vehículo, y cuya información coadyuve en la cuantificación del monto del peaje y su pago.</p>	<p>En atención a la información recabada, de los 16 contratos de concesión de carreteras actualmente suscritos por el MTC, solo 2 de ellos han implementado carriles para el pago electrónico (IRSA Sur Tramo 4 y Red Vial 6), es decir, solo el 12% del total de la red vial nacional concesionada cuenta con carriles para el pago electrónico. Tengamos presente que los contratos de concesión se han suscrito desde el 2003 (ya han pasado más de 20 años), y solo 2 de esos contratos han implementado tecnología en el pago.</p> <p>Así pues, si se optara por esta opción (permitir que sean los propios concesionarios o Provias Nacional quienes implementen mejoras), estaríamos ante un escenario de incertidumbre para la implementación de más garitas con pago tecnológico del peaje, ya que dependerá netamente de ellos y aplicando una tecnología que sea dispersa.</p> <p>Por lo tanto, la consecuencia natural de una inacción sería la de intensificar el congestionamiento vehicular en las garitas, agravándose más en periodos de feriados largos, fechas festivas, donde el flujo vehicular es mayor por el deseo de los conductores de salir de la ciudad.</p>
2	Opción No Regulatoria 2	"Ampliar el diseño vial para contar con mas garitas (infraestructura)"	<p>Como segunda alternativa no regulatoria se podría considerar al propio diseño vial. Al respecto, como parte del diseño urbano, el diseño de las calles y carreteras representa un elemento fundamental para una adecuada movilización de los usuarios viales (conductores, pasajeros, peatones, ciclistas, personas mayores, etc.).</p> <p>Ahora bien, a medida que una urbe crece, se debe rediseñar las vías a efectos de que puedan soportar el crecimiento del parque automotor (que es un crecimiento directamente proporcional al poblacional). En ese sentido, esta alternativa apuntaría al rediseño de la infraestructura vial que permita contar, por ejemplo, con mayores garitas.</p> <p>Lo señalado se lograría realizando proyectos de infraestructura de ampliamiento de los carriles, lo cual implica inversiones por parte de los gestores de las vías (Gobiernos Regionales, Gobiernos locales y concesionarios).</p>	<p>Si bien ampliar las dimensiones de las carreteras para contar con más carriles para el pago del peaje, sería una alternativa que ataque el congestionamiento vial, lo cierto es que este tipo de alternativas trae diversos riesgos.</p> <p>En efecto, ampliar las dimensiones de las carreteras ubicadas en zonas urbanas tiene el riesgo de que para ejecutar esas obras se tenga que realizar, por ejemplo, expropiaciones. Este escenario también podría ocasionar que los sujetos pasivos de la expropiación planteen recursos judiciales o arbitrales que dilaten la entrega física del bien, y por ende, del inicio de las construcciones.</p> <p>Otro aspecto viene a ser los costos que implica las construcciones, y las acciones paralelas como el cierre de vías, que perjudica la movilidad o hasta a los negocios cercanos.</p> <p>Se debe tener en consideración que un número importante de vías con peaje son concesionadas, por lo que cualquier modificación en la infraestructura comprende también una revisión de los contratos APP.</p>

3	Opción Regulatoria	"Modificar el RETRAN"	<p>El RETRAN es el cuerpo normativo que establece normas que regulan el uso de las vías públicas terrestres, aplicables a los desplazamientos de personas y vehículos.</p> <p>En ese sentido, contar con un marco normativo que describa y conceptualice adecuadamente las herramientas tecnológicas, así como clarificar el concepto de peaje, resulta una alternativa que amerita una mejor evaluación.</p> <p>En efecto, la regulación (modificación normativa) en el RETRAN posibilitaría contar con un criterio que será de aplicación por todas las autoridades vinculadas al tránsito y gestión de la red vial.</p> <p>Las modificaciones e incorporaciones que se plantean en el RETRAN vendrían a ser las siguientes:</p> <p>(i) Modificación del art 2 del RETRAN: Conceptualización del "peaje" que es el monto obligatorio a pagar por el uso de la infraestructura de la red vial nacional, regional y vecinal, sea concesionada y no concesionada.</p> <p>(ii) Modificación del art. 19 del RETRAN: En el cual se establecen obligaciones para los gestores viales y los conductores referidos a la circulación en rutas con peajes.</p> <p>(iii) Modificación del art. 20 del RETRAN: Especificaciones en el derecho de vía para la instalación de garitas e infraestructura de peajes.</p> <p>(iv) Modificación del art. 327 del RETRAN: Se establece que las infracciones de tránsito pueden ser detectadas no solo por un ciudadano, sino también por personas jurídicas y cualquier entidad pública. Del mismo modo, se indica que la denuncia puede ser remitida a las Municipalidades Provinciales o a la SUTRAN, según corresponda.</p> <p>(v) Incorporación del concepto de telepeaje: En el art. 2 del RETRAN se incorpora el concepto del telepeaje entendido como la circulación y pago electrónico sin que el vehículo se detenga.</p> <p>(vi) Incorporación de infracciones: Se incorporan las infracciones M45 Y M46 en el Anexo I.</p>	<p>Tomando en cuenta que el problema público que se aborda viene a ser la "Afectación a usuarios de las vías concesionadas y no concesionadas, en términos de seguridad y tiempo en los últimos 6 años", se tiene que las modificaciones e incorporaciones en el RETRAN permitirían mitigar este problema en atención a lo siguiente:</p> <p>(i) Respecto para los contratos de concesión vigentes. Se posibilita a que el MTC (a través de PVN y la Dirección General de Programas y Proyectos) evalúe, articule y promueva estrategias de implementación del telepeaje en las redes viales concesionadas y no concesionadas, en coordinación con las entidades competentes. Lo cual permitirá que en los contratos de concesión vigentes se aperturen escenarios de coordinación para la implementación del telepeaje en dichas vías, y por ende, la reducción del congestionamiento vehicular en garitas ya se podría implementar el telepeaje.</p> <p>(ii) También se dispone que los proyectos de concesión de carreteras que aún no cuenten con un contrato suscrito al momento de la entrada en vigencia del Decreto Supremo, implementarán el telepeaje en sus rutas. Lo cual permitirá que el telepeaje sea implementado en los futuros contratos a ser suscritos (la cantidad de carriles con telepeaje se determinará en cada contrato dependiendo del flujo vehicular), y con ello, atacar la problemática del congestionamiento vehicular en las garitas, sobre todo ello será de utilidad en aquellas vías donde haya un gran flujo vehicular (concesiones autosostenibles).</p> <p>(iii) Se establecen obligaciones (art. 19-A 2 del RETRAN) que deben ser cumplidas por los gestores viales (PVN, Gobiernos Regionales, Gobiernos Locales y concesionarios), así como de los conductores (art. 19.2 del RETRAN). Lo cual impacta en las reglas y dinamiza la circulación por las garitas, evitándose escenarios de congestionamiento.</p> <p>(iv) Se clarifica en el numeral 3 del artículo 327 del RETRAN que las denuncias por la comisión de infracciones de tránsito serán presentadas ante las Municipalidades Provinciales (zona urbana) o ante la SUTRAN (carreteras de la red vial nacional). Lo cual va a permitir detectar infracciones vinculadas a la evasión del pago del peaje, que antes era remitidas a la PNP y se demoraba en enviarlas al órgano sancionador. Lo cual va a permitir que con la detección se desincentivadasincentiva a que el conductor cometa esas acciones otra vez.</p> <p>(v) El MTC, los Gobiernos Regionales, Gobiernos Locales, SUTRAN, PNP y el Ministerio Público pueden coordinar las acciones necesarias para la clausura de rutas que no forman parte de caminos, vías urbanas o del Sistema Nacional de Carreteras - SINAC. Lo cual permitirá que los vehículos circulen por rutas autorizadas en procura de su seguridad vial.</p>
---	--------------------	-----------------------	--	---

En caso se identifique una alternativa de solución regulatoria deberá colocar el artículo del proyecto de norma donde se esté que establecen y/o modifican obligaciones, condiciones, requisitos, responsabilidades o cualquier exigencia que genere o implique variación de costos en su cumplimiento por parte de las empresas, ciudadanos o sociedad civil.

Registrar disposiciones con costos de cumplimientos

Componente 4 de AIR Ex Ante. Evaluación de los impactos de las alternativas de solución.

Evaluación de los impactos de las alternativas de solución (costos y beneficios que generan incluyendo sus mecanismos de cumplimiento) con la finalidad de elegir la mejor alternativa de solución del problema público identificado (regulatoria o no regulatoria).

4.1 Impactos y su significancia. Identificar los impactos (positivos y negativos) y su significancia (fuerte o débil), así como los grupos (empresas, ciudadanos, etc.) que serán afectados por las alternativas (cuadro breve de impactos)

Ir al cuadro de impactos

4.2 Cuadro detallado de costos y beneficios para cada alternativa. Deberá acompañar a la evaluación del cuadro de costos y beneficios, el análisis sobre la selección de los niveles de significancia de los costos y beneficios para la alternativa de solución preferida.

Ir al cuadro de costos y beneficios

4.3 Evaluación de las alternativas. Después de una evaluación comparativa, ¿se justifica la intervención regulatoria?

Evaluación y comparación de las alternativas que permita justificar la intervención regulatoria.

De la evaluación comparativa, se observa que la opción regulatoria (opción 3) es la que genera los mayores beneficios para los distintos actores involucrados (conductores, transportistas, pasajeros, entidades de fiscalización y administradores de la vía), por lo que se justifica dicha intervención, es decir, la modificación del RETRAN a efectos de regular el telepeaje en la red vial nacional, departamental o regional y vecinal (concesionada y no concesionada). Así pues, el presente proyecto de Decreto Supremo modifica el Reglamento Nacional de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo N° 033-2001-MTC, a efectos de promover la implementación del telepeaje en la red vial nacional, departamental o regional y vecinal (concesionada y no concesionada).

4.4 Alternativa de opción preferida (seleccionada)

Indicar cuál es la opción preferida y dar una descripción breve.

Modificar el Reglamento Nacional de Tránsito - Decreto Supremo N° 033-2001-MTC

Componente 5 de AIR Ex Ante. Identificación, descripción y desarrollo de los mecanismos de implementación y cumplimiento.

Identificación, descripción y desarrollo de los mecanismos de implementación y cumplimiento para asegurar la viabilidad de la mejor alternativa seleccionada.

5.1 ¿De qué manera se llevará a cabo la implementación de la opción preferida? Precise cuál es el Plan de Implementación de la alternativa preferida

Se ha optado por la opción regulatoria (opción 3), es decir, modificación del RETRAN a efectos de promover la implementación del telepeaje en la red vial nacional, departamental o regional y vecinal (concesionada y no concesionada). En ese sentido, respecto al Plan de Implementación de esta alternativa se enfoca en dos grandes componentes: red vial concesionada y red vial no concesionada. Respecto a la primera, el Plan de Implementación prevee aquellos contratos vigentes en donde el MTC es concedente, siendo que en éstos se prevee que la implementación del telepeaje sea progresiva en donde el MTC promueve pilotos, programas y/o proyectos de inversión que coadyuvan en la adecuada implementación del telepeaje en redes concesionadas (Tercera Disposición Complementaria Final); y respecto a contratos que aún no se han suscrito, el Decreto Supremo menciona que los nuevos proyectos de concesión de carreteras deben contar con vías para el telepeaje (Cuarta Disposición Complementaria Final). Respecto al segundo, en las vías no concesionadas la coordinación con Provias Nacional (como un programa adscrito al MTC) implica que la implementación del telepeaje en esas redes sea de manera progresiva (Tercera Disposición Complementaria Final).

1. **Implementación por parte de los concedentes.** Se sustenta en las ventajas del telepeaje, que son: a) la reducción del manejo de dinero en efectivo y b) la eliminación de la necesidad de implementar nuevas vías de cobro, puesto que una vía de telepeaje puede equivaler a 3 casetas de cobro manual en desempeño. Actualmente, algunos concesionarios ya cuentan con peajes implementados y planes de expansión para el uso de telepeaje, lo que puede ser muestra de las ventajas para otras concesiones. Este proceso de implementación se da con el acompañamiento del MTC, y se sistematiza las experiencias para ser considerada por otros concesionarios y en futuros contratos de concesión.

2. **Implementación obligatoria del telepeaje en nuevos contratos de concesión.** A partir de la entrada en vigencia de la cuarta disposición complementaria final del proyecto normativo se establece que las nuevas concesiones de peaje deben contar con vías con telepeaje. Al respecto, se espera que en el corto y mediano plazo (a medida que finalicen los contratos de concesión actualmente vigentes) esta medida se aplique de manera obligatoria sobre toda la red vial concesionada.

3. **Implementación por parte de PROVIAS NACIONAL (vías no concesionadas).** Se realiza de manera progresiva la implementación de telepeaje en vías no concesionadas, administradas por PROVIAS NACIONAL, lo que cumple con un doble objetivo: por un lado generar los ahorros previstos por el uso de telepeaje frente al peaje manual, y por otro lado, servir de piloto en la implementación de estas tecnologías.

5.2 ¿De qué manera se llevará a cabo los mecanismos de cumplimiento de la opción preferida (Incentivos, campañas, tipificación de faltas y sanciones en norma con rango de ley, supervisiones periódicas, etc)?

El proyecto de Decreto Supremo establece que, ante las evasiones del pago de peaje ya sea por fuga (pasar la tranquera sin pagar el peaje), o por la circulación por ruta no autorizadas (rutas que no forman parte de caminos, vías urbanas o del Sistema Nacional de Carreteras – SINAC), así como por los daños materiales a la infraestructura, resulta aplicable las infracciones con código G.71, M45 y M46 del Anexo I del RETRAN. Asimismo, y a efectos de identificar las rutas no autorizadas, se incorpora la Tercera Disposición Complementaria Final (segundo párrafo) en el Decreto Supremo en la que se establece la necesidad de la coordinación entre las Municipalidades, SUTRAN, PNP, el Ministerio Público, entre otros, para poder llevar a cabo la clausura de dichas zonas, y el inicio de las acciones para la determinación de las responsabilidades administrativas y/o penales, de corresponder.

5.3 Explicar los posibles riesgos en la implementación y cumplimiento de la opción preferida

Como bien se ha señalado en párrafos anteriores, actualmente se cuentan con dieciséis (16) contratos de concesión en la red vial nacional, los cuales cuentan con derechos y obligaciones para la construcción, mantenimiento y operación de las rutas. En atención a ello, las obligaciones y asignaciones de riesgo respecto a la implementación de la tecnología que se implementa para el cobro del peaje, se estipulan en cada uno de dichos contratos de concesión. Así pues, queda el riesgo que, a pesar de las coordinaciones y esfuerzos por acordar la implementación del telepeaje en la red vial nacional concesionada, los concesionarios se nieguen a hacerlo alegando que ello no fue recogido en la versión inicial del contrato de concesión. Este escenario podría devenir en arbitrajes.

Por otra parte, la detección de las rutas no autorizadas (rutas que no forman parte de caminos, vías urbanas o del Sistema Nacional de Carreteras – SINAC) es una labor complicada que amerita un trabajo conjunto de las entidades como las Municipalidades, SUTRAN, PNP y el Ministerio Público; en ese sentido, es un riesgo que las detecciones de rutas no autorizadas se encuentren sujetas a inadecuadas acciones de coordinación.

5.4 Describir las medidas para reducir los riesgos identificados

En cuanto a los contratos de concesión de carreteras vigentes, una medida para reducir el riesgo de "negarse" a implementar el telepeaje vendría ser el recurrir a los mecanismos que el marco normativo recoge. Así pues, el Decreto Legislativo N° 1362 reconoce que las modificaciones pueden ser incorporadas mediante "adendas" al contrato; del mismo modo, el "trato directo" como un mecanismo que permite una coordinación entre el concedente y el concesionario previo a iniciar un arbitraje. Tengamos presente que el trato directo es un mecanismo reconocido en el Decreto Legislativo 1362, como una herramienta que permite una coordinación entre los actores del contrato de concesión (MTC y los concesionarios). En el marco de las negociaciones, se busca reducir el riesgo con el hecho de posibilitar que los concesionarios implementen tecnología para el telepeaje. En cuanto a la detección de rutas no autorizadas (rutas que no forman parte de caminos, vías urbanas o del Sistema Nacional de Carreteras – SINAC), una medida para reducir el riesgo de no efectuar acciones para su clausura vendría a ser implementar acciones de coordinación, de manera recurrente, para una correcta fiscalización con la participación de Municipalidades, SUTRAN, PNP y Fiscalía de la Nación. En atención a ello, en el proyecto de Decreto Supremo se incorpora en la Tercera Disposición Complementaria Final que las autoridades "identifican las rutas ilegales creadas para la evasión del pago del peaje a efectos de implementar las acciones necesarias para su clausura y el inicio de las responsabilidades administrativas y/o penales, de corresponder. El concesionario brinda información a las autoridades citadas alertando sobre las rutas ilegales."

Componente 6 de AIR Ex Ante. Identificación, descripción y desarrollo de criterios y de los mecanismos de monitoreo y evaluación.

Identificación, descripción y desarrollo de criterios y de los mecanismos de monitoreo, supervisión y evaluación del cumplimiento de los objetivos del proyecto regulatorio seleccionado.

6.1 Describir los mecanismos para el monitoreo y evaluación del cumplimiento de los objetivos establecidos

Las acciones de monitoreo para la implementación del telepeaje en las redes viales se realizarían a nivel de las unidades orgánicas del MTC, así como por el OSITRAN. Respecto al primero, la Dirección General de Programas y Proyectos de Transporte del MTC, es la unidad responsable de "conducir la administración de los contratos de asociación público privadas, convenios de inversión y otros de similar naturaleza, en el marco de la normatividad vigente", conforme a lo dispuesto en el artículo 17 del Texto Integrado Actualizado del Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aprobado mediante Resolución Ministerial N° 658-2021-MTC/01. En ese sentido, dicha dirección podría liderar y mantener acciones de coordinación permanente y evaluación de la implementación del telepeaje en las redes viales concesionadas. En cuanto a la frecuencia, se estima que la misma se realice cada 6 meses tomando en cuenta que la implementación y operatividad del telepeaje implica acciones de instalación como los pódicos y las tecnologías (cámaras) en las propias garitas.

Respecto a lo segundo, el OSITRAN tiene por función supervisar los niveles de serviciabilidad del proyecto concesionado, siendo uno de esos factores el "Tiempo de espera en cola - TEC" que permite medir el tiempo de espera para ser atendido en una garita de peaje. En ese sentido, contar con la información sobre el "Tiempo de espera en cola - TEC" posibilitaría una adecuada evaluación de la implementación del telepeaje. Tengamos presente que el OSITRAN cuelga en su página web sus reportes de evaluación, lo cual servirá como insumo para evaluar la circulación de los vehículos en las garitas una vez se implemente el telepeaje. En cuanto a la frecuencia, tenemos que OSITRAN elabora los denominados "Informes de Desempeños" los cuales son emitidos anualmente, en ese sentido, con la información que se brinde, se contaría con mayor certeza para brindar seguimiento a la implementación del telepeaje.

De manera similar, se realizan las coordinaciones para el recojo de los casos de evasión del peaje y actos de violencia, que los mismos operadores recogen para realizar las respectivas denuncias.

6.2 ¿Cuál es la estrategia para recolectar información y crear indicadores para monitorear y evaluar el desempeño de la normativa? (incluyendo la periodicidad)

El método para monitorear el cumplimiento de los objetivos del proyecto regulatorio será en función del Registro Nacional de Sanciones, sistema de información administrado por el MTC, mediante el cual se podrá apreciar el incumplimiento por la evasión del pago de peajes (M.45), circular por desvíos o rutas no autorizadas (M.46), y daños materiales a la infraestructura o garitas de pago de peaje (M.47). Adicionalmente, se empleará los Boletines de la Dirección de Seguridad Vial del MTC, referidos a siniestros viales, que muestra, entre otros, siniestros en las rutas no habilitadas o en infraestructura de peajes.

La información que contiene los sistemas de información mencionados son administrados por el MTC, de tal manera que el seguimiento del cumplimiento de los objetivos se realizará permanentemente. Asimismo, los indicadores estarán en función de los publicados en el año anterior a la entrada en vigencia de la normativa propuesta, con la finalidad de establecer un comparativo porcentual de reducción de los accidentes de tránsito. Adicionalmente, se establece que el concesionario informa a las autoridades sobre las rutas ilegales. La estrategia que se emplearía sería, por ejemplo, reuniones semestrales en la cual el concesionario pueda reportar cuáles han sido las rutas no autorizadas creadas a efectos de evadir el peaje. En estas reuniones también se llevará registro del avance en la implementación de los telepeajes.

Sección 7: Consulta Pública

La consulta pública es necesaria para la transparencia y legitimidad de las decisiones y puede utilizarse en cualquier momento en el proceso de realizarse un AIR.

7.1 Describa de forma precisa, cuál fue el objetivo de la consulta pública y como se planeó y llevó a cabo

Lograr la transparencia, predictibilidad, apertura y participación activa en el proceso de producción normativa, el MTC llevó a cabo la Consulta Pública Regulatoria. Así pues, con fecha 12 de abril de 2024 se publicó en el Diario Oficial "El Peruano", la Resolución Ministerial N° 155-2024-MTC/01.02 mediante la cual "Disponen la publicación del proyecto de Decreto Supremo que modifica el Reglamento Nacional de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo N° 033-2001-MTC, para la implementación del peaje electrónico y de su Exposición de Motivos, en el Portal Institucional del Ministerio, recibiendo los comentarios de la ciudadanía en general. Asimismo, con fecha 23 de abril de 2024, se llevó a cabo una reunión en la sede del MTC con los principales actores.

7.2 Qué tipo de consulta pública realizó

Consulta pública regulatoria

7.3 ¿A qué actores interesados se consultó dentro proceso del análisis?

Concesionarios de la red vial nacional y urbana (Lima Metropolitana), SUTRAN, OSITRAN, PROVIAS NACIONAL, PNP, sociedad civil (Asociación Automotriz del Perú, Luz Ámbar, AFIN) y ciudadanía en general.

7.4 Explique de manera general los comentarios recibidos por la entidad (adjuntar su reporte de consulta pública con su matriz correspondiente)

Los comentarios se detallan en la Matriz adjunta.

[Ir a la matriz de comentarios](#)

7.5 Describa de manera general la forma en que se utilizaron los resultados de la Consulta Pública en la elaboración del proyecto normativo

Se ha elaborado una matriz que consolida y absuelve 26 comentarios (subdivididos, generalmente, en 6 comentarios, haciendo un total de 103 comentarios analizados y respondidos), los mismos que han sido empleados para la actualización del proyecto de Decreto Supremo. En el Informe se detalla cada uno los comentarios y su respectivo análisis.

[Ir al informe de consulta pública](#)

Sección VIII: Resumen y sugerencias

8.1 ¿Cuáles fueron las principales dificultades y limitaciones presentadas durante el desarrollo del AIR?

La Plataforma de Mejora Regulatoria presentó diversos errores al momento de cargar la información, sobre todo en los componentes referidos a los impactos económicos, sociales y ambientales. Asimismo, el Sistema requería de información que no se encuentra en los formatos en el Manual Operativo AIR, tales como la descripción de los impactos, entre otros. Adicionalmente, el sistema no guarda correctamente la información trabajada a pesar de que sale el aviso de confirmación, lo que genera que se tenga que ingresar en varias oportunidades la misma información. Cabe indicar, además, que el Sistema pone un límite de caracteres, lo cual no permite describir y explicar con claridad los diversos componentes que fundamentan el problema público y las alternativas de solución.

Finalmente, se debe señalar que el documento Word del Informe AIR descargado del sistema no recoge la información tal cual fue consignada en el aplicativo, eliminando parte de ella y desconfigurando el formato.

8.2 ¿Se encontraron soluciones para superar las dificultades presentadas en el desarrollo del AIR?

Una vez remitido el Expediente AIR, la CMCR evaluó la misma y emitió sus comentarios. Adicionalmente, la CMCR abrió la posibilidad de contar con una reunión el miércoles 21 de agosto y otra el lunes 09 de setiembre, las mismas que se llevaron a cabo y que permitieron absolver algunas dudas que se tenían.

8.3 De manera general, explicar cuáles fueron las principales mejoras implementadas en las disposiciones del proyecto normativo producto de la elaboración del AIR

A partir de la elaboración del AIR Ex Ante, se tomaron en cuenta los criterios para una óptima regulación como la evaluación de alternativas, el impacto, y las acciones para mitigar riesgos por incumplimiento. Estos criterios han sido de suma importancia para que se formule de una mejor manera el presente Decreto Supremo, ya que ha permitido dialogar con los principales actores y plantear la regulación luego de evaluar sus impactos.

**Anexo 1. Sección 3.1 Alternativas de solución
Disposiciones con costos de cumplimientos**

En caso se indentifique una alternativa de solución regulatoria deberá colocar los artículo del proyecto de norma donde se está que establecen y/o modifican obligaciones, condiciones, requisitos, responsabilidades o cualquier exigencia que genere o implique variación de costos en su cumplimiento por parte de las empresas, ciudadanos o sociedad civil.

Seleccione las disposiciones que establecen o modifican obligaciones, exigencias, condiciones, prohibiciones y/o acciones distintas a los trámites que correspondan a la propuesta

[Volver al inicio](#)

Costo de cumplimiento #1

Es importante mencionar que el proyecto de Decreto Supremo no está generando una obligación para que en los contratos de concesión vigentes se implemente el telepeaje, ello porque en los referidos contratos de concesión el uso de la tecnología para el cobro del peaje es optativo por parte del concesionario. En ese sentido, no hay un costo obligatorio de cumplimiento para el concesionario de un contrato vigente.

Por otro lado, para los futuros contratos de concesión, sí deberán contar con carriles con telepeaje (por lo menos 1). La cantidad de carriles con telepeaje será establecido en los contratos de concesión.

Ahora bien, respecto a los costos de cumplimiento, se ha recopilado en base a la información suministrada por los concesionarios de Lima Expresa y de la Red Vial 6 (Coviperu). En general, costos de cumplimiento comprenden el pago de permisos y tasas, el costo del equipamiento que será adquirido, tales como cámaras de video, computadoras, servidores, entre otros, los costos de adquisición de software especializado y su implementación, y finalmente los costos de instalación de los pórticos de lectura de placa e infraestructura complementaria requerida. De acuerdo con las estimaciones del concesionario Lima Expresa, para un proyecto de 11 garitas o puntos de peaje en total, se estima que los costos de inversión ascienden a 9.1 millones de soles, lo que significa un costo de 830 mil soles por garita de peaje electrónico. Asimismo, conforme a las estimaciones del concesionario de la Red Vial 6, para un proyecto de 52 garitas de peaje, el costo de inversión asciende a 39.5 millones de soles, lo que implica un costo de 760 mil soles por cada garita de peaje. En ese sentido, adoptando un escenario conservador con un margen de seguridad de aproximadamente el 25%, se estiman los costos de adopción en 1 millón de soles por cada garita implementada, que es un monto reducido en comparación con los beneficios que ofrece a los administrados en la forma de ahorros de tiempo en el pago.

Artículo(s) del proyecto normativo

CUARTA.- Implementación del telepeaje en los proyectos de concesión de carreteras

Las disposiciones relativas al peaje establecidas en los contratos de concesión vigentes, se circunscriben a lo señalado en dichos contratos. En caso se opte por la implementación del telepeaje, resulta de aplicación lo regulado en el presente Decreto Supremo, en atención a las estrategias señaladas en la Tercera Disposición Complementaria Final del presente Decreto Supremo.

Los proyectos de concesión de carreteras que aún no cuenten con un contrato suscrito al momento de la entrada en vigencia del presente Decreto Supremo, implementan el telepeaje en sus rutas concesionadas en coordinación con las entidades competentes.

Población que impacta Concesionarios

[Click para registrar trámites](#)

¿La regulación propuesta establece o modifica trámites?

Trámite #1	No se establecen o modifican trámites
Artículo(s) aplicable(s)	-
Nombre del trámite	-
Población que impacta	-

Requisitos

-

De contar disposiciones que establecen o modifican trámites, las cargas administrativas deberán pasar por el Análisis de Calidad Regulatoria Ex Ante. En ese caso dar **"click en registrar trámites"**

Anexo 2. Sección 4.1 Impactos y su significancia. Identificar los impactos (positivos y negativos) y su significancia (fuerte o débil), así como los grupos (empresas, ciudadanos, etc.) que serán afectados por las alternativas (cuadro breve de impactos)

Identificación de impactos de alternativas de solución *						
Grupos afectados/ Impactos	Usuarios de las vías		Estado		Personas jurídicas	
	De manera precisa la entidad deberá indicar de qué manera impacta la alternativa al grupo afectado identificado					
Opción Cero: Mantener el "status quo"						
Impactos económicos	Negativo	Fuerte	No Aplicable	Seleccione significancia	Negativo	Débil
	Consumidores y Familias Esta alternativa tiene un impacto económico fuerte debido a que el cobro tradicional del peaje en las garitas resulta ser un escenario latente para los embotellamientos en fechas de mayor flujo vehicular (feriados largos y fechas festivas) lo cual ocasiona que exista un sobrecosto en combustible para los conductores y un traslado de estos sobrecostos a los pasajeros (aumento del pasaje).		No hay un impacto relevante pues se mantienen las mismas medidas de fiscalización sin cambiar su efectividad		Funcionamiento del mercado Tiene un impacto negativo débil pues en la situación actual (opción cero) se viene generando pérdidas económicas para los administradores de las vías que tienen la tendencia a incrementarse en el tiempo debido a las evasiones de pago ocasionado por fugas en las garitas o por circular por rutas no autorizadas.	
Impactos sociales	Negativo	Débil	No Aplicable	Seleccione significancia	No Aplicable	Seleccione significancia
	Acceso y efectos sobre los sistemas de protección social, salud y educación Salud pública y seguridad Debido al malestar ocasionado por los elevados tiempos de espera que impacta sobre la calidad del servicio de transporte en general tanto para conductores como para pasajeros.		No hay un impacto relevante pues se mantienen las mismas medidas de fiscalización sin cambiar su efectividad		-	
Impactos ambientales	Negativo	Débil	No Aplicable	Seleccione significancia	No Aplicable	Seleccione significancia
	Calidad del aire El clima El exceso de consumo de combustible debido al tiempo extra de espera en cola para el cobro de peaje supone mayores emisiones de gases Co2, lo que genera mayor contaminación.		No hay un impacto relevante pues se mantienen las mismas medidas de fiscalización sin cambiar su efectividad		-	
Opción No Regulatoria 1: Permitir que sean los propios concesionarios o Provias Nacional quienes implementen mejoras						
Impactos económicos	Negativo	Fuerte	No Aplicable	Seleccione significancia	Positivo	Débil
	Consumidores y familias Esta alternativa tiene un impacto económico negativo fuerte puesto que, si bien puede haber algunas ganancias en los tiempos de atención por el uso del telepeaje, se les trasladaría a los usuarios de estas vías el costo asociado a la instalación de cada dispositivo en sus autos que disponga cada concesionario o gestor de la vía. Competitividad, comercio y flujos de inversión Esta alternativa tiene un impacto económico y social positivo débil debido a la potencial reducción de los tiempos de desplazamiento en los tramos que cuenten con telepeaje en la medida que el transportista haga uso de este servicio. Es decir, los pasajeros obtienen los beneficios de una mayor eficiencia en el cobro de peaje que les permite llegar a su destino más rápido.		-		Funcionamiento del mercado Esta alternativa tiene un impacto económico positivo débil al verse facilitado el cobro de peaje al emplear el telepeaje, con los ahorros vinculados al mismo (por ejemplo, personal de las casetas de peaje).	
Impactos sociales	Positivo	Débil	Positivo	Débil	Positivo	Débil
	Acceso y efectos sobre los sistemas de protección social, salud y educación Salud pública y seguridad Debido a la reducción de los tiempos de espera que impacta sobre la calidad del servicio de transporte en general tanto para conductores como para pasajeros.		Gobernanza, participación, buena administración, acceso a la justicia, medios de comunicación y ética Esta alternativa tiene un impacto social positivo débil ante el potencial uso de cámaras y otros mecanismos de identificación de los vehículos para los fines de fiscalización en donde se haya implementado telepeaje a favor de los organismos reguladores y/o la Policía Nacional.		Gobernanza, participación, buena administración, acceso a la justicia, medios de comunicación y ética. La falta de una regulación común propicia la diversidad de sistemas, lo que desincentiva al usuario a adquirir los equipos o sistemas que se requiera para cada uno de los administradores de las vías, no lográndose el alcance potencial de la medida.	
Impactos ambientales	Positivo	Débil	Seleccione valor	Seleccione significancia	Seleccione valor	Seleccione significancia
	Calidad del aire El clima El menor uso de combustible en el caso de implementarse sistemas free flow puede considerarse un impacto ambiental positivo débil.		-		-	
Opción No Regulatoria 2: Ampliar el diseño vial para contar con mas garitas (infraestructura)						
Impactos económicos	Positivo	Débil	Negativo	Fuerte	Negativo	Fuerte
	Consumidores y familias Esta alternativa tiene un impacto económico negativo fuerte puesto que, si bien puede haber algunas ganancias en los tiempos de atención por el uso del telepeaje, se les trasladaría a los usuarios de estas vías el costo asociado a la instalación de cada dispositivo en sus autos que disponga cada concesionario o gestor de la vía. Competitividad, comercio y flujos de inversión Esta alternativa tiene un impacto económico y social positivo débil debido a la potencial reducción de los tiempos de desplazamiento en los tramos que cuenten con telepeaje en la medida que el transportista haga uso de este servicio. Es decir, los pasajeros obtienen los beneficios de una mayor eficiencia en el cobro de peaje que les permite llegar a su destino más rápido.		Autoridades Públicas Esta alternativa tiene un impacto económico negativo fuerte ante el financiamiento de la infraestructura en el caso de las vías no concesionadas y la revisión de los contratos de las vías concesionadas.		Costos operativos Esta alternativa tiene un impacto económico negativo fuerte ante el financiamiento de la infraestructura.	
Impactos sociales	Positivo	Fuerte	Negativo	Débil	No Aplicable	Seleccione significancia
	Acceso y efectos sobre los sistemas de protección social, salud y educación Salud pública y seguridad Debido a la reducción de los tiempos de espera que impacta sobre la calidad del servicio de transporte en general tanto para conductores como para pasajeros.		Gobernanza, participación, buena administración, acceso a la justicia, medios de comunicación y ética Esta alternativa tiene un impacto social negativo débil ante la revisión de las condiciones de concesión de las vías y el financiamiento de la infraestructura.		-	
Impactos ambientales	Positivo	Débil	No Aplicable	Seleccione significancia	No Aplicable	Seleccione significancia
	Calidad del aire El clima El menor uso de combustible en el caso de implementarse sistemas free flow puede considerarse un impacto ambiental positivo débil.		-		-	
Opción Regulatoria: Modificar el RETRAN						
Impactos económicos	Positivo	Fuerte	No Aplicable	Seleccione significancia	Positivo	Fuerte
	Consumidores y Familias Ante la reducción de los tiempos de atención en los peajes al emplearse telepeaje, la reducción en el uso de combustible ante la implementación de free flow (el vehículo ya no se detiene), las facilidades para el pago, propiciándose el uso de un único sistema para el cobro del peaje (tercera plaza), con lo que ya cuentan un número importante de vehículos.		-		Funcionamiento del mercado Al incorporar el sistema de Telepeaje se facilita el cobro del mismo y se evitan evasiones y/o daños a las garitas o infraestructura. Asimismo, se incurre en un ahorro de un costo operativo vinculado a dicha implementación (por ej. Personal de las casetas de peaje).	
Impactos sociales	Positivo	Fuerte	Positivo	Débil	Positivo	Fuerte
	Acceso y efectos sobre los sistemas de protección social, salud y educación Salud pública y seguridad Debido a la potencial reducción de los tiempos de desplazamiento en los tramos que cuenten con telepeaje en la medida que el transportista haga uso de este servicio (lo que es más probable en esta alternativa).		Gobernanza, participación, buena administración, acceso a la justicia, medios de comunicación y ética Esta alternativa tiene un impacto social positivo débil ante el potencial uso de cámaras y otros mecanismos de identificación de los vehículos para los fines de fiscalización en donde se haya implementado telepeaje a favor de los organismos reguladores y/o la Policía Nacional.		Gobernanza, participación, buena administración, acceso a la justicia, medios de comunicación y ética. Contar con una regulación común propicia la implementación y uso del telepeaje, lográndose aprovechar sus ventajas.	
Impactos ambientales	Positivo	Débil	No Aplicable	Seleccione significancia	Seleccione valor	Seleccione significancia
	Calidad del aire El clima El impacto ambiental positivo débil se asocia a la reducción en el uso del combustible y por ende menores emisiones de co2.		-		-	

*Se deben listar los impactos económicos, sociales y ambientales (positivos y negativos/fuertes, moderados y débiles) considerando como guía la taxonomía de impactos del Anexo 1, pudiéndose considerar otros impactos no incluidos en dicha taxonomía, de ser necesario.

Anexo 3. Sección 4.2 Cuadro detallado de costos y beneficios para cada alternativa. Deberá acompañar a la evaluación del cuadro de costos y beneficios, el análisis sobre la selección de los niveles de significancia de los costos y beneficios para la alternativa de solución preferida.

Costos / beneficios		Cuadro detallado de costos y beneficios **																
		Opción cero				Opción No Regulatoria: "Permitir que sean los propios concesionarios o Provis Nacional quienes implementen mejoras"				Opción No Regulatoria "Ampliar el diseño vial para contar con mas garitas (infraestructura)"				Opción Regulatoria "Modificar el RETRAN"				
		Usuarios de las vías	Estado	Personas jurídicas	Total	Usuarios de las vías	Estado	Personas jurídicas	Total	Usuarios de las vías	Estado	Personas jurídicas	Total	Usuarios de las vías	Estado	Personas jurídicas	Total	
C.1.Costos Directos (CD)	C.1.1. Costos de cumplimiento	C.1.1.1.Pagos directos	3	No Aplicable	No Aplicable	3	2	No Aplicable	No Aplicable	2	3	3	3	9	1	No Aplicable	1	2
		C.1.1.2. Costos sustantivos de cumplimiento	No Aplicable	No Aplicable	3	3	No Aplicable	No Aplicable	2	2	No Aplicable	No Aplicable	2	2	No Aplicable	No Aplicable	1	1
		C.1.1.3.Cargas administrativas	No Aplicable	No Aplicable	2	2	No Aplicable	No Aplicable	1	1	No Aplicable	No Aplicable	1	1	No Aplicable	No Aplicable	No Aplicable	0
C.2.Costos de observación o de implementación (CO)	C.2.1. Costos únicos de adaptación		No Aplicable	No Aplicable	No Aplicable	0	2	No Aplicable	No Aplicable	2	No Aplicable	No Aplicable	No Aplicable	0	No Aplicable	No Aplicable	No Aplicable	0
		C.2.3. Costos de monitoreo, inspecciones y sanciones	No Aplicable	2	2	4	No Aplicable	No Aplicable	No Aplicable	0	No Aplicable	No Aplicable	No Aplicable	0	No Aplicable	No Aplicable	No Aplicable	0
Costos totales (CD + CI + CO)			3	2	7	12	4	0	3	7	3	3	6	12	1	0	2	3
B-1 Beneficios Directos (BD)	B-1.1 Salud, B-1.2 Medioambiente y B-1.3 Seguridad		No Aplicable	No Aplicable	No Aplicable	0	1	No Aplicable	No Aplicable	1	1	No Aplicable	No Aplicable	1	2	No Aplicable	No Aplicable	2
		B-1.4 Eficiencia de mercado y B-1.5 Reducción de costos	No Aplicable	No Aplicable	No Aplicable	0	1	No Aplicable	No Aplicable	1	1	No Aplicable	No Aplicable	1	3	No Aplicable	No Aplicable	3
B-2 Beneficios Indirectos (BI*)	B-2.1 Beneficios indirectos de cumplimientos		No Aplicable	No Aplicable	No Aplicable	0	No Aplicable	1	1	2	No Aplicable	No Aplicable	No Aplicable	0	1	2	2	5
B-3 Beneficios no monetizables (BNM)	B-3.1 Otros beneficios no monetizados		No Aplicable	No Aplicable	No Aplicable	0	No Aplicable	No Aplicable	No Aplicable	0	No Aplicable	No Aplicable	No Aplicable	0	2	No Aplicable	No Aplicable	2
Beneficios totales (BD + BI)			0	0	0	0	2	1	1	4	2	0	0	2	8	2	2	12
Beneficios Neto (Beneficios totales -Costos totales)			-3	-2	-7	-12	-2	1	-2	-3	-1	-3	-6	-10	7	2	0	9

*El análisis de los costos y beneficios indirectos se realizarán para los proyectos socioambientales.

**Leyenda:

La entidad deberá ser capaz de identificar los siguientes niveles de significancia y justificar el porqué de su elección (Ver los criterios establecidos en el punto 7 de cuestiones previas):

- (+) Significancia baja: 1
- (++) Significancia moderada: 2
- (+++) Significancia fuerte: 3

Nota: 1. El análisis de los costos y beneficios identificados deberá ser realizado para cada grupo afectado, teniendo en cuenta la alternativa de solución planteada.

2.El esquema y la descripción de los costos se encuentra en el Gráfico 5 Mapa general de costos (ver págs. 35 y ss.). Sólo completar los beneficios y costos que sean aplicables a cada propuesta. En la Tabla 16 del ANEXO 2 Taxonomía de los costos de la regulación (ver pág. 60) se proporciona las definiciones de los tipos de costos. En la Tabla 17 del ANEXO 3 Taxonomía de los beneficios de la regulación (ver págs. 63) se proporciona las definiciones de los tipos de beneficios.

Anexo 4. Sección 7.4 Explicar de manera general los comentarios recibidos por la entidad (adjuntar su reporte de consulta pública con su matriz correspondiente)

MATRIZ DE REPORTE DE RESULTADO DE LA CONSULTA PÚBLICA DEL PROYECTO DE NORMA: Decreto Supremo que modifica el Reglamento Nacional de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo N° 033-2001-MTC, para la implementación del telepeaje												
Entidad		Ministerio de Transportes y Comunicaciones - MTC										
Nombre de la persona que sustentó la información		Paolo Fernández Rojas										
N°	Identificación (Nombre o Razón Social)	Representante Legal	Número de documento	Tipo de documento	Tema/Sección del documento/Artículo	Comentario	Sustento	Pertinencia (Si/No)	Comentario aceptado (Si/No)	Sustento de la respuesta	¿Confluye a la modificación del artículo del Proyecto Normativo?	Consignar el nuevo artículo
1	Francisco Capuro de la Piedra	---	---	---	---	<p>Me parece genial la idea de que el MTC imponga un sistema de pago del peaje por vía electrónica.</p> <p>Mi única sugerencia es, de que las barras de peaje, las casetas de pago en efectivo, tengan una marca muy clara y fácil de identificar, como una raya del ancho de un carro, pintada en el piso a una cantidad de metros determinada de la caseta de pago. Que sirva como "guión" para que si el conductor de auto, llega hasta esta marca, todas las casetas de peaje deberán abrir el tráfico, para que pasen una cantidad de carros determinada, en pagar... así fomentamos a que los peajes sean más rápidos y haya más casetas de pago."</p>	---	SI	SI	<p>El proyecto establece la obligación del gestor de la vía de implementar una señalización adecuada que permita al conductor identificar el carril del pago electrónico del peaje.</p> <p>En atención a ello, las particularidades de la implementación se encuentran a cargo del gestor de la infraestructura vial (concesionario), Provas Nacionales, Gobierno Regional o Gobierno Local, como bien lo ha señalado el ciudadano.</p>	NO	---
2	DIFSERVIN S.A.C	---	RUC	20513937599	---	<p>Los peajes dentro de la ciudad son una vergüenza nacional y claro ejemplo para el mundo que estamos expuestos de corrupción y empresas corruptas que solo ven formas de ingreso fácil.</p> <p>Entre todos debemos sacar una propuesta para que hagan una LEY DEL PEAJE que no existe.</p> <p>1. Prohibido los peajes dentro de cualquier ciudad a menos de 50 km a la redonda. 2. Los peajes deben estar alejados de cualquier ciudad, distrito, pueblo o asentamiento humano, con una distancia mínima de 50km a la redonda. 3. Si la población crece y esos 50 km de distancia se reduce el peaje también debe alzarse manteniendo los 50 km + 10 km proyectando el crecimiento de la población. 4. Si existe una población donde tengan más de mil habitantes, pero entre estos solo los que son terrenos valiosos para su distancia de acercamiento es 50km o menos, no se debe considerar peaje alguno dentro de ese terreno. Véase. 5. Cualquier peaje existente dentro de una población existente deberá ser retirado por vulnerar los derechos al libre tránsito por donde uno desea sin condiciones por donde si o no pasar.</p> <p>Solo así se fomenta no solo a empresas privadas e inversiones extranjeras, si no atraer el Perú es una cosa seria para hacer negocios. Es una vergüenza nacional saber que el estado promueva hacer ese anillo periférico de 35 km dentro de la ciudad y extraer 6 peajes x toda esa zona.</p> <p>Si para mí y mis clientes es un fastidio tener que estar en la ciudad y pagar x cruzar un distrito o otro, que dirán empresas extranjeras cuando lleguen a Perú y se encuentren con esta vergüenza no solo de estar si no de habitar y ser visto como de... "¿Por qué soy aterra más gente que quiere aprovechar del país o a qué que es Perú?"</p> <p>Nosotros tenemos el poder para que esto se haga hoy y de una vez acabemos con esas ambiciones de querer hacer cada metro de pistas a toda la ciudad cobrando peaje al pueblo.</p> <p>Para que existe regalías mineras si en lugar de usarlas en esas obras las usan en los sueldos inflados de esos sinvergüenzas del estado. Ellos dicen no q vamos a gastar dinero en el pueblo, mejor me lo gasto en mi sueldo y de mi gente. No saben q esto influye muchos factores que nos ira metiendo en el fondo."</p>	---	SI	NO	<p>Partimos por señalar que la provisión de infraestructura de calidad y la prestación de servicios públicos no solo de las obligaciones esenciales del Estado. Para atender esa necesidad de la ciudadanía, inicialmente era el Estado quien lo proveía de manera directa; no obstante, y en la medida de una mejor eficiencia, se optó por dotarlos indirectamente valiéndose de la experiencia y especialidad del sector privado.</p> <p>Acorde al Decreto Legislativo 1302, el empleo de la concesión representa el mecanismo jurídico más utilizado para lograr una colaboración de los privados para la satisfacción de intereses públicos siendo que ahora el rol del Estado es el ser garante en su ejecución.</p> <p>En el marco de sus competencias, el MTC y los gobiernos locales pueden implementar contratos de concesión, en atención a las necesidades identificadas y luego de un procedimiento de adjudicación y suscripción.</p> <p>Ahora bien, los comentarios del ciudadano hacen referencia a la elaboración de una normativa de rango legal (Ley del peaje) lo cual no es el objeto del presente proyecto normativo debido a que se propone la aprobación de un Decreto Supremo.</p>	NO	---
3	Fernando Coto Sánchez	---	---	---	---	<p>Teniendo en cuenta que de acuerdo con la Exposición de Motivos del proyecto de Decreto Supremo, el propósito de la norma es el de unificar y estandarizar el software que se utilizó en los peajes electrónicos a nivel nacional, surge la duda respecto de los sistemas de peajes electrónicos actualmente implementados y los proyectos de implementación de peaje electrónico que se encuentran en marcha en diversas concesiones de carretera.</p> <p>Si bien parecería razonable que exista una estandarización de tecnologías, lo cierto es que los diversos concesionarios, debido a sus requerimientos y necesidades, han implementado o planean estar próximos a desarrollar mecanismos de peaje electrónico específicos para sus carreteras bajo su gestión.</p> <p>Siendo así, y si bien es factible que diversas concesiones de carreteras opten por la implementación del PEAJE TEC, también resulta razonable que algunos concesionarios puedan no considerar necesario adecuar sus instalaciones a dicho sistema que busca impulsar el MTC con la propuesta normativa y/o preferir seguir desarrollando y ampliando sus propios sistemas de peaje electrónico.</p> <p>Por ello, sugerimos que se contemple en la modificación al Reglamento Nacional de Tránsito, en sus normas complementarias, la precisión que, en caso de los concesionarios de carretera hayan implementado o estén proyectando desarrollar mecanismos de peaje electrónico específicos en las carreteras a su cargo, dichos sistemas puedan mantenerse y desarrollarse de manera paralela al PEAJE TEC que viene impulsando el MTC."</p>	---	SI	SI	<p>Actualmente existen contratos de concesión suscritos y vigentes, tanto en la red vial nacional como en la red vial local.</p> <p>En atención a dicho escenario y a sus propias particularidades, la propuesta normativa ha establecido que la entidad a cargo de la administración de la vía o las empresas concesionarias pueden implementar el peaje electrónico.</p> <p>Es decir, es potestad de los concesionarios optar por el peaje electrónico para su implementación en sus vías terrestres, ello conforme al contrato de concesión donde se asigna el riesgo de la tecnología del cobro de peaje al concesionario.</p> <p>No obstante, desde el MTC se fomentan estrategias para que la implementación del telepeaje se realice a través del Tercera Placa (incorporados en el paréntesis), así como de la placa delerario y tosera.</p>	SI	<p>"CIUARTA.- Implementación del telepeaje en los proyectos de concesión de carreteras</p> <p>Las disposiciones relativas al peaje establecidas en los contratos de concesión vigentes, se circunscriben a lo señalado en dichos contratos. En caso se opte por la implementación del telepeaje, resulta de aplicación lo regulado en el presente Decreto Supremo, en atención a las estrategias señaladas en la Tercera Disposición Complementaria Final del presente Decreto Supremo.</p> <p>Los proyectos de concesión de carreteras que aún no cuentan con un contrato suscrito al momento de la entrada en vigencia del presente Decreto Supremo, implementarán el telepeaje en sus rutas concesionadas en coordinación con las entidades competentes.</p>
4	Capitales SAC	Vialdo Vega Olivos	RUC	20551286746	---	<p>En calidad de ciudadano y CEO, representante de una empresa especializada en soluciones de diseño de movilidad urbana, considero que la implementación de un sistema de peaje inteligente en Perú es una iniciativa fundamental para mejorar la gestión del tráfico en las ciudades peruanas. Me gustaría con respecto al caso de Buenos Aires y otro que los lecciones aprendidas allí pueden ser muy valiosas para nuestro país.</p> <p>La ciudad de Buenos Aires ha implementado un nuevo sistema de peaje inteligente denominado "Autopistas sin barreras", que ha tenido un impacto positivo en la fluidez del tráfico y la reducción de la congestión. El sistema, que utiliza tecnología de lectura electrónica de patentes y cobro automático, ha sido elogiado por su eficiencia y conveniencia.</p> <p>¿Cómo funciona el sistema de peaje de Buenos Aires?</p> <p>Portales electrónicos: El sistema se basa en una red de portales electrónicos ubicados en puntos estratégicos de la ciudad.</p> <p>Lectura de patentes: Cada portal está equipado con lectores láser y cámaras que identifican las patentes de los vehículos que pasan.</p> <p>Detección de tipo de vehículo: El sistema también detecta el tipo de vehículo, como automóvil, motocicleta o camión, para aplicar la tarifa correspondiente.</p> <p>Cobro automático: El cobro se realiza automáticamente a través de Telesap, un sistema de prepago, o mediante una factura que se envía al domicilio del propietario del vehículo.</p> <p>Beneficios del sistema de peaje de Buenos Aires</p> <p>Reducción de la congestión: El sistema ha contribuido a reducir la congestión en las calles de la ciudad al desalentar el uso de vehículos durante las horas pico.</p> <p>Mejora del flujo del tráfico: El cobro automático elimina la necesidad de detenerse en las cabinas de peaje, lo que fluidifica el tráfico.</p> <p>Disminución de la contaminación: Al reducir la congestión, el sistema también ayuda a disminuir la contaminación del aire.</p> <p>Mayor eficiencia: El sistema automatizado es más eficiente que los sistemas tradicionales de peaje manual.</p> <p>Comodidad para los usuarios: Los usuarios no necesitan tener efectivo a mano ni hacer largas filas para pagar el peaje.</p> <p>¿Podemos implementar estas Lecciones en Perú?</p> <p>El caso de Buenos Aires ofrece valiosas lecciones para Perú a la hora de implementar un sistema de peaje inteligente:</p> <p>Importancia de la tecnología: La tecnología de lectura de patentes y cobro automático es esencial para un sistema eficiente y conveniente.</p> <p>Diseño estratégico de la red de portales: La ubicación de los portales electrónicos debe ser cuidadosamente planificada para maximizar su impacto.</p> <p>Integración con sistemas de transporte público: El sistema de peaje debe integrarse con los sistemas de transporte público para fomentar su uso.</p> <p>Campañas de información y sensibilización: Es importante realizar campañas para informar a los usuarios sobre el nuevo sistema y sus beneficios.</p> <p>Consideración de las necesidades locales: El sistema debe adaptarse a las necesidades y características específicas de las ciudades peruanas, en la actualidad tenemos peajes en zonas que vulneran la libre transitabilidad de los vehículos.</p> <p>Conclusión</p> <p>La implementación de un sistema de peaje inteligente similar al de Buenos Aires en Perú podría tener un impacto positivo en la gestión del tráfico, la reducción de la congestión y la mejora de la calidad del aire. Es importante que las autoridades peruanas estudien cuidadosamente el caso de Buenos Aires y adapten el sistema a las necesidades locales para garantizar su éxito.</p> <p>Fortaleciendo la propuesta:</p> <p>-Enfoque en la eficiencia y la transparencia: Es crucial que el sistema de peaje sea lo más eficiente y transparente posible para generar la confianza de los usuarios. Esto implica garantizar la seguridad de los datos, la claridad en las tarifas y la facilidad de acceso a la información sobre el uso del sistema. (Con A4)</p> <p>-Promoción de la interoperabilidad: El sistema de peaje debe integrarse con los sistemas de transporte público existentes para incentivar su uso y fomentar una movilidad urbana más sostenible. Esto podría incluir descuentos para los usuarios del transporte público o la posibilidad de utilizar el mismo medio de pago para ambos sistemas. Es decir un sistema integral de peajes tanto urbanos como envías de evitamiento.</p> <p>-Consideración de las necesidades sociales: Es importante que el diseño del sistema de peaje tome en cuenta las necesidades de los sectores más vulnerables de la población. Se podrían implementar medidas como tarifas diferenciadas para vehículos de bajos ingresos o exenciones para servicios esenciales como ambulancias y vehículos de emergencia.</p> <p>-Participación activa de la sociedad civil: Es fundamental involucrar a la sociedad civil en el proceso de planificación e implementación del sistema de peaje. Esto permitirá recoger las opiniones y preocupaciones de los ciudadanos y asegurar que el sistema responda a sus necesidades.</p> <p>Conclusión final:</p> <p>Estoy convencido de que un sistema de peaje inteligente bien diseñado e implementado puede ser una herramienta poderosa para mejorar la movilidad urbana en Perú. Con un enfoque en la eficiencia, la transparencia, la interoperabilidad, la equidad social y la participación ciudadana, podemos crear un sistema que beneficie a todos los peruanos.</p> <p>Nota, que siendo un servicio ya sea ofrecido por el estado o por terceros privados este está incluido dentro de la tarifa el costo de mantenimiento y no se cobra por separado, si es que no llegas a usar la recarga que tienes como saldo en el país no se pierda por costos de mantenimiento la cual ya debería estar subyugada a la tarifa de peaje."</p>	---	SI	SI	<p>El ciudadano describe la casuística del peaje electrónico en Buenos Aires, indicando su funcionamiento y beneficios.</p> <p>El proyecto de Decreto Supremo que se viene impulsando desde el MTC tiene por finalidad reducir el congestionamiento vehicular y dinamizar la circulación en las gaitas de peajes, permitiendo el "free flow" del vehículo.</p> <p>Las recomendaciones del ciudadano hacen referencia a factores como la eficiencia y transparencia, promoción de la interoperabilidad, necesidades sociales y participación de la sociedad civil, las cuales se encuentran vinculadas con la aplicación del proyecto de Decreto Supremo.</p> <p>Justamente para una mejor acción de coordinación al momento de la operatividad de la normativa, se ha establecido en la Tercera Disposición Complementaria Final que se realizarán estrategias de implementación del peaje electrónico a cargo de las autoridades competentes.</p>	SI	<p>TERCERA.- Elaboración de estrategias para la implementación del telepeaje y garantizar el flujo vehicular en las rutas concesionadas y no concesionadas</p> <p>El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a través del Programa Especial de Infraestructura de Transporte Nacional - Provas Nacionales y de la Dirección General de Programas y Proyectos en Transporte, evalúa, articula y/o promueve, en el marco de sus competencias, la implementación de estrategias, proyectos piloto, programas y/o proyectos de inversión, innovación e implementación de herramientas tecnológicas, que coadyuven en la adecuada implementación del telepeaje en las redes viales concesionadas y no concesionadas, en coordinación con las entidades públicas competentes y actores privados.</p> <p>Las autoridades descritas en el párrafo anterior, los Gobiernos Regionales y Gobiernos Locales, con el apoyo de la Superintendencia de Transportes Terrestre de Personas, Carga y Mercaderías - SUTRAN, la Policía Nacional del Perú y el Ministerio Público, en el ámbito de sus competencias, pueden coadyuvar las acciones necesarias para la creación y el inicio de correspondencia, de la determinación de las responsabilidades administrativas y/o penales de las rutas que no forman parte de carreteras, vías urbanas o del Sistema Nacional de Carreteras - SINAC. La entidad a cargo de la gestión de la infraestructura o el concesionario, brinda información a las autoridades citadas alterando sobre las rutas no autorizadas.</p>

Anexo 4. Sección 7.4 Explique de manera general los comentarios recibidos por la entidad (adjuntar su reporte de consulta pública con su matriz correspondiente)

MATRIZ DE REPORTE DE RESULTADO DE LA CONSULTA PÚBLICA DEL PROYECTO DE NORMA: Decreto Supremo que modifica el Reglamento Nacional de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo N° 033-2001-MTC, para la implementación del telepeaje												
Entidad		Ministerio de Transportes y Comunicaciones - MTC										
Nombre de la persona que sustentó la información		Paolo Fernández Rojas										
N°	Identificación (Nombre o Razón Social)	Representante Legal	Número de documento	Tipo de documento	Tema/Sección del documento/Artículo	Comentario	Sustento	Pertinencia (Si/No)	Comentario aceptado (Si/No)	Sustento de la respuesta	¿Confluye a la modificación del artículo del Proyecto Normativo?	Consignar el nuevo artículo
5		---	---	---	Artículo 20	"Dado que el estado peruano desea implementar sistemas de detección vehicular y agilizar "realizmas" el tránsito en los peajes, deberá utilizar tecnología "Free flow" como en grandes ciudades de América."	---	SI	SI	Mediante el presente Decreto Supremo se busca implementar el "free flow", es decir, una circulación fluida (sin detenerse) en las garitas. Para ello se propone eliminar la "Tercera placa" (alotomaría pegada en el parabrisa), así como la placa electrónica y/o tiras, como la herramienta que posibilita la identificación de la categoría vehicular, la cuantificación del monto del peaje y su pago automático.	SI	Artículo 2.- Definiciones Para los fines del presente Reglamento se entiende por: (...) Telepeaje: Mecanismo por el cual se realiza la identificación del vehículo a través de la plancha metálica o de la calcomanía holográfica de seguridad (tercera placa), como elementos que integran la placa crítica nacional de rodaje, y cuya información permite al lector incorporado instalado en la infraestructura de peaje, la clasificación vehicular y el procesamiento del pago automático por la entidad a cargo de la gestión de la infraestructura o el concesionario, en la necesidad que el vehículo se detenga."
6		---	---	---	Artículo 327	"Si todas las concesiones viales o los peajes del MTC están interconectados por un solo sistema, permitirá la detección de los infractores rápidamente y un aviso de alerta a la Policía para su acción"	---	SI	SI	Tengamos presente que la "Tercera placa" es una calcomanía de uso obligatorio, según lo señalado en el artículo 11 del Decreto Supremo N° 017-2008-MTC. El artículo 13 del referido Decreto Supremo señala que la Tercera placa "podrá ser utilizada como dispositivo de identificación para el cobro de tarifas de peaje electrónico, así como para la implementación de otros Sistemas Inteligentes de Transporte, lo que incluye pero no se limita al control de velocidades, control de peaje electrónico e identificación de infracciones en los registros administrativos que para tal efecto disponga el órgano competente." Así pues, el presente proyecto de Decreto Supremo apunta a impulsar el uso de la tercera placa como un instrumento que sirva para el peaje electrónico, así como su interoperabilidad con las entidades competentes en tránsito terrestre.	NO	---
7	J. Oswaldo Espinoza C.	---	---	---	Artículo 2	"Las etiquetas electrónicas RFID tienen un tiempo de vida considerable para un proyecto de esta magnitud, se debe contemplar el uso (adicional) de tecnología OCR en la detección de vehículos. Más aun cuando en las casetas de peaje del MTC no existe señalización que permita separa los tipos de vehículos (el metal afecta en la lectura RFID)."	---	SI	SI	El proyecto de Decreto Supremo estipula en su Tercera Disposición Complementaria Final la evaluación, promoción y activación de estrategias, proyectos, planes, programas y/o proyectos de inversión que coadyuven a la implementación del peaje electrónico. Así pues, como actor clave tenemos a la Asociación Automotriz del Perú - AAP, debido a que ellos son quienes proponen la "tercera placa" con lo que conllevaría una coordinación cercana, y con otras entidades que correspondan, para la adecuada implementación de la lectura de dicho dispositivo para el peaje electrónico. Las autoridades descritas en el párrafo anterior, los Gobiernos Regionales y Gobiernos locales, con el apoyo de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías - SUTRAN, la Policía Nacional del Perú y el Ministerio Público, en el ámbito de sus competencias, pueden coordinar las acciones necesarias para la creación y el inicio del componente de la determinación de las responsabilidades administrativas y penales de las rutas que no formen parte de caminos, vías urbanas o del Sistema Nacional de Carreteras - SINAC. La entidad a cargo de la gestión de la infraestructura o el concesionario, brinda información a las autoridades citadas adelantando sobre las rutas no autorizadas.	SI	TERCERA.- Elaboración de estrategias para la implementación del telepeaje y garantizar el flujo vehicular en las rutas concesionadas y no concesionadas. El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a través del Programa Especial de Infraestructura de Transporte Nacional - Provisión Nacional y de la Dirección General de Programas y Proyectos de Transporte, evalúa, activa y/o promueve, en el marco de sus competencias, la implementación de estrategias, proyectos, planes, programas y/o proyectos de inversión, innovación e implementación de herramientas tecnológicas, que coadyuven en la adecuada implementación del telepeaje en las rutas viales concesionadas y no concesionadas, en coordinación con las entidades públicas competentes y actores privados.
8		---	---	---	Artículo 19-A	"El pago debe estar asociado al dueño del vehículo y este deberá llegar como un recibo de pago de servicios (similar al agua, electricidad, internet)."	---	SI	NO	El pago del peaje lo realiza el usuario de la infraestructura vial, lo cual puede ser el mismo propietario del vehículo, o un conductor (que no es propietario). En ese sentido, el pago del peaje lo realiza el usuario de la vía que circula por la carretera.	NO	---
9		---	---	---	---	Comentarios generales 1. El sistema de detección de peajes deberá realizarse con el sistema RFID y OCR ambos (siendo el RFID el primario dada su velocidad de lectura), no todos los vehículos bene de la placa. 2. La lectura de la tercera placa /placa deberá consultar en SUNAPP para poder identificar al propietario del vehículo. 3. La idea es implementar Free-flow en todas las concesiones, caso contrario pasar a AV (como en Lima Express). 4. Desarrollar una APP móvil para que el usuario pueda identificar las transacciones de su placa/vehículo. 5. Los transitos por los peajes deberán llegar a estados de cuenta y estos deberán ser catalogados como pago de servicios. 6. Los sistemas de todas las concesiones deberán estar interconectados a través de tecnología Blockchain en su defecto un sistema transaccional. 7. El pago de los peajes deberá ser realizado de acuerdo con el uso de la aplicación (cobro por kilómetro) 8. Entre otras:	---	SI	SI	Los comentarios descritos hacen referencia a la operatividad del pago electrónico del peaje. Como bien se ha señalado, la Tercera Disposición Complementaria Final del proyecto de Decreto Supremo estipula la evaluación, promoción y activación de estrategias, proyectos, planes, programas y/o proyectos de inversión que coadyuven a la implementación del peaje electrónico. Así pues, las coordinaciones sobre la tecnología RFID, el desarrollo de un aplicativo, interoperabilidad de la información con las autoridades competentes (El SUTRAN, municipalidades provinciales, PNP), serán objeto de coordinación al momento de la implementación de la normativa, lo cual será de manera progresiva.	NO	---
10		---	---	---	Artículo 327	"Para el ítem 3. Conforme se ha señalado en la exposición de motivos, siendo que el administrador de garitas o infraestructura de peaje (Provincia Nacional, Gobierno Regional, Gobierno Local y el Concesionario de un contrato) pueden remitir los medios probatorios a la autoridad competente, formalizando de esta manera la denuncia ciudadana posterior al plazo señalado de 48 horas. Al respecto, siendo que la incidencia de fugas al peaje tanto manual como electrónico representa un estimado del 1% del flujo total (cantidad que varía según la ubicación geográfica de la infraestructura de peaje - urbano y/o rural, en capital e en provincia) e procedimiento establecido para formular esta denuncia resulta excesivo lento y de alta carga administrativa, tanto para los administradores de peajes como para la autoridad competente. Al respecto se recomienda precisar en el procedimiento administrativo lo siguiente: "Al tener día útil de cada mes, los administradores de peaje envían a la autoridad competente el listado de vehículos que han incurrido en fuga y/o evasión al pago de peaje durante el mes precedente. Para cada caso, deberán adjuntar los medios probatorios que evidencian la comisión de la infracción (pagos físicos o fotográficos y de ser el caso para MAS o MAF) el registro de la fuga detectada en su sistema de peaje." Para conocimiento, adicional a las fugas tradicionales en las que se cobra esta norma, existen otras que ocurren cuando un usuario no cuenta con dinero para realizar el pago, en estos casos los administradores de peaje ocasional y excepcionalmente suscribe un reconocimiento de deuda o compromiso de pago, por el cual el usuario se compromete a pagar el peaje en un plazo preestablecido (usualmente 48 h). Esta forma de pago por los peajes es registrada en los sistemas de control y cuentan con documento físico que contiene los datos del vehículo y los datos y firma del conductor. Este compromiso de pago si no cumple en el plazo establecido se convierte en una Fuga, por lo que es importante que también exista un mecanismo para que se incorpore en el proyecto y pueda también ser sancionado como fuga de peaje."	---	SI	NO	El actual numeral 3 del artículo 327 del RETRAN posibilita que cualquier ciudadano (como por ejemplo, los concesionarios), pueden realizar las denuncias por la comisión de infracciones de tránsito, siendo que no se ha establecido un plazo máximo. Ahora bien, no resultaría prudente señalar un plazo debido a que cada red vial cuenta con las características propias de la vía, siendo que la remisión de las denuncias pueden encontrarse sujeta a su cercanía a zonas urbanas, mientras otras se encuentran alejadas y requieren de un mayor tiempo para realizar las denuncias. En cuanto a los numerales 19.3 del artículo 10 y numeral 3.3 del artículo 327 del RETRAN que hacen referencia a la cuarenta y ocho (48) horas para el pago del peaje, será retirado, en tanto que, de la evaluación realizada, dicho factor podría impactar un incentivo negativo para la evasión del peaje, conforme lo señalado por OSITRAN.	NO	---
11	Concesionaria Ruta de Lima S.A.C	---	---	---	Artículo 327	"Para el ítem 3.1 y 3.2 Cuando la autoridad competente, posterior a la evaluación del listado de vehículos que fue entregado por el administrador de peaje, determina que si justifica o no justifica el inicio de procedimiento sancionador, deberá emitir comunicación de retiro al administrador de peaje a fin de que puedan tener trazabilidad respecto al estado de cada caso y/o registrar en sus estados financieros la no recuperación del importe debido de cobro en el peaje. Para todos los casos en que la autoridad competente determina que SI JUSTIFICA el inicio del procedimiento sancionador, es de importancia para todos los Administradores de Peaje, que ésta acción no solo se circunscriba al pago de la multa y/o a la aplicación de medidas preventivas, sino que es de suma prioridad que todo el proceso inicie con el PAGO DE LAS (S) FUGAS, para lo cual el administrador de peaje emita los documentos probatorios de este pago. Tanto la evidencia del pago de la(s) fuga(s) como del pago de la infracción deben ser los requisitos para levantar la medida preventiva (Retención del vehículo)."	---	SI	NO	En el marco de un procedimiento sancionador, la configuración de la infracción determina la imputación e inicio a través del acto administrativo de notificación. En cuanto a la tramitación del procedimiento, el artículo 171 de la Ley 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, establece que solo los administrados, sus representantes o su abogado, tienen derecho de acceso al expediente. En ese sentido, no cabe el reporte de las entidades a los concesionarios sobre los detalles del procedimiento administrativo sancionador. En cuanto a la retención del vehículo como "medida preventiva", el numeral 2 del artículo 299 del RETRAN manifiesta que "en caso que no se haya separado las tarifas o delincencias que motivó la retención del vehículo, dentro del plazo máximo señalado en el párrafo anterior, el vehículo será liberado en el depósito vehicular correspondiente". En ese sentido, en caso de retención y no pago del peaje, el vehículo podría ser internado.	NO	---

Anexo 4. Sección 7.4 Explique de manera general los comentarios recibidos por la entidad (adjuntar su reporte de consulta pública con su matriz correspondiente)

MATRIZ DE REPORTE DE RESULTADO DE LA CONSULTA PÚBLICA DEL PROYECTO DE NORMA: Decreto Supremo que modifica el Reglamento Nacional de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo N° 033-2001-MTC, para la implementación del telepeaje												
Entidad		Ministerio de Transportes y Comunicaciones - MTC										
Nombre de la persona que sustentó la información		Paolo Fernández Rojas										
N°	Identificación (Nombre o Razón Social)	Representante Legal	Número de documento	Tipo de documento	Tema/Sección del documento/Artículo	Comentario	Sustento	Pertinencia (Si/No)	Comentario aceptado (Si/No)	Sustento de la respuesta	¿Confluye a la modificación del artículo del Proyecto Normativo?	Consignar el nuevo artículo
12		---	---	---	Tercera Disposición Complementaria Final	<p>"Dentro de esta disposición o mediante incorporación de una Cuarta deben establecer la necesidad de asegurar que la autoridad competente cuente con dispositivos portátiles para la lectura de la TERCERA PLACA (y/o tag RFID) así mismo reformular y/o validar la información contenida en la TERCERA PLACA DE RODAJE, la cual además de contar con información de las características vehiculares deberá contener también los datos del propietario.</p> <p>Si bien el presente proyecto está centrado en orientar esfuerzos para la implementación del peaje electrónico, la tercera placa de rodaje puede ser empleada como una herramienta muy eficaz para la seguridad vial, en dicho sentido, debe ser el input para que las autoridades competentes doten a la ciudad de lectores RFID y cámaras OCR que permita la identificación de vehículos en tiempo real"</p> <p>"Un vehículo robado puede ser detectado en cuestión de minutos con estas herramientas tecnológicas."</p>	---	SI	NO	<p>Como bien se ha señalado, la Tercera Disposición Complementaria Final del proyecto de Decreto Supremo estipula la evaluación, promoción y articulación de estrategias, proyectos, planes, programas y/o proyectos de inversión que coadyuven a la implementación del peaje electrónico.</p> <p>En ese sentido, la interoperabilidad de la información de la tercera placa forma parte de los labores de coordinación de implementación, como será las acciones para precisar adecuadamente la información del RFID de la Tercera Placa.</p>	NO	---
13		---	---	---	Segunda Disposición Complementaria Final	<p>"De la revisión del proyecto no se advierte que se haya regulado la adecuación de las empresas concesionarias que a la fecha tienen implementado un sistema de pago con dispositivo electrónico, aspecto que debe tenerse en cuenta, en todo caso, en los Lineamientos"</p>	---	SI	SI	<p>Si bien es cierto la implementación del peaje electrónico es facultativo por parte de los concesionarios (concesiones vigentes), no obstante, con la Tercera Disposición Complementaria Final se busca implementar estrategias para que tengan a bien aplicar la tecnología RFID de la Tercera placa y se posibilite el "free flow" (circulación sin detenerse).</p> <p>Así pues, es a cuenta y riesgo del concesionario la implementación de la tecnología para el cobro del peaje, el cual puede usar una tecnología diferente a la señalada en el presente Decreto Supremo.</p>	SI	<p>TERCERA.- Elaboración de estrategias para la implementación del telepeaje y garantizar el flujo vehicular en las rutas concesionadas y no concesionadas</p> <p>El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a través del Programa Especial de Infraestructura de Transporte Nacional - Proyen Nacional y de la Dirección General de Programas y Proyectos en Transporte, evalúa, articula y/o promueve, en el marco de sus competencias, la implementación de estrategias, proyectos, planes, programas y/o proyectos de inversión, innovación e implementación de herramientas tecnológicas, que coadyuven a la adecuada implementación del telepeaje en las rutas viales concesionadas y no concesionadas, en coordinación con las entidades públicas competentes y actores privados.</p> <p>Las autoridades descritas en el párrafo anterior, los Gobiernos Regionales y Gobiernos locales, con el apoyo de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías - OSITRAN, la Policía Nacional del Perú y el Municipio Público, en el ámbito de sus competencias, pueden coordinar las acciones necesarias para la clausura y el inicio, de corresponder, de la determinación de las responsabilidades administrativas y/o penales de las rutas que no forman parte de caminos, vías urbanas o del Sistema Nacional de Carreteras - SINAC. La entidad a cargo de la gestión de la infraestructura o el concesionario, brinda información a las autoridades citadas alertando sobre las rutas no autorizadas.</p>
14		---	---	---	Artículo 2	<p>"Los Contratos de Concesión de la Red Vial contienen cláusulas que regulan la medición del TEC (Tiempo de Espera en Calle), el cual corresponde al promedio de tiempo de espera por vehículo en una estación de peaje o pesaje. La inclusión de una disposición relacionada, también, con las estaciones de Peaje que se denominan "PEAJE TEC" podría inducir a confusión a los usuarios de la vía e incluso a las mismas empresas concesionarias al utilizar las mismas siglas."</p>	---	SI	SI	<p>Tomando en cuenta que la finalidad del presente Decreto Supremo es reducir el congestionamiento vehicular y dinamizar la circulación en las giratas de peajes, permitiendo el "free flow" del vehículo.</p> <p>Se ha visto por conveniente retirar el término "PEAJE TEC" e incorporar una definición de "TELEPEAJE" que tiene como principal característica que el pago del peaje se realiza sin que el vehículo se detenga.</p>	SI	<p>Artículo 2.- Definiciones</p> <p>Para los fines del presente Reglamento se entiende por: (...)</p> <p>Telepeaje: Mecanismo por el cual se realiza la identificación del vehículo a través de la plancha metálica o de la calorimetría holográfica de seguridad (tercera placa), como elementos que integran la placa única nacional de rodaje, y cuya información permite al lector tecnológico instalado en la infraestructura de peaje, la clasificación vehicular y el procesamiento del pago automático por la entidad a cargo de la gestión de la infraestructura o el concesionario, sin la necesidad que el vehículo se detenga."</p>
15		---	---	---	Artículo 2	<p>"La norma no establece la obligatoriedad del pago del peaje de forma electrónica, sino que lo consigna como una potestad del concesionario, como a la fecha ocurre, conforme a los contratos de concesión."</p>	---	SI	SI	<p>Actualmente se cuentan con cláusulas (IE) contratos de concesión en la red vial nacional los cuales fueron suscritos y cuentan con derechos y obligaciones para la construcción, mantenimiento y operación de las rutas.</p> <p>En atención a ello, las obligaciones y asignaciones de riesgo respecto a la implementación de la tecnología que se implementa para el cobro del peaje, se estipulan en cada uno de dichos contratos de concesión.</p> <p>En ese sentido, y tomando en cuenta la seguridad jurídica de los contratos, se debe respetar lo estipulado en los contratos vigentes. No obstante, desde el MTC se busca una implementación del telepeaje en atención a las coordinaciones que pueda tenerse con los concesionarios.</p> <p>Para lograr ello, el proyecto de Decreto Supremo ha incorporado la Tercera Disposición Complementaria Final en la cual se establece la realización de estrategias para la implementación del telepeaje en los contratos vigentes, apuntando el diálogo con los actores.</p>	NO	---
16	OSITRAN (Gerencia de Supervisión y Fiscalización)				Artículo 2	<p>"Tal como ha sido planteado el proyecto de norma, esto generará que se tengan múltiples tecnologías de peaje electrónico sobre lo cual, si arremetamos por el número de concesionarios que se tienen bajo el ámbito del OSITRAN (16 + 1 (adjudicación)+17), las dos (02) concesiones viales metropolitanas, y los peajes de PROVIAS, podríamos estar en un escenario de tener hasta veinte (20) tecnologías distintas que no tienen una ESTANDARIZACIÓN Y/O INTEROPERABILIDAD entre sí.</p> <p>La previsión de la estandarización y/o interoperabilidad, de los sistemas de cobro electrónico, como parte de la norma, es vital para un escenario 2024, donde existen tecnologías de punta que permiten optimizar los procesos, como la IA, contratos blockchain, entre otros, lo cual, permitirá maximizar los beneficios que se busca con estos sistemas, debido a que si no se realiza, se generará que, por ejemplo, un usuario tipo carga pesada que transita por muchos de los peajes existentes, tenga una serie de dispositivos distintos, probablemente uno por cada concesión y/o operador.</p> <p>Sobre esto último, se recomienda que el MTC, busque a través de cooperación internacional u otro mecanismo, experiencias de otros países que hayan logrado un proceso de estandarización y/o interoperabilidad exitosos para estos sistemas."</p>	---	SI	SI	<p>Se reformula el Decreto Supremo a efectos de establecer que el "PEAJE TEC", sea con la "Tercera placa" (holograma pegado en el parabrisa), así como la placa deflitora o flitora (plancha metálica).</p> <p>Tengamos presente el artículo 13 del Decreto Supremo N° 017-2008-MTC que señala que la Tercera placa podrá ser utilizada como dispositivo de identificación para el cobro de tarifas de peaje electrónico, (...)</p> <p>Así pues, en caso un concesionario opte por implementar el telepeaje, lo realice utilizando la tercera placa y no otro dispositivo (estándarse que el parabrisa se tiene de varios hologramas).</p>	SI	<p>Artículo 2.- Definiciones</p> <p>Para los fines del presente Reglamento se entiende por: (...)</p> <p>Telepeaje: Mecanismo por el cual se realiza la identificación del vehículo a través de la plancha metálica o de la calorimetría holográfica de seguridad (tercera placa), como elementos que integran la placa única nacional de rodaje, y cuya información permite al lector tecnológico instalado en la infraestructura de peaje, la clasificación vehicular y el procesamiento del pago automático por la entidad a cargo de la gestión de la infraestructura o el concesionario, sin la necesidad que el vehículo se detenga."</p>
17		---	---	---	Artículo 19	<p>"Permitir el pago del peaje de manera posterior, luego de haberse configurado la infracción, como un eximente de responsabilidad, no es un mecanismo adecuado que promueva el cumplimiento normativo, ya que el usuario tendrá un incentivo para incumplir la norma.</p> <p>La red vial nacional es extensa y por ello la probabilidad de detección de este tipo de infracción es mínima, si a ello le sumamos el beneficio que pretende otorgar la norma, es decir que el momento de detección no se impone una penalidad, si es que se paga el peaje. Esto motivará el incumplimiento por parte de los usuarios de la vía, ya que no existiría una sanción efectiva por el incumplimiento."</p>	---	SI	SI	<p>Se reformulará el Decreto Supremo retirando el post pago de las 48 horas.</p>	SI	<p>a) Coordinar con las autoridades competentes, en caso correspondiente, para la adecuada instalación de la infraestructura de peaje y de los carriles destinados a su pago.</p> <p>b) Reforzar el carril destinado al pago del peaje, conforme al Manual de Dispositivos de Control y Trabajo Automático para Carreteras, aprobado por Resolución Directoral N° 16-2016-MTC/14, o el que haga sus veces</p>
18		---	---	---	Artículo 327	<p>"De la misma forma que el comentario previo, establecer un plazo para denunciar la detección de una infracción y, adicionalmente, permitir el pago del peaje de manera posterior, luego de haberse configurado la infracción, como un eximente de responsabilidad, no es un mecanismo adecuado que promueva el cumplimiento normativo, ya que el usuario tendrá un incentivo para incumplir la norma."</p>	---	SI	SI	<p>Se reformulará el Decreto Supremo retirando el post pago de las 48 horas.</p>	SI	<p>Artículo 327.- Procedimiento para la detección de infracciones e imposición de la penalidad (...)</p> <p>3.2 Cuando de la evaluación se determine la presunta comisión de la infracción se inicia procedimiento administrativo sancionador de oficio conforme lo dispuesto en el Reglamento del Procedimiento Administrativo Sancionador Especial de Tránsito Suscrito en materia de transporte y tránsito terrestre, y sus servicios complementarios, aprobado por Decreto Supremo N° 004-2020-MTC</p>

Anexo 4. Sección 7.4 Explique de manera general los comentarios recibidos por la entidad (adjuntar un reporte de consulta pública con su matriz correspondiente)

MATRIZ DE REPORTE DE RESULTADO DE LA CONSULTA PÚBLICA DEL PROYECTO DE NORMA: Decreto Supremo que modifica el Reglamento Nacional de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo N° 833-2001-MTC, para la implementación del telepeaje													
Entidad		Ministerio de Transportes y Comunicaciones - MTC											
Nombre de la persona que sustentó la información		Paolo Fernández Rojas											
N°	Identificación (Nombre o Razón Social)	Representante Legal	Número de documento	Tipo de documento	Tema/Sección del documento/Artículo	Comentario	Sustento	Pertinencia (Si/No)	Comentario aceptado (Si/No)	Sustento de la respuesta	¿Confluye a la modificación del artículo del Proyecto Normativo?	Consignar el nuevo artículo	
19		---	---	---	---	<p>Comentarios generales</p> <p>Tal como ha sido planteado el proyecto de norma, este generará que se tengan múltiples tecnologías de peaje electrónico, sobre lo cual, si aproximamos por el número de concesionarios que se tienen bajo el ámbito del COSTRAN (18 + 1 (adjudicatorio17)), las dos (02) concesiones vias municipales, y los peajes de PROVIAS, podríamos estar en un escenario de tener hasta veinte (20) tecnologías distintas que no tienen una ESTANDARIZACIÓN ni HETEROPOLIBILIDAD entre sí.</p> <p>La previsión de la interoperabilidad de los sistemas de cobro electrónico, como parte de la norma, es vital para un escenario 2024, donde existen tecnologías de punta que permiten optimizar los procesos, como la IA, contratos Blockchain, entre otros, lo cual, permitirá maximizar los beneficios que se busca con estos sistemas, debido a que si no se realiza, se generará que, por detrás, un usuario fijo carga pesado que transite por muchos de los peajes existentes, tenga una serie de dispositivos distintos, probablemente uno por cada concesión y/o operador.</p> <p>Sobre esto último, se recomienda que el MTC, busque a través de cooperación internacional u otro mecanismo, experiencias de otros países que hayan logrado un proceso de estandarización y/o interoperabilidad exitosos para estos sistemas."</p>	---	SI	SI	Se reformulará el Decreto Supremo a efectos de establecer que el PEAJE TEC, sea la "Tercera placa" (olograma pegada en el parabrisa), así como la placa delerata o braser (plancha metálica).	Por su parte, en la Disposición Complementaria Final del proyecto de Decreto Supremo establece la evaluación, promoción y articulación de estrategias, proyectos, pilotos, programas y/o proyectos de inversión que coadyuven a la implementación del peaje electrónico. Como parte de dichas coordinaciones queda espacio para el acercamiento de la experiencia internacional.	NO	---
20		---	---	---	Artículo 2	<p>"Al respecto, la definición del PEAJE TEC debe considerarse como único dispositivo electrónico que posibilita la identificación del vehículo el Chip RFID contenido en la calcomanía holográfica de seguridad (tercera placa), el cual es un elemento que conforma la placa de rodaje que ha sido diseñada y patentado para el Telepeaje e identificación de los vehículos, considerando el esquema normativo vigente y sus actualizaciones (Ley 27181, D.S. N° 517-2008-MTC, D.S. N° 012-2016-MTC y F.O. N° 1914-2017-MTC-15), dispositivos normativos que establecen que el Chip RFID contenido en la calcomanía holográfica de seguridad (tercera placa), es el dispositivo de identificación de los vehículos a ser empleado en la implementación de Sistemas Inteligentes de Transporte, entre otros el cobro de tarifas de peaje electrónico.</p> <p>En atención a ello, proponemos la siguiente definición:</p> <p>"Artículo 2.- Definiciones Para los fines del presente Reglamento se entiende por: [...] Dispositivo electrónico para uso en gartas o infraestructura de peaje - PEAJE TEC: Dispositivo electrónico incorporado al vehículo que posibilita su identificación y cuya información permite al lector tecnológico instalado en la garta o infraestructura de peaje, la cuantificación del monto del peaje y su pago automático. Está constituido por el Chip RFID (Radio Frequency Identifier) contenido en la calcomanía holográfica de seguridad (tercera placa) que conforma uno de los elementos de la Tercera Única Nacional de Rodaje."</p>	---	SI	SI	Se reformulará el Decreto Supremo a efectos de establecer que el Telepeaje se realice mediante la "Tercera placa" y la placa de rodaje.	SI	<p>Artículo 2.- Definiciones Para los fines del presente Reglamento se entiende por: [...] Telepeaje: Mecanismo por el cual se realiza la identificación del vehículo a través de la plancha metálica o de la calcomanía holográfica de seguridad (tercera placa), como elemento que integra la placa única nacional de rodaje, y cuya información permite al lector tecnológico instalado en la infraestructura de peaje, la clasificación vehicular y el procesamiento del pago automático por la entidad a cargo de la gestión de la infraestructura o el concesionario, en la necesidad que el vehículo se detenga."</p>	
21	Karla Vanessa Pacheco Rivera - Secretaria de Alta Dirección de la Asociación Automotriz del Perú - AAP	---	---	---	Artículo 18A	<p>"Se recomienda eliminar la incorporación del numeral 19.A.3 al artículo 19 y la infracción tipificada bajo el código 046, toda vez que a la fecha, existen vehículos que aún cuentan con la placa de rodaje antigua la cual no comprende elementos de la placa de rodaje vigente, como la calcomanía holográfica de seguridad (tercera placa), por lo que, no resulta proporcional ni razonable infraccionar a los conductores de aquellos vehículos, dado que no cuentan con el PEAJE TEC, más aún si en la Exposición de Motivos la problemática expuesta es sobre la seguridad en las gartas de peaje por el tiempo que demanda efectuar el pago por medios físicos, lo cual no comprende ni recae en el uso del peaje electrónico."</p>	---	SI	NO	El incumplimiento de portar con los dos (2) planchas metálicas de aluminio únicas, o con la calcomanía holográfica de seguridad como tercer elemento de identificación (tercera placa), comete la infracción (S1) establecida en el Cuadro de Tipificación de Infracciones, Sanciones, Medidas Preventivas y Control de Puntos Adjudicadas a las Infracciones al Tránsito Terrestre establecido en el Anexo I del RETRAN.	Además, la infracción propuesta no es solamente por cotar o no con ese elemento distintivo sino por transferir por una vía de uso exclusivo para vehículos que tienen la obligación de contar con ese distintivo.	NO	---
22		---	---	---	Segunda Disposición Complementaria Final	<p>"Se recomienda modificar la Segunda Disposición Complementaria Final, ya que las características técnicas de detalle del Chip RFID contenido en la calcomanía holográfica de seguridad (tercera placa) que conforma la placa de rodaje, se encuentran aprobadas mediante Resolución Directoral N° 1514-2017-MTC-15, quedando solo por establecer la implementación y operatividad del PEAJE TEC.</p> <p>En atención a ello, proponemos la siguiente redacción:</p> <p>"DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES SEGUNDA.- Elaboración de los lineamientos para el funcionamiento del "Dispositivo electrónico para uso en gartas o infraestructura de peaje - PEAJE TEC En un plazo no mayor a cuarenta y cinco (45) días hábiles contados a partir de la publicación del presente Decreto Supremo, la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimedial del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, mediante Resolución Directoral, aprueba los lineamientos para la implementación, operatividad y funcionamiento del "Dispositivo electrónico para uso en gartas o infraestructura de peaje - PEAJE TEC."</p>	---	SI	SI	Se reformulará la Segunda Disposición Complementaria del Decreto Supremo a efectos de clarificar la redacción haciendo énfasis en la interoperabilidad de la información de la tercera placa y no de sus componentes que ya están regulados en la RD 1514-2017-MTC-15.	En un plazo no mayor a treinta (30) días hábiles contados a partir de la publicación del presente Decreto Supremo, la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimedial del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, mediante Resolución Directoral, aprueba los lineamientos para la interoperabilidad de la información generada en el telepeaje.	SI	SEGUNDA.- Elaboración de los lineamientos para la interoperabilidad de la información generada en el telepeaje.
23		---	---	---	---	<p>"Finalmente, dado que el proyecto de Decreto Supremo considera modificar el artículo 327 del RETRAN, reiteramos nuestra solicitud realizada Carta N° 111-2023/AAP-PT-DCR que propone la modificación del ítem c) del numeral 3 del artículo 327, con relación a la detección de infracciones a través de medios electrónicos, en el caso de vehículos sujetos a operaciones de leasing, a fin de que la imputación cometa recaiga en el verdadero infractor, de esta manera se fortalece la eficacia del procedimiento sancionador al identificar a quien realmente debe asumir la responsabilidad de su conducta."</p>	---	SI	NO	Respecto a la detección de infracción empleando herramientas tecnológicas, vale mencionar que el numeral 2 del artículo 327 del RETRAN indica que la notificación de la papeta al conductor se produce con su emisión y entrega al mismo en la vía pública o en el lugar de domicilio.	En caso de notificación a domicilio, el artículo 289 del RETRAN indica que se presume la responsabilidad administrativa del propietario del vehículo, salvo que acredite de manera indubitable que lo había empleado, o no estaba bajo su tenencia o posesión, denunciando en ese supuesto al comprador, tenedor o poseedor como responsable.	NO	---
24		---	---	---	---	<p>"Los peajes no deberían cobrar una comisión por el uso del peaje electrónico, por ejemplo, en lima expresa la plataforma por tener una tasa de servicio de 90 soles por una recarga de 1000 soles."</p>	---	SI	SI	El costo administrativo del mantenimiento del peaje electrónico no puede ser trasladado al usuario, o al concesionario, a menos que el contrato de concesión se establezca diferente. Ello será mencionado en la Exposición de Motivos.	NO	---	
25	César Delgado Cerna	---	---	---	---	<p>"Los peajes deben permitir pagar con tarjeta sin importar la cantidad de ejes, en beneficio de los camiones y semi-trailers"</p>	---	SI	SI	Mediante el presente proyecto de Decreto Supremo se están brindando un marco normativo reconociéndose el empleo de tecnología RFID de la Tercera placa para su utilización en las gartas.	NO	---	
26		---	---	---	---	<p>"1) Incorporación de capítulo de peajes en el Reglamento Nacional de Gestión de Infraestructura Vial y no en el RETRAN. Observamos que, al incluir una regulación de peajes, en el ordenamiento jurídico nacional y que el peaje continúa a deberse y derechos, de los prestadores públicos y privados hacia los usuarios de la vía y que las modificaciones, solo se dirigen a los usuarios, más no a los titulares de la gestión vial, de la red vial en sus diferentes jerarquías, rompen la equidad y reciprocidad, que debe existir entre usuario y prestador.</p> <p>Consideramos que lo relativo a los PEAJES, entre ellos el modo de PEAJE ELECTRÓNICO, debe incorporarse en el REGLAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA VIAL -DS. N°034-2008-MTC, que es el Reglamento de la especialidad, más no el Reglamento Nacional de Tránsito, como se pretende."</p>	---	SI	NO	Respecto a la detección de infracción empleando herramientas tecnológicas, vale mencionar que el numeral 2 del artículo 327 del RETRAN indica que la notificación de la papeta al conductor se produce con su emisión y entrega al mismo en la vía pública o en el lugar de domicilio.	En caso de notificación a domicilio, el artículo 289 del RETRAN indica que se presume la responsabilidad administrativa del propietario del vehículo, salvo que acredite de manera indubitable que lo había empleado, o no estaba bajo su tenencia o posesión, denunciando en ese supuesto al comprador, tenedor o poseedor como responsable.	NO	---

Anexo 4. Sección 7.4 Explique de manera general los comentarios recibidos por la entidad (adjuntar su reporte de consulta pública con su matriz correspondiente)

MATRIZ DE REPORTE DE RESULTADO DE LA CONSULTA PÚBLICA DEL PROYECTO DE NORMA: Decreto Supremo que modifica el Reglamento Nacional de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo N° 033-2001-MTC, para la implementación del telepeaje												
Entidad		Ministerio de Transportes y Comunicaciones - MTC										
Nombre de la persona que sustentó la información		Paolo Fernández Rojas										
N°	Identificación (Nombre o Razón Social)	Representante Legal	Número de documento	Tipo de documento	Tema/Sección del documento/Artículo	Comentario	Sustento	Pertinencia (Si/No)	Comentario aceptado (Si/No)	Sustento de la respuesta	¿Confluye a la modificación del artículo del Proyecto Normativo?	Consignar el nuevo artículo
27					Numeral 19.2 del artículo 19	<p>2) Se establece en artículo 19.2 obligación de pagar peaje, más no se establece que estos deben ir en proporción a los niveles de servicios, entre otras inequidades</p> <p>a. En el artículo 19.2 se obliga a que el conductor, pague un peaje, no obstante, no existe correlato con la obligación o el derecho que tiene el usuario, como contraprestación de pago de una tasa o tarifa en las vías concesionadas o no concesionadas.</p> <p>b. Entre las inequidades, señalamos los TIEMPOS DE ESPERA EN COLA – TEC, para el pago de peajes, que se presentan en algunos peajes concesionados en especial los de la PANAMERICANA SUR Y NOROCCIDENTAL y que a la fecha, no han podido ser medidos y sujetos a una supervisión por parte del organismo competente COSITRAN es decir a la fecha, aun no se puede determinar si los concesionarios, que tienen en sus contratos, la obligación de cumplir con un TEC, lo cual afecta, directamente al USUARIO DE LA VÍA, a pesar que como gobierno, venimos solicitando. Más aun teniendo en cuenta, que de cumplir con el tiempo máximo de 05 minutos de TEC, el concesionario está obligado a levantar la valla y permitir el libre paso, usuario, evento de pago."</p>	---	SI	NO	<p>El numeral 16.4 de artículo 16 del Reglamento Nacional de Gestión de Infraestructura Vial, aprobado por Decreto Supremo N° 034-2008-MTC, estipula que "la responsabilidad de las autoridades competentes establecidas en el artículo 4 del presente Reglamento, realizar las actividades de mantenimiento o conservación y de operación, en forma permanente y sostenida de la red vial de su competencia cumpliendo las normas establecidas por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, así como, asegurar los recursos financieros necesarios para su cumplimiento".</p> <p>En ese sentido, dependerá del MTC, GORE, Gobierno Local o del concesionario (en caso de haberse concesionado) la obligación de mantener permanentemente la vía.</p> <p>En cuanto a los niveles de servicio, el referido Reglamento Nacional de Gestión de Infraestructura Vial hace referencia a los mismos sustentados en estudios que se elaboran, lo cual debe ser contabilizado con los manuales técnicos, como el Manual de Seguridad Vial, Diseño Geométrico, entre otros.</p> <p>Para las vías concesionadas de la Red Vial Nacional, los niveles de servicio son estipulados en el propio contrato de concesión para su cumplimiento, siendo uno de ellos el Tiempo de Espera en Cola (TEC) el cual, en caso de incumplimiento, puede acarrear las penalidades que establezca el contrato.</p> <p>El incumplimiento de los niveles de servicio puede ocasionar penalidades por parte del COSITRAN (para la Red Vial Nacional), o por parte de la propia entidad (para la Red Vial local).</p>	NO	---
28					Numeral 19.2 del artículo 19	<p>2) Se establece en artículo 19.2 obligación de pagar peaje, más no se establece que estos deben ir en proporción a los niveles de servicios, entre otras inequidades</p> <p>c. El modo de pago electrónico, debe tener las siguientes características: "NO debe implicar ningún sobre costo a la tarifa o tasa de peaje, vigente, en virtud a los beneficios de costos recursos humanos que representa, para el titular o prestador." "El MTC, en su calidad de CONCEDENTE, debe impulsar y promover la INTEROPERABILIDAD DE LOS PEAJES, entre los titulares de las vías concesionadas y no concesionadas."</p>	---	SI	SI	<p>Se acogió el comentario referido a que la implementación del telepeaje no debe implicar algún sobre costo a la tarifa ni trasladar los costos administrativos a los usuarios.</p> <p>En cuanto a la interoperabilidad de la información, el proyecto de Decreto Supremo precisa la Segunda Disposición Complementaria Final con la finalidad de hacer referencia a dicho tema.</p>	SI	Artículo 2.- Definiciones Para los fines del presente Reglamento se entiende por: (...)
29	Unión Nacional de Transportistas del Perú (UNT PERU)				Numeral 3.3 del artículo 327	<p>3) Mayor plazo a subsanación por incumplimiento de no pago de peajes artículo 327 3.3</p> <p>En el caso de la prestación del servicio de transportes de mercancías, en el caso del que conduce, no es el propietario, por cuanto, si el conductor incurre con el pago respectivo, debe notificarse al incumplimiento al propietario del vehículo, para que este, subsane y pague el peaje, en un plazo de 03 días una vez notificado, previo a la imputación de la infracción de código M 45."</p>	---	SI	NO	<p>Los numerales 19.3 del artículo 19 y numeral 3.3 del artículo 327 del RETRAN que hacen referencia a la cuarenta y ocho (48) horas para el pago del peaje, está referido, en tanto a que, de la evaluación realizada, dicho factor puede implicar un incentivo negativo para la evasión del peaje.</p>	SI	Artículo 19-A.- Telepeaje 19-A.1 El pago del peaje puede estar asociado al sistema financiero. 19-A.2 La entidad a cargo de la administración de la vía o las empresas concesionarias que, en marco del contrato de concesión de carreteras, implementan el telepeaje en sus rutas, deben cumplir con lo siguiente: a) Coordinar con las autoridades competentes, en caso correspondiente, para la adecuada instalación de la infraestructura de peaje de los carriles destinados a su pago. b) Señalar el carril destinado al pago del peaje, conforme al Manual de Dispositivos de Control de Tráfico: Automotor para Carreteras, aprobado por Resolución Directoral N° 16-2016-MTC/14, o el que tenga sus veces.
30						<p>4) Rechazamos la calificación, sanción y puntos atribuidos al conductor</p> <p>Luego de todas las observaciones expuestas, rechazamos la incorporación de nuevos códigos de infracción enmarcados en un exceso de PUNIDAD Y DESPROPORCIONALIDAD en la calificación, multa y puntos al conductor, en un contexto donde, la crisis de conductores se agudiza y aun no tenemos un programa extraordinario de educación e instrucción de nuevos conductores.</p> <p>Observación y propuesta a la infracción con código M45 "La sanción pecuniaria y no pecuniaria, son DESPROPORCIONALES y contraria al PRINCIPIO DE RAZONABILIDAD. Se vuelve advertir y criterio de exceso de punidad hacia el conductor, atribuyéndole 60 puntos, en un marco de déficit de conductores, NO RESUELTO. MULTA: 12% UIT; S/118.00; PEAJE NO PAGADO T3.S3. S/10.00 X EJE X 06 + S/60.00. PROPUESTA: CALIFICACION: GRAVE MULTA: 8% UIT Y PUNTOS 20" Observación y propuesta a la infracción con código M45 "La sanción pecuniaria y no pecuniaria, son DESPROPORCIONALES y contraria al PRINCIPIO DE RAZONABILIDAD. Se vuelve advertir y criterio de exceso de punidad hacia el conductor, atribuyéndole 60 puntos, en un marco de déficit de conductores, NO RESUELTO. PROPUESTA: CALIFICACION: GRAVE MULTA: 8% PUNTOS: 20."</p>	---	SI	NO	<p>No se acogió. Las infracciones modificadas o incorporadas cuentan con el sustento y análisis técnico, legal y casuístico que las justifican.</p>	NO	---
31					Primera y Segunda Disposición Complementaria Final	<p>5) Ampliar plazo de adecuación y concordar días calendario con días hábiles, para la entrada en vigencia de estas modificaciones</p> <p>Hay una discrepancia e inconsistencia entre la DISPOSICION TRANSITORIA PRIMERA Y SEGUNDA.</p> <p>Mientras que, para el inicio de la aplicación de las nuevas infracciones y sanciones, se otorga 90 días CALENDARIOS, para la elaboración de los lineamientos del PEAJE ELECTRONICO, se otorgan 45 días HABLES.</p> <p>En conclusión, los 90 días CALENDARIOS, para la adecuación, difusión y prevención, se reducirían solo a 30 aproximadamente, en desmedro de la predictibilidad del usuario de la red vial.</p> <p>PROPUESTA: SE HOMOLOGUEN LOS PLAZOS Y EL DE ADECUACION EN LA PRIMERA DISPOSICION, SEA DE 90 DIAS HABLES."</p>	---	SI	NO	<p>Se mantiene días calendarios</p>	NO	---
32					Artículo 19	<p>Artículo 19.- Tarifas e infraestructura de peaje</p> <p>19.3 ADICIONAL: En el caso de que la autoridad competente de inicio al procedimiento administrativo sancionador es importante que en la gestión del mismo se incluya la restitución del importe de peaje, que, una vez cobrada la sanción, debe ser transferida al operador de la carretera (Provincias, concesionario o autoridad jurisdiccional)"</p>	---	SI	NO	<p>En el marco de un procedimiento sancionador, la configuración de la infracción determina la imputación e inicio a través del acto administrativo de notificación.</p> <p>En ese sentido, el RETRAN regula las medidas preventivas entendidas como aquellas que se aplican previo al procedimiento sancionador. Lo señalado por el administrado vienen a ser medidas correctivas (posterior a la resolución de sanción), lo cual no se encuentra regulado por el RETRAN.</p>	NO	---

Anexo 4. Sección 7.4 Explique de manera general los comentarios recibidos por la entidad (adjuntar su reporte de consulta pública con su matriz correspondiente)

MATRIZ DE REPORTE DE RESULTADO DE LA CONSULTA PÚBLICA DEL PROYECTO DE NORMA: Decreto Supremo que modifica el Reglamento Nacional de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo N° 033-2001-MTC, para la implementación del telepeaje												
Entidad		Ministerio de Transportes y Comunicaciones - MTC										
Nombre de la persona que sustentó la información		Paolo Fernández Rojas										
N°	Identificación (Nombre o Razón Social)	Representante Legal	Número de documento	Tipo de documento	Tema/Sección del documento/Artículo	Comentario	Sustento	Pertinencia (Si/No)	Comentario aceptado (Si/No)	Sustento de la respuesta	¿Confluye a la modificación del artículo del Proyecto Normativo?	Consignar el nuevo artículo
33		---	---	---	Artículo 327	<p>Artículo 327.- Procedimiento para la detección de infracciones e imposición de la papetera</p> <p>Disfrazar y comunicar un proceso de sanción que describe</p> <p>a) Detección por parte del concesionario u operador</p> <p>b) Envío de las evidencias a la autoridad competente (denuncia ciudadana).</p> <p>c) Validación de dichas evidencias por parte de la autoridad</p> <p>d) Notificación</p> <p>e) Gestión y cobro</p> <p>Adicionalmente es esencial para el éxito de la política de fiscalización una definición clara y eficaz de las consecuencias del no pago de una determinada infracción. A modo de ejemplo, referimos que en Chile no la existencia de deudas de peaje impide bloquear la renovación del Permiso Anual de Circulación. En Uruguay, por su parte, esta circunstancia impide salir la Deuda Trimestral de Patente. En Argentina no puede renovarse el Permiso de Conducir."</p>	---	SI	NO	<p>El actual numeral 3 del artículo 327 del RETRAN regula la denuncia ciudadana, por la cual un ciudadano puede denunciar la posible comisión de una infracción ante la autoridad competente.</p> <p>La propuesta de Decreto Supremo amplía este supuesto del numeral 3 del artículo 327 del RETRAN incorporando también a las personas jurídicas y cualquier entidad pública.</p> <p>Consideramos que no resulta necesario generar mayor procedimiento alguno (regular) toda vez que el referido artículo dispone y precisa la denuncia, el cual debe ser de lo más celerante.</p>	NO	---
34	Kapsch TrafficCom Para S.A.C	---	---	---	Artículo 19-A.2	<p>"19-A.2 ADICIONAR: integrar su sistema de percepción de peaje con el operador de Peaje TEC, de manera de garantizar la interoperabilidad de los conductores adheridos al sistema de cobro electrónico y asegurar el efectivo franqueo del paso y su posterior cobro."</p>	---	SI	SI	<p>En cuanto a la interoperabilidad de la información, el proyecto de Decreto Supremo precisará la Segunda Disposición Complementaria Final con la finalidad de hacer referencia a dicho tema.</p>	SI	<p>SEGUNDA.- Elaboración de los lineamientos para la interoperabilidad de la información generada en el telepeaje</p> <p>En un plazo no mayor a noventa (90) días hábiles contados a partir de la publicación del presente Decreto Supremo, la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, mediante Resolución Directoral, aprueba los lineamientos para la interoperabilidad de la información generada en el telepeaje.</p>
35		---	---	---	Tercera Disposición Complementaria Final	<p>DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA TERCERA</p> <p>Evaluar la posible instalación de compañías emisoras del medio de pago de peaje electrónico del estado de SurPass en Florida, Capital en Colombia o SemPar en Brasil.</p> <p>Evaluar como sistema de detección una complementación del tag RFID con la lectura de placa patente.</p> <p>Establecer un proceso que asegure la integridad de un cuatromotor univoco de tag + placa + titular registral del vehículo + clase o categoría. La base de conductores adheridos deberá vincular este cuatromotor al medio de pago informado por cada conductor.</p> <p>En este sentido, podría ser determinante la efectiva implantación de la tercera plaza y su efectividad como tag de detección y cobro de peaje.</p>	---	SI	SI	<p>El proyecto de Decreto Supremo incorpora una Disposición Complementaria Final mediante la cual se establece la elaboración de estrategias para la implementación del telepeaje. Queda a discrecionalidad del gestor vía la utilización de una página web, aplicativo, etc., que facilite las acciones de recarga para el pago del peaje.</p>	SI	<p>TERCERA.- Elaboración de estrategias para la implementación del telepeaje y garantizar el flujo vehicular en las rutas concesionadas y no concesionadas</p> <p>El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a través del Programa Especial de Infraestructura de Transporte Nacional - Prolongación Nacional y de la Dirección General de Programas y Proyectos en Transporte, evalúa, articula y/o promueve, en el marco de sus competencias, la implementación de estrategias, proyectos piloto, programas y/o proyectos de inversión, innovación e implementación de herramientas tecnológicas, que coadyuven en la adecuada implementación del telepeaje en las redes viales concesionadas y no concesionadas, en coordinación con las entidades públicas competentes y actores privados.</p> <p>Las autoridades descritas en el párrafo anterior, los Gobiernos Regionales y Gobiernos locales, con el apoyo de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías - SUTRAN, la Policía Nacional del Perú y el Ministerio Público, en el ámbito de sus competencias, pueden coordinar las acciones necesarias para la claridad y el rol, del computador, de la determinación de las responsabilidades administrativas y/o penales de las rutas que no forman parte de caminos, vías urbanas o del Sistema Nacional de Carreteras - SINAC. La entidad a cargo de la gestión de la infraestructura o el concesionario, brinda información a las autoridades citadas alertando sobre las rutas no autorizadas.</p>
36		---	---	---	---	<p>"1. Respecto a definiciones hacia un Modelo Nacional de Peaje Electrónico</p> <p>1.1.- El modelo o nuevo sistema debe poseer valores de integración e inclusión de interoperabilidad entre todos los actores, por eso hablamos de la creación de un "Modelo Nacional". En ese sentido, toda la regulación y luego ejecución se debe enmarcar dentro de un único Modelo Nacional que además de uniformidad debe tener integración.</p> <p>1.1.1.- INTRODUCCIÓN Y CONTEXTO</p> <p>1.2.- Tenemos un conjunto de peajes absolutamente desfasados como sistema operativo de transitabilidad, cuyo propósito solo es recaudar para el mantenimiento de las vías, por lo que su sistema eficiente de Peaje + TEC es un mecanismo de socialización vial.</p> <p>Hay el peaje convencional en lugar de colaborar con la viabilidad, constituye una barrera para está colocada en la vía, conforme se expone en la exposición de motivos del proyecto, además de agregarse a ello experiencias de concesionarias privadas que buscan soluciones cada una individualmente, pero a su vez pierden falta de integridad hacia un sistema (cada uno utiliza su tecnología, sus promociones, etc.)</p> <p>1.3.- Tenemos diferentes realidades de peajes, como los urbanos, los interurbanos entre localidades y los administrados por Provisas Nacional. Sin embargo, se pueden integrar hacia y en pro de un sistema, respecto a la tecnología un modelo único de TAG universal con tecnología activa un sistema gestual de peaje con barreras hacia el Free Flow y un sistema único respecto a la administración."</p> <p>II. PROPUESTAS</p> <p>GENERAL</p> <p>2.1.- Un modelo que parte de lo manual, hacia peajes con barreras buscando el Free Flow como objetivo</p> <p>El modelo a crear, debe procurar una tendencia del modelo manual hacia el Free Flow con acciones y medidas permanentes, coordinadas y consensuadas con los concesionarios. Gradualmente se deben ir eliminando plazas manuales, por tender a las plazas con barreras y llegar a las plazas de peajes libres, cuyo cobro se hacen con puentes tecnológicos (Ver modelo Sistema de Telepeaje en Chile implementado hace varios años).</p> <p>2.2.- Respecto a la Administración</p> <p>En el caso de establecerse el peaje electrónico o telepeaje al acceder a un tag que se otorgue para que custodio una señal se pueda cancelar el importe del peaje, se establece una relación comercial permanente entre usuario y concesionario. En ese sentido, manteniendo y respetando la autonomía privada de las concesionarias de peajes y sus concesionarios contractuales, se debe tener la posibilidad de contar con administradores que los representen corporativamente, a fin que el usuario tenga un único contrato y no un contrato con cada uno de los concesionarios de peajes a los que accede lo cual es engorroso y poco operativo, dado que en casos como Lima tenemos varios peajes urbanos en una sola provincia, eventualmente el vehículo circula por vías del interior pudiendo con un mismo contrato acceder a todas las plazas de peaje posibles incluyendo luego las de Provisas Nacional. Asimismo, se debe hacer masivas la venta de TAG como un chip de celular en cualquier establecimiento, con un sistema que lo vincule a la placa de manera segura y a nombre de un titular plenamente identificado.</p>	---	SI	SI	<p>El presente proyecto de Decreto Supremo apunta a impulsar el uso de la tercera plaza como un instrumento que sirva para el peaje electrónico, así como su interoperabilidad con las entidades competentes.</p> <p>Se reformula la Segunda Disposición Complementaria del Decreto Supremo a efectos de clarificar la redacción haciendo énfasis en la interoperabilidad de la información.</p>	SI	<p>SEGUNDA.- Elaboración de los lineamientos para la interoperabilidad de la información generada en el telepeaje</p> <p>En un plazo no mayor a noventa (90) días hábiles contados a partir de la publicación del presente Decreto Supremo, la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, mediante Resolución Directoral, aprueba los lineamientos para la interoperabilidad de la información generada en el telepeaje.</p>
37		---	---	---	Artículo 19.3	<p>III. OBSERVACIONES NORMATIVAS</p> <p>3.1.- El artículo 19.3 del proyecto indica lo siguiente:</p> <p>"...En caso la detección de la infracción se lleve a cabo en la vía pública por el efectivo policial, conforme al artículo 327.1 del presente reglamento, el conductor puede cancelar in situ el monto del peaje a fin de evitar la imposición de la papetera de tránsito. En caso de detección de la infracción a través de medios electrónicos o denuncia ciudadana, regulados en el artículo 327.2 y 327.3 del presente reglamento, el conductor cuenta con un plazo de hasta cuarenta y ocho (48) horas para realizar el pago del peaje. Posterior a dicho plazo la autoridad competente puede iniciar el procedimiento administrativo sancionatorio."</p> <p>3.1.1.- COMENTARIO</p> <p>Entendemos que al menos ante el supuesto de un conductor que evade el peaje y luego es requerido por la PNP. Estamos hablando que regresará a la plaza para verificar su pago. Muchas veces esta situación resulta absolutamente inoperativa más aún si la intervención policial se hace a una distancia de la garita de peaje, el serfido y segregación de las vías generalmente no permite regresar y acceder a la garita nuevamente.</p> <p>3.1.1.1.- PROPUESTA NORMATIVA</p> <p>Una vez intervenido y requerido el pago, el conductor que evade el peaje procederá a su cancelación a través de los mecanismos que se habiliten para dicho efecto sea mediante un pago móvil o similar.</p>	---	SI	SI	<p>Se reformula el párrafo incorporado en el numeral 19.3 artículo 19 del RETRAN.</p> <p>En cuanto a la implementación de instrumentos electrónicos adicionales al telepeaje, cabe indicar que en la Tercera Disposición Complementaria Final del proyecto normativo se establece la implementación de estragajas.</p>	SI	<p>Artículo 19-A.1 Telepeaje</p> <p>19-A.1 El pago del peaje puede estar asociado al sistema financiero.</p> <p>19-A.2 La entidad a cargo de la administración de la vía o las empresas concesionarias que, en marco del contrato de concesión de carreteras, implementen el telepeaje en sus rutas, deben cumplir con lo siguiente:</p> <p>a) Coordinar con las autoridades competentes, en caso correspondiente, para la adecuada instalación de la infraestructura de peaje y de los carriles destinados a su pago.</p> <p>b) Señalizar el carril destinado al pago del peaje, conforme al Manual de Dispositivos de Control de Tránsito Automotor para Carreteras, aprobado por Resolución Directoral N. 16-2016-MTC/14, o el que haga sus veces</p>

Anexo 4. Sección 7.4 Explicar de manera general los comentarios recibidos por la entidad (adjuntar un reporte de consulta pública con su matriz correspondiente)

MATRIZ DE REPORTE DE RESULTADO DE LA CONSULTA PÚBLICA DEL PROYECTO DE NORMA: Decreto Supremo que modifica el Reglamento Nacional de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo N° 803-2009-MTC, para la implementación del telepeaje												
Entidad		Ministerio de Transportes y Comunicaciones - MTC										
Nombre de la persona que sustentó la información		Paolo Fernández Rojas										
N°	Identificación (Nombre o Razón Social)	Representante Legal	Número de documento	Tipo de documento	Tema/Sección del documento/Artículo	Comentario	Sustento	Pertinencia (Si/No)	Comentario aceptado (Si/No)	Sustento de la respuesta	¿Confluye a la modificación del artículo del Proyecto Normativo?	Consignar el nuevo artículo
38	Comercio Gestión & Transporte	Frank E. Gómez Santiana	...	...	Artículo 19.3	<p>3.1.2.- Luego dice: En caso de detección de la infracción a través de medios electrónicos o denuncia ciudadana, regulados en el artículo 327.2 y 327.3 del presente reglamento, el conductor cuenta con un plazo de hasta cuarenta y ocho (48) horas para realizar el pago del peaje.</p> <p>3.1.2.1.- COMENTARIO El texto indica que el conductor cuenta con un plazo de hasta cuarenta y ocho horas ... Entendemos que una vez cometida la infracción la figura legal es apelar a la conciencia del conductor para que motu proprio acude a la plaza de peaje y proceda con el pago. Esto es absolutamente ilegal e inapropiado. Se requiere la notificación efectiva anunciada la infracción y poniendo a disposición los mecanismos de pago más eficientes posibles con el plazo preventivo de 48 horas o más, si la intención es conseguir se garantice el pago. Asimismo, se debe considerar que en países como España cuando la detección a través de mecanismos ITS, generan una multa que se notifica al domicilio del propietario para que indique quien era el conductor en conformidad de la infracción otorgando un plazo de 48 horas que realmente se cumple. Esto es coherente con el principio de Causalidad de la Responsabilidad Sancionada establecido en el artículo 249° del TUO de la Ley del Procedimiento Administrativo Sancionador que en su inciso b° dispone lo siguiente: b° Causalidad.- La responsabilidad debe recaer en quien realiza la conducta omisiva o activa constitutiva de infracción sancionada. En ese sentido resulta una magnífica oportunidad normativa para aplicar este principio en las infracciones al reglamento de tránsito detectadas mediante mecanismos ITS, por lo que proponemos se indique al propietario para que indique quien condujo el vehículo a efecto de notificarlo también. Por otra parte, existen estudios en el mundo que determinan la efectividad de una notificación de multa en el ámbito de plazas desde su detección hasta su notificación. No así lo mismo notificar dentro de las 24 o 48 horas una infracción a notificar esa misma infracción luego de varios meses, su efecto es absolutamente distinto en el administrado que puede percibir la eficiencia de la persecución del procedimiento sancionatorio y responder efectivamente frente a ello con el cumplimiento de la multa en la medida que sea más breve el plazo, caso contrario entendemos que el sistema de cobranza es ineficiente y por tanto evadirá en lo posible el pago de la multa. Se debe considerar que la tabla de infracciones propuesta indica acumulación de puntos de 50 y hasta 60 como infracción Muy Grave. En ese sentido se debe procurar distinguir al infractor del propietario. Las multas de tránsito que paga el propietario generan en la mayoría de casos impunidad al verdadero infractor, solo tiene un efecto realmente recaudador y no formativo como es la prestación de las sanciones administrativas, por lo que entendemos que es una magnífica oportunidad de innovar normativa dentro del marco jurídico de la Ley 27444 que regula a todas las entidades públicas y administrados procurar buscar la sanción e identificación al verdadero infractor. Asimismo, se debe considerar que el monto de la multa y sus consecuencias no están teniendo efecto sobre las conductas evidenciándose que la incidencia e infracciones al reglamento de tránsito se va franco ascendencia, por lo que se debe generar mecanismos de sanción efectivos y no declarativos.</p> <p>3.1.2.2.- PROPUUESTA NORMATIVA En caso de detección de la infracción a través de medios electrónicos o denuncia ciudadana, regulados en el artículo 327.2 y 327.3 del presente reglamento, el conductor cuenta con un plazo de hasta cuarenta y ocho (48) horas desde la notificación preventiva física o electrónica, para indicar quien es el infractor conductor o para realizar directamente el pago del peaje adeudado.</p>	...	SI	NO	<p>Si bien es cierto el proyecto de Decreto Supremo plantea inicialmente la ventana de 48 horas para el pago, se ha considerado retirar la misma en atención a los comentarios recibidos, siendo uno de ellos el de CSUTRAN. Respecto a la detección de infracción empleando herramientas tecnológicas, vale mencionar que el numeral 2 del artículo 327 del RETRAN indica que la notificación de la papirleta al conductor se produce con su emisión y entrega al mismo en la vía pública o en el lugar de domicilio. En caso de notificación a domicilio, el artículo 289 del RETRAN indica que se presume la responsabilidad administrativa del propietario del vehículo, salvo que acredite de manera indubitable que lo había enajenado, o no estaba bajo su tenencia o posesión, denunciando en ese supuesto al comprador, tenedor o poseedor como responsable. Así pues, el propietario tiene la oportunidad de manifestar quien era el conductor que comete la infracción, siendo que se respeta con el principio de causalidad citada en el comentario del administrado, así como con el principio del debido procedimiento.</p>	NO	...
39			...	...	Artículo 19A	<p>3.2.- Luego dice "Artículo 19.A.- Peajes electrónicos 19.A.1 El pago del peaje puede estar asociado al sistema financiero y se realiza a través de la lectura del "Dispositivo electrónico para uso en garitas o infraestructura de peaje - PEAJE TEC". 19.A.2 La entidad a cargo de la administración de la vía o las empresas concesionarias que, en el marco del contrato de concesión de carreteras, opten por implementar el peaje electrónico, deben cumplir con lo siguiente: a Coordinar con las autoridades competentes, en caso correspondiente, para la adecuada instalación de las garitas, de la infraestructura y de los carriles destinados al pago del peaje electrónico. b Señalizar el carril destinado al pago del peaje electrónico, conforme al Manual de Instalación de Control de Tránsito Automatizado para Carreteras, aprobado por Resolución Directoral N° 16-2016-MTC/14, o el que haga sus veces. 19.A.3 Los conductores utilizan la vía señalizada para el pago del peaje electrónico, solo cuando el vehículo cuente con el "Dispositivo electrónico para uso en garitas o infraestructura de peaje - PEAJE TEC". 3.2.1.- COMENTARIO Preguntamos: "¿Es obligatoria la implementación del peaje electrónico o PEAJE TEC? "¿Se puede implementar un nuevo sistema o mecanismos sin obligatoriedad? Si se le da la opción al concesionario de hacerlo o no, de acuerdo a su conveniencia económica el determinará cómo se implementa y cuándo, el determina si implica una mayor inversión que no está dilucidada a efectos y de otro modo no tendrá ninguna consecuencia. Se debe aprobar un dispositivo, dado que la necesidad es crear un sistema, que establezca que en los contratos de concesión se estipule la obligatoriedad la implementación gradual de plazas de PEAJE TEC, es una disposición de esta naturaleza dada la plaza y sustentado justificando indicada en la exposición de motivos, no tendremos una solución efectiva. El peaje TEC no puede "DISE" estar asociado al sistema bancario, no se entiende eficiente en el pago sin su bancarización formal, pues justamente el sistema financiero permite el cumplimiento del pago cuando el usuario no ha accedido a las opciones convencionales e tecnológicas del TEC, lo que sucederá con mucha continuidad sobre todo en una fase de implementación. 3.2.2. PROPUUESTA "Artículo 19.A.- Peajes electrónicos 19.A.1 El pago del peaje debe estar asociado al sistema financiero y se realiza a través de la lectura del "Dispositivo electrónico para uso en garitas o infraestructura de peaje - PEAJE TEC". 19.A.2 La entidad a cargo de la administración de la vía o las empresas concesionarias que, en el marco del contrato de concesión de carreteras, deberán optar por implementar gradual del peaje electrónico y debe cumplir con lo siguiente: a Coordinar con las autoridades competentes, en caso correspondiente, para la adecuada instalación de las garitas, de la infraestructura y de los carriles destinados al pago del peaje electrónico. b Señalizar el carril destinado al pago del peaje electrónico, conforme al Manual de Instalación de Control de Tránsito Automatizado para Carreteras, aprobado por Resolución Directoral N° 16-2016-MTC/14, o el que haga sus veces. 19.A.3 Los conductores utilizan la vía señalizada para el pago del peaje electrónico, solo cuando el vehículo cuente con el "Dispositivo electrónico para uso en garitas o infraestructura de peaje - PEAJE TEC". En la fase de implementación dicho carril tendrá la opción del pago a través del peaje manual durante el pago preventivo de tres meses desde su implementación, cumplido el plazo sujeto a las consecuencias administrativas del no pago."</p>	...	SI	NO	<p>Actualmente se cuentan con dieciséis (16) contratos de concesión en la red vial nacional, los cuales fueron suscritos y cuentan con derechos y obligaciones para la construcción, mantenimiento y operación de las rutas. En atención a ello, las obligaciones y asignaciones de riesgo respecto a la implementación de la tecnología que se implementa para el cobro del peaje, se estipulan en cada uno de dichos contratos de concesión. En ese sentido, y tomando en cuenta la seguridad jurídica de los contratos, se debe respetar lo estipulado en los contratos vigentes. No obstante, desde el MTC se busca una implementación del telepeaje en atención a las coordinaciones que pueda tenerse con los concesionarios. Para lograr ello, el proyecto de Decreto Supremo ha incorporado la Tercera Disposición Complementaria Final en la cual se establece la realización de estudios para la implementación del telepeaje en los contratos vigentes, apuntando al diálogo con los actores. Ahora bien, y en atención a los comentarios recibidos, se está formulando las precisiones para que los nuevos contratos de concesión de carreteras deban incorporar el telepeaje en sus vías.</p>	NO	...
40			...	...	Tabla de infracciones	<p>2.3 Respecto a la tabla de infracciones no tenemos mayor comentario, si bien hay un interés de rescatar un nuevo sistema, consideramos evaluar hasta qué punto la calificación de infracciones como Muy Grave es coherente con el efecto de una infracción, hay que separar ello del contrato de bajo tipificación del Reglamento de tránsito vigente. Finalmente, nuestra consultora manifiesta su disposición a seguir aportando al país, en el establecimiento de mejores sistemas de transporte y tránsito."</p>	...	SI	NO	Las infracciones modificadas o incorporadas cuentan con el sustento y análisis técnico, legal y casuístico que las justifican.	NO	...
41			...	...	...	<p>*COMENTARIOS GENERALES: "Se sugiere mantener un registro de placas que son recurrentes en infracciones por el no pago de peaje, a través de la cual se puede realizar un seguimiento de cobranza". Dependiendo de los cambios que se realicen al D. N° 020-2009-MTC, también deberá adecuarse el D. N° 020-2009-MTC, Establecen Procedimiento de Detección de Infracciones de Tránsito Terrestre por parte del Efectivo Policial Competente en el Ambito Urbano."</p>	...	SI	NO	<p>La reincidencia por la comisión de infracción al tránsito se encuentra regulado en el artículo 312 del RETRAN que establece que "se considera reincidencia al hecho de cometer nuevamente la misma infracción dentro del lapso de doce (12) meses y será sancionada con el doble de la multa establecida." Tenemos presente que las autoridades que imponen las sanciones son las Municipalidades Provinciales y la SUSTRAN, siendo ellas quienes pueden imponer sanciones a los conductores reincidentes. Respecto al DS 020-2009-MTC, se viene trabajando otro Decreto Supremo en el cual se viene evaluando esta norma.</p>	NO	...
42			...	...	Artículo 2	<p>"Se propone precisar lo siguiente: (...) El pago del peaje se realiza de forma manual, a través de efectivo o tarjetas, o electrónica, a través de etiqueta electrónica (transporter) o dispositivos similares."</p>	...	SI	NO	La propuesta del administrado será precisada en la Exposición de Motivos, a efectos de no sobrecargar la redacción en el artículo.	NO	...

Anexo 4. Sección 7.4 Explique de manera general los comentarios recibidos por la entidad (adjuntar su reporte de consulta pública con su matriz correspondiente)

MATRIZ DE REPORTE DE RESULTADO DE LA CONSULTA PÚBLICA DEL PROYECTO DE NORMA: Decreto Supremo que modifica el Reglamento Nacional de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo N° 033-2001-MTC, para la implementación del telepeaje													
Entidad		Ministerio de Transportes y Comunicaciones - MTC											
Nombre de la persona que sustentó la información		Paolo Fernández Rojas											
N°	Identificación (Nombre o Razón Social)	Representante Legal	Número de documento	Tipo de documento	Tema/Sección del documento/Artículo	Comentario	Sustento	Pertinencia (Si/No)	Comentario aceptado (Si/No)	Sustento de la respuesta	¿Confluye a la modificación del artículo del Proyecto Normativo?	Consignar el nuevo artículo	
43		---	---	---	Artículo 19.1	"Se propone precisar lo siguiente: (...) los contratos de concesión de carreteras.	---	SI	SI	Se realizó la modificación de forma.	SI	"Artículo 19. Gantías o Infraestructura de peaje 19.1 La facultad de instalar gantías para el pago del peaje en forma manual y/o infraestructura para el pago del peaje en forma electrónica, en la Red Vial Nacional corresponde al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en la Red Vial Departamental corresponde a los Gobiernos Regionales, en la Red Vial Vecinal corresponde a los Gobiernos Locales, así como, a los concesionarios en las redes viales señalizadas, en caso correspondiente, según lo establecido sus contratos de concesión de carreteras. 19.2 Los conductores de los vehículos que transiten por las vías públicas terrestres, donde se encuentran instaladas gantías y/o infraestructura para el pago del peaje, están obligados a: a) Realizar el pago del monto de peaje correspondiente. b) No realizar maniobras o acciones que ocasionen daños materiales a las gantías y/o infraestructura para el pago del peaje. c) No circular por rutas que no forman parte de caminos, vías urbanas o del Sistema Nacional de Carreteras – SINAC, evadiendo el pago del peaje. d) Utilizar el carril señalizado que corresponda según la forma de pago del peaje."	
44	Asociación para el Fomento de la Infraestructura Nacional - AFIN	---	---	---	Artículo 19.1	"El que los usuarios pasen sin pagar el peaje y tengan la oportunidad de pagarlo cuando son intermedios incentiva que estos usen la vía de pago electrónico ya que al final saben que terminaran pagando solo el peaje, así, si el efectivo policial detecta la infracción, debe multar. En los otros dos supuestos, la autoridad competente debe sancionar y en caso el usuario pague dentro de las siguientes cuarenta y ocho (48) horas, podrá darse por desistido el procedimiento. No obstante, así se multa, el usuario deberá pagar el tránsito por el derecho de uso de la vía. "¿Qué ocurrirá si el usuario que pasó sin pagar tiene varias deudas, solo la evasión detectada puede ser cobrada o la deuda total?" "Se tomará en cuenta el tema de la retención para la aplicación de multas?" "¿Se puede detener al vehículo hasta que realice el pago de la deuda o en caso de que el cliente no quiere pagar o quiere pagar más tarde hay que dejarlo?" Hoy muchos se niegan a pagar y no pueden ser retenidos mucho tiempo porque se corre el riesgo de que presenten denuncias. "¿Cualquier policía puede multar o solo aquellos que están cumpliendo la función de policía de tránsito? Consideramos que debe aplicarse lo indicado en el D.S. N° 028-2009-MTC, que indica que los efectivos policiales que cumplen con el procedimiento de detección de infracciones de tránsito. Debe precisarse si los efectivos policiales, que cumplen una función de vigilancia en su día de franco en virtud de un convenio entre los concesionarios y la PNP, pueden aplicar multas."	---	SI	NO	Como se ha señalado líneas arriba, se ha considerado retirar la ventana de 48 horas para el pago posterior del peaje, ello en atención a los comentarios recibidos, siendo uno de ellos el de GOSTRAN. No obstante lo señalado, vale absolver algunas consultas formuladas por el administrado. La reincidencia se encuentra regulado en el artículo 312 del RETRAN que establece que "se considera reincidencia, al hecho de cometer nuevamente la misma infracción dentro del lapso de doce (12) meses y será sancionada con el doble de la multa establecida." Así pues, las Municipalidades Provinciales o la SUTRAN pueden imponer dicha reincidencia. En cuanto a "retener al vehículo" tenemos que el RETRAN regula la retención vehicular como una medida preventiva, la cual consiste en la inmovilización del vehículo en la Comisaría por un plazo máximo de 24 horas. Actualmente la infracción con código G.71 (no pagar peaje) no cuenta con esta medida. En cuanto al levantamiento de las papetitas de tránsito en la vía pública, el efectivo policial asignado al control de tránsito o de carreteras (art. 7 del RETRAN) puede realizar dicha acción, y no efectivos en días de franco o de vigilancia.	NO	---	
45		---	---	---	Artículo 327	"Para el caso de denuncias ciudadanas, se sugiere se consigne claramente el detalle o requisitos para que el medio probatorio fílmico, fotográfico u otro similar, sea "aceptado" por la autoridad competente. Consideramos que debe asignarse que las cámaras de las casetas o las que estén dispuestas a lo largo de la vía son medios probatorios idóneos para formular la denuncia. Finalmente, se propone generar convenios con asociaciones que han desarrollado APPs para realizar denuncias y que actualmente vienen usándose (Caso: VPA). Finalmente, en caso de que el medio de prueba sea asignado para la denuncia "¿Cómo, y a quién, deberá ser comunicado?" "¿Se podrán realizar denuncias electrónicas o por la web de la PNP?" "¿Quién define quien es la "Autoridad Competente" en ese momento?" (SUTRAN, ATU, PNP, MTC)." Debe ser denunciado una vez realizado el tránsito sin haber pagado. "¿Qué ocurrirá en caso de que la persona tenga varias deudas, solo la evasión detectada puede ser cobrada o la deuda total por la autoridad?"	---	SI	SI	El actual numeral 3 del artículo 327 del RETRAN posibilita que los ciudadanos puedan detectar y denunciar las infracciones de tránsito. En atención a dicho marco, los concesionarios pueden formular denuncias empleando los medios probatorios que consideren como por ejemplo, fotos o cámaras de video. En el proyecto de Decreto Supremo se precisó que las autoridades a las cuales se puede formular la denuncia serán las Municipalidades Provinciales o la SUTRAN. Por otro lado, la propuesta del numeral 3.3 del artículo 327 del RETRAN será retirada en atención a los comentarios recibidos, particularmente de GOSTRAN quien menciona el riesgo de incentivo negativo de evasión de peajes.	SI	---	"Artículo 327.- Procedimiento para la detección de infracciones e imposición de la papetita (...) 3. Detección de infracciones por denuncia En los casos de infracciones detectadas por cualquier ciudadano, persona jurídica o entidad pública, éste debe identificarse ante la Municipalidad Provincial o la SUTRAN, según corresponda, indicando el hecho o conducta denunciada, así como la fecha y lugar en el que se produjo el mismo. La denuncia debe sustentarse a través del medio probatorio fílmico, fotográfico u otro similar, para tal efecto, el denunciante entrega el medio probatorio en forma física, electrónica u otra posible, que permita identificar la infracción de tránsito y la Placa Única de Rodaje del vehículo respectivo. Recibida la denuncia, la Municipalidad Provincial o la SUTRAN, evalúa la conducta denunciada y, de ser el caso, determina la posible infracción o infracciones. Considerando la evaluación efectuada, dichas autoridades proceden de la siguiente forma: 3.1 Cuando de la evaluación se determine que los hechos denunciados no justifican el inicio de un procedimiento administrativo sancionador, se declara no haber lugar al inicio del mismo y dispone su archivar. 3.2 Cuando de la evaluación se determine la presunta comisión de la infracción se inicia el procedimiento administrativo sancionador de oficio conforme lo dispuesto en el Reglamento del Procedimiento Administrativo Sancionador Especial de Tránsito Suscrito en materia de transporte y tránsito terrestre, y sus servicios complementarios, aprobado por Decreto Supremo N° 004-2020-MTC.
46		---	---	---	Artículo 19.A	"Asociado al sistema financiero, a qué se refiere? ¿El banco podrá debitar directamente de las cuentas de los clientes el pago del peaje y será accionado a través de un transportador?"	---	SI	NO	El artículo 19.A del proyecto de Decreto Supremo establece que el pago puede efectuarse mediante descuento de tarjetas de crédito o débito, evaluación del el pago tradicional. Es importante mencionar que queda a potestad del gestor de la vía el medio que pueda emplear. Ej: recarga por su página web, pago con tarjeta de crédito o débito, creación de un aplicativo en el celular para pago, etc.	NO	---	
47		---	---	---	Tabla de infracciones	"Las infracciones deberían ser de tal magnitud que disuadan a cometer las acciones descritos en las infracciones, por lo que se propone incrementar los porcentajes y con ello desincentivar fuertemente a que los usuarios dejen de pagar el peaje. Se sugiere incluir que estas infracciones no puedan estar sujetas a ni gradualidad ni descuento por pronto pago."	---	SI	NO	Las infracciones modificadas e incorporadas cuentan con el sustento y análisis técnico, legal y casuístico que las justifican.	NO	---	
48		---	---	---	Tercera Disposición Complementaria Final	"No se menciona la palabra "interoperabilidad" en el documento. Se entiende que es un tema más profundo por desarrollar; sin embargo, este Decreto podría sentar las bases para revisarlo próximamente. Se puede proponer: (...) de herramientas tecnológicas, que coadyuvan en la adecuada implementación del peaje electrónico y su interoperabilidad, en coordinación con las entidades públicas competentes y actores privados."	---	SI	SI	Se reformulará la Segunda Disposición Complementaria del Decreto Supremo a efectos de clarificar la redacción haciendo énfasis en la interoperabilidad de la información. En un plazo no mayor a noventa (90) días hábiles contados a partir de la publicación del presente Decreto Supremo, la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, mediante Resolución Directoral, aprueba los lineamientos para la interoperabilidad de la información generada en el telepeaje.	SI	"SEGUNDA.- Elaboración de los lineamientos para la interoperabilidad de la información generada en el telepeaje. En un plazo no mayor a noventa (90) días hábiles contados a partir de la publicación del presente Decreto Supremo, la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, mediante Resolución Directoral, aprueba los lineamientos para la interoperabilidad de la información generada en el telepeaje.	
49	Dirección de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial de la Policía Nacional del Perú - PNP	---	---	---	---	"Que, la Policía Nacional del Perú, a través de la Dirección de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial, tal y conforme establece la Ley N° 27181 – Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, solo tiene competencia de fiscalización, no teniendo competencia normativa ni de gestión."	---	SI	NO	El comentario hace referencia a las funciones que actualmente desempeña las unidades de la PNP que fiscalizan las infracciones al tránsito, con lo que no hay mayor comentario al respecto.	NO	---	

Anexo 4. Sección 7.4 Explique de manera general los comentarios recibidos por la entidad (adjuntar su reporte de consulta pública con su matriz correspondiente)

MATRIZ DE REPORTE DE RESULTADO DE LA CONSULTA PÚBLICA DEL PROYECTO DE NORMA: Decreto Supremo que modifica el Reglamento Nacional de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo N° 033-2001-MTC, para la implementación del telepeaje												
Entidad		Ministerio de Transportes y Comunicaciones - MTC										
Nombre de la persona que sustentó la información		Pablo Fernández Rojas										
N°	Identificación (Nombre o Razón Social)	Representante Legal	Número de documento	Tipo de documento	Tema/Sección del documento/Artículo	Comentario	Sustento	Pertinencia (Si/No)	Comentario aceptado (Si/No)	Sustento de la respuesta	¿Confluye a la modificación del artículo del Proyecto Normativo?	Consignar un nuevo artículo
50	Concesionaria Interconexión Sur Tramo 2 S.A. - IRESA SUR Tramo 2	---	---	---	Artículo 19A	Considerando el literal anterior y advirtiendo la modificación introducida al Reglamento Nacional de Tránsito mediante el numeral 19A.2, se tiene que la implementación del peaje electrónico será facultativa lo cual resulta razonable pues depende de poder de conocimiento que el flujo vehicular de cada concesionaria se distinga, dependiendo de la naturaleza propia de su ubicación y características inherentes, resultando entonces diferentes niveles de congestión en cada concesionaria y por ende la necesidad de implementar caso por caso y facultativamente el peaje electrónico.	---	SI	NO	Actualmente se cuentan con dieciséis (16) contratos de concesión en la red vial nacional, los cuales fueron suscritos y cumplen con derechos y obligaciones para la construcción, mantenimiento y operación de las vías. En atención a ello, las obligaciones y asignaciones de riesgo respecto a la implementación de la tecnología que se implementa para el cobro del peaje, se estipulan en cada uno de dichos contratos de concesión. En ese sentido, y tomando en cuenta la seguridad jurídica de los contratos, se debe respetar lo estipulado en los contratos vigentes. No obstante, desde el MTC se busca una implementación del telepeaje en atención a las coordinaciones que pueda tenerse con los concesionarios. Para lograr ello, el proyecto de Decreto Supremo ha incorporado la Tercera Disposición Complementaria Final en la cual se establece la realización de estrategias para la implementación del telepeaje en los contratos vigentes, apunturando el diálogo con los actores.	NO	---
51		---	---	---	Segunda Disposición Complementaria Final	Así mismo, de acuerdo a la Primera Disposición Complementaria Final que pretende la modificación del Reglamento Nacional de Tránsito, se indica la elaboración de "Lineamientos para el funcionamiento del Dispositivo electrónico para uso en garitas o infraestructura de peaje - PGLA/ETC", al respecto consideramos que dicho documento debería considerarse como factor determinante al "tiempo de espera en cola" (ETC) para la implementación y operatividad del peaje electrónico pues dicha medida de congestión vehicular será determinante para corroborar la implementación facultativa del peaje electrónico pues ratifica que la necesidad de contar con peaje electrónico depende de un análisis particular.	---	SI	SI	El "tiempo de espera en cola" es un factor de medida para el establecimiento de los niveles de disponibilidad de la infraestructura concesionaria. Así pues, será un factor a considerar. Adicionalmente, se reformula la Segunda Disposición Complementaria del Decreto Supremo a efectos de clarificar la redacción haciendo énfasis en la interoperabilidad de la información.	SI	SEGUNDA. Elaboración de los lineamientos para la interoperabilidad de la información generada en el telepeaje En un plazo no mayor a noventa (90) días hábiles contados a partir de la publicación del presente Decreto Supremo, la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, mediante Resolución Directoral, aprueba los lineamientos para la interoperabilidad de la información generada en el telepeaje.
52		---	---	---	---	Finalmente, consideramos que, si a largo plazo, eventualmente se plantea exigir el peaje electrónico de manera obligatoria, (sin perjuicio que, contractualmente, el cambio de tecnología para el cobro de peaje de facultad del concesionario), se deberá considerar que este hecho derivará en un aumento de costos a las empresas concesionarias lo cual podría poner en riesgo el equilibrio económico financiero contratado contractualmente, pues implicará tanto los costos de implementación, instalación y mantenimiento de la tecnología requerida, así como la contratación y capacitación de personal idóneo.	---	SI	SI	Como se ha mencionado, se respeta lo estipulado en los contratos de concesión de carreteras actualmente vigentes. Ahora bien, si a futuro se desea establecer la obligatoriedad de la implementación del telepeaje, cabe acudir a los mecanismos que establezca el contrato, como sería el trato directo o adendas, entre otros.	NO	---
53		---	---	---	Artículo 19	Es necesario que la propuesta normativa considere, en primer lugar, las acciones de evasión de garitas o infraestructuras de peaje con la finalidad de evitar el pago del peaje. A diferencia de lo que se indica en el numeral 19.3 propuesto, lo que denominaríamos una "fuga" o "evasión" constituye aquella maniobra del conductor para dejar o salir de la vía antes de la garita o infraestructura de peaje, circundante, y retornar a ingresar a la vía después de la misma. Para ello, puede hacer uso de accesos autorizados o no autorizados, y de vías o rutas autorizadas o no autorizadas, coincidentes a la garita o infraestructura de peaje. Estas evasiones involucran maniobras que, entre otros, afectan, distorsionan o interrumpen el tránsito vehicular (por ejemplo, cruce a carril de sentido contrario), ocasionan daños a las bienes de seguridad vial existentes (por ejemplo, barreras o guardavías), y generan accidentes de tránsito (dentro de los accesos de ingreso y salida de la vía, carriles o autopistas). Cabe indicar que las evasiones son recurrentes, las cuales han sido reportadas al Concedente (MTC) en sus oportunidades, como, por ejemplo, a través de las Cartas N° 001826-2019-COVISOL, N° 1269-2019-MTC/19, y N° 1291-2022-COVISOL. Al respecto, la Concesionaria efectúa constantes acciones de mitigación de las evasiones, no obstante, en muchos casos estas han sido infructuosas aun con el apoyo policial que se pudo contar en pocas ocasiones. Por lo expuesto, resulta necesario que se contemple la evasión de una garita o infraestructura de peaje. Propuesta COVISOL Artículo 19. Garitas o infraestructura de peaje (...) Constituye infracción de tránsito cuando por las maniobras a vías o circundar las garitas o infraestructuras de peaje, un pagador por peaje aprobado por la autoridad competente o el establecimiento de la estación o unidad de peaje, realiza maniobras o acciones que ocasionan daños materiales a las garitas, infraestructuras u otros vehículos o el objeto de evitar el pago del peaje.	---	SI	SI	Se realizará las precisiones en el artículo 24 del RETRAN a efectos de indicar que está prohibido efectuar acciones o intervenciones que signifiquen la generación o el mantenimiento de desvíos. En cuanto a la infracción, el circular por rutas no autorizadas también implica una forma de evadir el peaje, con lo cual se configurará la infracción que se viene aplicando. En la Exposición de Motivos de la norma se precisará que ir por rutas no autorizadas también es una forma de evadir peajes. Tengamos presente que la Exposición de Motivos forma parte inherente de la norma y en ella se explica la finalidad y alcances de los artículos. Finalmente, y a efectos de identificar estas vías no autorizadas, se incorporará una Disposición Complementaria Final en el Decreto Supremo en la que se establezca la necesidad de la coordinación entre las Municipalidades, SUTRAN, PNP, Fiscalía de la Nación, entre otros, para poder delimitar dichas zonas, y el inicio de las responsabilidades administrativas y/o penales, de corresponder.	SI	TERCERA. Elaboración de estrategias para la implementación del telepeaje y garantizar el flujo vehicular en las rutas concesionadas y no concesionadas El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a través del Programa Especial de Infraestructura de Transporte Nacional - Provisas Nacional y de la Dirección General de Programas y Proyectos en Transporte, evalúa, analiza y/o promueve, en el marco de sus competencias, la implementación de estrategias, proyectos piloto, programas y/o proyectos de inversión, innovación e implementación de herramientas tecnológicas, que coadyuven en la adecuada implementación del telepeaje en las redes viales concesionadas y no concesionadas, en coordinación con las entidades públicas competentes y actores privados. Las autoridades decisoras en el ámbito sectorial: los Gobiernos Regionales y Gobiernos locales, con el apoyo de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías - SUTRAN, la Policía Nacional del Perú y/o el Ministerio Público, en el ámbito de sus competencias, pueden coordinar las acciones necesarias para la claridad y el inicio de los procedimientos, de la determinación de las responsabilidades administrativas y/o penales de las rutas que no forman parte de carreteras, vías urbanas o del Sistema Nacional de Carreteras - SINAC. La entidad a cargo de la gestión de la infraestructura o el concesionario, brinda información a las autoridades estatales acerca de las rutas no autorizadas.
54		---	---	---	Artículo 20	Es atención a los progresos casos de confiabilidad social en el peaje, y que no son aptos a tener aplicación respecto al tema de cobro de peaje, y que muchas veces concluyen en una reubicación de la estación o unidad de peaje, resulta necesario que la modificación normativa incluya la autorización para la construcción de infraestructuras de peaje tanto permanentes como provisionales. Propuesta COVISOL Artículo 20.- Construcciones permanentes o provisionales en el derecho de vía En tanto no constituyan obstáculo o peligro para el tránsito y de acuerdo a lo establecido por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, la autoridad competente en el ámbito de su jurisdicción y con excepción de la Red Vial Nacional podrá autorizar construcciones permanentes o provisionales dentro del derecho de vía, en los casos siguientes: a) Instalación de casetas garitas o infraestructuras de peaje manuales, electrónicos o mixtas para el cobro de peaje, y de control de pesos y medidas de los vehículos.	---	SI	SI	Se realizarán las modificaciones en el artículo 20 del RETRAN para precisar la posibilidad de construcciones provisionales de garitas, lo cual es para la Red Vial Regional, provincial y urbana. La Red Vial Nacional está descrita en el artículo 19 del RETRAN, en la cual también la garita puede ser permanente o provisional.	SI	Artículo 20.- Construcciones permanentes o provisionales en el derecho de vía En tanto no constituyan obstáculo o peligro para el tránsito y de acuerdo con lo establecido por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, la autoridad competente, puede autorizar construcciones permanentes o provisionales dentro del derecho de vía, en los casos siguientes: a) Instalación de garitas para el pago del peaje en forma manual o infraestructura para el pago de peaje en forma electrónica, así como de estaciones de pesaje para el control de pesos y medidas de los vehículos. b) Otras básicas de infraestructura vial. c) Otras básicas para el funcionamiento de servicios públicos esenciales.*
55		---	---	---	Artículo 24	En adición a lo comentado en la propuesta de modificación del artículo 19, se debe señalar que existen personas o pobladores que residen en los alrededores de las estaciones o unidades de peaje que "trounevan" la generación y mantenimiento de accesos y rutas, muchos de ellos no autorizados (ligales), mediante intervenciones propias (por ejemplo, usando maquinaria) o impidiendo las acciones de mitigación de la Concesionaria (por ejemplo, colocación de muros, jerséis o guardavías). Asimismo, cobran peajes ilegales a los vehículos que transitan a través de esos accesos y rutas no autorizadas y/o prestan un servicio a terceros. Al respecto, la Concesionaria ha venido presentando denuncias por el delito de fraude y perjuicio a los medios de transporte (Capítulo Fiscal N° 1225-2018), delito de entorpecimiento al funcionamiento de los servicios públicos (Capítulo Fiscal N° 1223-2023) y el delito de entorpecimiento de los medios de transporte (Capítulo Fiscal N° 166-2023), sin embargo, se han visto denegados y/o archivados. Por tanto, resulta también necesario que la presente propuesta normativa reconozca la existencia de este tipo de acciones de promoción ilegal de accesos y rutas de evasión de peajes, de tal forma que sean sancionadas. Propuesta COVISOL Artículo 24.- Prohibiciones (...) Asimismo, está prohibido: 10) Efectuar acciones o intervenciones que signifiquen la generación o el mantenimiento de accesos no autorizados por la autoridad competente, circundantes a la garita o infraestructura de peaje. 11) Efectuar acciones o intervenciones que signifiquen la generación o el mantenimiento de desvíos, rutas o vías no autorizadas por la autoridad competente, circundantes a la garita o infraestructura de peaje. 12) Efectuar el cobro de peaje o monto alguno por el tránsito de vehículos para circundar garitas o infraestructuras de peajes, que no haya sido aprobado por la autoridad competente o el establecimiento en los contratos de concesión respectivos.*	---	SI	SI	Tengamos presente que los usuarios de la infraestructura vial, sean esta concesionada o no, se espera que existan niveles mínimos de confiabilidad. Para así como existe la seguridad para que el gestor (entidad o concesionario) provea de infraestructuras de calidad, también el usuario tiene obligaciones y prohibiciones. Así pues, en atención a la causalidad descrita por COVISOL, se considera pertinente la incorporación de los comentarios de dicha concesionaria, pero en el artículo 19 del RETRAN. a) Realizar el pago del monto de peaje correspondiente. b) No efectuar maniobras o acciones que ocasionen daños materiales a las garitas y/o infraestructura para el pago del peaje. c) No circular por rutas que no forman parte de caminos, vías urbanas o del Sistema Nacional de Carreteras - SINAC, evadiendo el pago del peaje. d) Realizar el carril señalizado que corresponda según la forma de pago del peaje.*	SI	Artículo 19.- Garitas o infraestructura de peaje 19.1 La facultad de recibir garitas para el pago del peaje en forma manual o infraestructura para el pago del peaje en forma electrónica, en la Red Vial Nacional corresponde al Ministerio de Transportes y Comunicaciones; en la Red Vial Departamental corresponde a los Gobiernos Regionales; en la Red Vial Normal corresponde a los Gobiernos Locales; así como, a los concesionarios en las redes viales señaladas, en caso correspondiente, según lo estipulado sus contratos de concesión de carreteras. 19.2 Los conductores de los vehículos que transitan por las vías públicas terrestres, donde se encuentran instaladas garitas y/o infraestructuras para el pago del peaje, están obligados a: a) Realizar el pago del monto de peaje correspondiente. b) No efectuar maniobras o acciones que ocasionen daños materiales a las garitas y/o infraestructura para el pago del peaje. c) No circular por rutas que no forman parte de caminos, vías urbanas o del Sistema Nacional de Carreteras - SINAC, evadiendo el pago del peaje. d) Realizar el carril señalizado que corresponda según la forma de pago del peaje.*

Anexo 4. Sección 7.4 Explique de manera general los comentarios recibidos por la entidad (adjuntar un reporte de consulta pública con su matriz correspondiente)

MATRIZ DE REPORTE DE RESULTADO DE LA CONSULTA PÚBLICA DEL PROYECTO DE NORMA: Decreto Supremo que modifica el Reglamento Nacional de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo N° 831-2009-MTC, para la implementación del telepeaje												
Entidad		Ministerio de Transportes y Comunicaciones - MTC										
Nombre de la persona que sustentó la información		Paolo Fernández Rojas										
N°	Identificación (Nombre o Razón Social)	Representante Legal	Número de documento	Tipo de documento	Tema/Sección del documento/Artículo	Comentario	Sustento	Pertinencia (Si/No)	Comentario aceptado (Si/No)	Sustento de la respuesta	¿Confluye a la modificación del artículo del Proyecto Normativo?	Consignar el nuevo artículo
56		---	---	---	Artículo 327	"Respecto al plazo de 48 horas referido en la propuesta de modificación, este es entendido como periodo de gracia para que el infractor pueda subsanar la infracción; sin embargo, consideramos necesario precisar si no existe un plazo determinado para que el administrador de la ganja y/o peaje efectúe la denuncia o esta limitación se encuentre en alguna normativa del sector que determine dicho plazo."	---	SI	SI	Los numerales 19.3 del artículo 19 y numeral 3.3 del artículo 327 del RETRAN que hacen referencia a la cuarenta y ocho (48) horas para el pago del peaje, será retirado, en tanto a que, de la evaluación realizada, dicho factor podría implicar un incentivo negativo para la evasión del peaje. Ahora bien, la concesionaria puede realizar las denuncias por la comisión de infracciones de tránsito, siendo que no se ha establecido un plazo máximo; no obstante, debería tomarse como referencia el plazo de prescripción del artículo 252 de la LPAG. Sin embargo, se recomienda a los gestores de las vías realizar las denuncias dentro de un plazo razonable, ya que ello también es una forma de desincentivar la mala conducta.	NO	---
57		---	---	---	Artículo 2	"Con relación a la implementación del concepto 'PEAJE TEC', el mismo precisa que se trata de un 'dispositivo incorporado al vehículo' no obstante, la tecnología actual permite la identificación del vehículo sin la necesidad de que se incorpore un dispositivo al mismo (por ejemplo, las cámaras CCTV para lectura de placas). De igual manera, con el avance de la tecnología, podrían generarse nuevos o distintos dispositivos o equipamiento para la identificación de los vehículos. De otro lado, resulta pertinente tener en cuenta que, con dicha definición, podría darse a entender que solo los vehículos que puedan ser identificados mediante un 'dispositivo incorporado' podrían ser sujetos de sanción en caso de incumplimiento en el pago del peaje. Así, si una concesionaria dispusiera de un sistema de pago electrónico sin la necesidad de un 'dispositivo incorporado al vehículo', podría significar que no estaría enmarcado dentro de esta propuesta de modificación normativa. En definitiva, resulta necesario que la propuesta de modificación normativa no se limite a un 'dispositivo incorporado al vehículo' para su identificación y posible sanción." Propuesta COVISO Artículo 2.- Definiciones Para los fines del presente Reglamento se entiende por: (...) Dispositivo electrónico para uso en ganjas o infraestructuras de peaje - "PEAJE TEC: Dispositivo incorporado al vehículo electrónico que permite la identificación del vehículo, y cuya información permite al lector tecnológico instalado en el administrador de la ganja o infraestructura, contar con la cuantificación del monto del peaje y su pago automático. Son dispositivos electrónicos para uso en ganjas o infraestructuras de peaje - "PEAJE TEC", el calcomanía holográfica de seguridad (pechera placa) u otro"	---	SI	SI	Lo señalado por COVISO, está tomado en cuenta a efectos de incorporar en el Decreto Supremo una definición de lo que se entiende por "telepeaje", que tiene como principal característica que el pago del peaje se realiza sin que el vehículo se detenga.	SI	Artículo 2.- Definiciones Para los fines del presente Reglamento se entiende por: (...) Telepeaje: Mecanismo por el cual se realiza la identificación del vehículo a través de la plancha metálica o de la calcomanía holográfica de seguridad (pechera placa), como elementos que integran la placa única nacional de rodaje, y cuya información permite al lector tecnológico instalado en la infraestructura de peaje, la cuantificación vehicular y el procesamiento del pago automático por la entidad a cargo de la gestión de la infraestructura o el concesionario, en la necesidad que el vehículo se detenga."
58		---	---	---	Artículo 100	"Respecto a la propuesta de modificación del numeral 19.3 e infracción MAT, resulta necesario que la propuesta de modificación normativa considere otras situaciones que no solo se circunscriban a 'realizar maniobras y/o acciones' del conductor con su vehículo para 'evadir el pago del peaje'. Sobre el particular, se presentan otras situaciones que también pueden implicar daños materiales, específicamente a las estructuras fijas o equipamiento de lectura del peaje electrónico, sin que ello implique necesariamente la realización de "maniobras o acciones" con la intención de "evadir el pago del peaje", como: transferir con alguna puerta lateral abierta, transferir con carga o cualquier elemento sobresaliente a uno o ambos lados del vehículo o con altura excesiva (golpeando las antenas), etc. El presente artículo tiene relación con el artículo 228, por lo que la tipificación de sanción debería contemplar a ambos artículos. Por tanto, se considera necesario que se contemple otras situaciones de daños, por lo que se propone no limitar el motivo de la ocurrencia de daños a las ganjas o infraestructuras de peaje." Propuesta COVISO Artículo 100.- Seguridad de la carga El conductor de un vehículo que transporte carga debe asegurarse que esta no sobrepase las dimensiones de la carrocería, a los lados y hacia arriba, esté adecuadamente acomodada, sujeta y cubierta de forma tal que no ponga en peligro a las personas u otros vehículos usuarios de la vía, así como no dañe a los bienes de ganjas o infraestructuras de peaje."	---	SI	NO	La propuesta realizada por el administrado en el artículo 100 se encuentra registrada en el numeral 19.2 del artículo 19 del RETRAN. Sea un vehículo privado o de carga de mercancías, el referido numeral 19.2 incorpora la obligación de no "realizar maniobras o acciones que ocasionen daños materiales a las ganjas, infraestructura u otros vehículos." Asimismo, se está incorporando el siguiente párrafo final "El administrador de la vía puede iniciar las acciones legales correspondientes para que el usuario asuma los costos producto de la reparación."	NO	---
59	Concesionaria Vial del Sur S.A. - COVISO	---	---	---	Artículo 130	"En concordancia con el comentario de propuesta de modificación del artículo 100, resulta necesaria la inclusión del numeral 130.4 a fin de evitar daños a los bienes de las ganjas e infraestructuras de peaje, especialmente, a aquellos equipamientos del peaje electrónico. Propuesta COVISO Artículo 130.- Obligación de mantener puertas, capot y maletero cerrada (...) 130.4 Durante la circulación por las ganjas o infraestructuras de peaje, el conductor debe disminuir la velocidad y evitar cualquier daño a las ganjas o la infraestructura de peaje."	---	SI	NO	La propuesta realizada por el administrado en el artículo 130 se encuentra registrada en el numeral 19.2 del artículo 19 del RETRAN. Sea un vehículo privado o de carga de mercancías, el referido numeral 19.2 incorpora la obligación de no "realizar maniobras o acciones que ocasionen daños materiales a las ganjas, infraestructura u otros vehículos." Asimismo, se está incorporando el siguiente párrafo final "El administrador de la vía puede iniciar las acciones legales correspondientes para que el usuario asuma los costos producto de la reparación."	SI	Artículo 19.- Ganjas o infraestructura de peaje 19.1 La facultad de instalar ganjas para el pago del peaje en forma manual y/o infraestructura para el pago del peaje en forma electrónica, en la Red Vial Nacional corresponde al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en la Red Vial Departamental corresponde a los Gobiernos Regionales, en la Red Vial Local corresponde a los Gobiernos Locales, así como, a los concesionarios en las redes viales señaladas, en caso correspondiente, según lo establecido sus contratos de concesión de carreteras. 19.2. Los conductores de los vehículos que transiten por las vías públicas terrestres, donde se encuentran instaladas ganjas y/o infraestructura para el pago del peaje, están obligados a: a) Realizar el pago del monto de peaje correspondiente. b) No ejecutar maniobras o acciones que ocasionen daños materiales a las ganjas y/o infraestructura para el pago del peaje. c) No circular por rutas que no forman parte de caminos, vías urbanas o del Sistema Nacional de Carreteras - SINAC, evadiendo el pago del peaje. d) Utilizar el carril señalado que corresponda según la forma de pago del peaje."
60		---	---	---	Artículo 209	"Teniendo en cuenta la incorporación del peaje electrónico, es posible que, en ciertos casos (por ejemplo, falta de saldos del conductor, falta intempestiva de algún equipamiento de lectura o identificación del vehículo), no se abra la barrera de manera automática. Ante esta situación, si bien se cuentan con medidas de contingencia, es posible que un conductor, por diversas razones, decida no avanzar y detenerse en la vía, ocasionando congestión o colas. Antes estas posibles situaciones, se debe contemplar que no se genere congestión o colas en las vías a fin de brindar un adecuado servicio de tránsito a todos los conductores. La práctica correcta es que aquellos conductores que presenten algún reclamo se estacionen a un lado de la vía, a una distancia segura, o en los estacionamientos disponibles a fin de resolver su situación con la administración de la ganja o infraestructura de peaje, permitiendo así el tránsito de los demás vehículos. Por ello, resulta necesaria la inclusión de una prohibición de detención en las vías de las ganjas o infraestructura de peaje y su tipificación de sanción de forma que se mitigue la generación de congestión o cola vehicular." Propuesta COVISO Artículo 209.- Prohibición de detención (...) Los conductores no deben detenerse en las vías de las ganjas o infraestructuras de peaje, sean manuales, electrónicas o mixtas, de forma que se genere congestión o cola vehicular."	---	SI	NO	Si bien es cierto pueden sucederse eventos en donde el vehículo se detenga y genere congestión, dicho escenario puede mitigarse con una adecuada señalización en los carriles. Tenemos en cuenta que la incorporación de nuevas infracciones de tránsito es una manifestación del "vis pariter vis" del Estado, sin embargo, previo a la creación de infracciones se deben evaluar otras alternativas que eviten el problema (en este caso, si por carriles equivocados). El proyecto de Decreto Supremo dispone que el carril de peaje electrónico debe estar debidamente señalizado, y así el conductor sepa por dónde ir.	NO	---

Anexo 4. Sección 7.4 Explique de manera general los comentarios recibidos por la entidad (adjuntar su reporte de consulta pública con su matriz correspondiente)

MATRIZ DE REPORTE DE RESULTADO DE LA CONSULTA PÚBLICA DEL PROYECTO DE NORMA: Decreto Supremo que modifica el Reglamento Nacional de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo N° 033-2001-MTC, para la implementación del telepeaje												
Entidad		Ministerio de Transportes y Comunicaciones - MTC										
Nombre de la persona que sustentó la información		Paolo Fernández Rojas										
N°	Identificación (Nombre o Razón Social)	Representante Legal	Número de documento	Tipo de documento	Tema/Sección del documento/Artículo	Comentario	Sustento	Pertinencia (Si/No)	Comentario aceptado (Si/No)	Sustento de la respuesta	¿Conllevó a la modificación del artículo del Proyecto Normativo?	Consignar el nuevo artículo
61		...	...	...	Infracción con código M.20 del RETRAN	Resulta necesario uniformar el término "totaliva", debiendo decir "todas". Cabe indicar que se presentan casos de placas adulteradas, los cuales generan inconvenientes de cobro a las empresas, incluyendo a casos del peaje electrónico. Propuesta COVISOL Código/Infracción M20: Determinar intencionalmente, adulterar, destruir o sustraer las placas de exhibición, rodaje o tránsito.	...	SI	NO	El numeral 8.2.5 del artículo 8 del Reglamento de Placa Única Nacional de Rodaje, aprobado por Decreto Supremo N° 017-2008-MTC, el reconoce la definición de Placa Rotativa como: "8.2.5 Placa rotativa: Identifica a los vehículos nuevos, durante su circulación por las vías públicas terrestres, desde la fecha de inicio del proceso de immatriculación de los mismos en el Registro de Propiedad Vehicular hasta por un plazo máximo de quince (15) días calendario o hasta la fecha de obtención de la placa definitiva, lo que ocurra primero, así como a los vehículos usados que salen de los recintos aduaneros de arribo al país hacia las jurisdicciones de las zonas registradas en que deban immatricularse, en forma posterior a su immatriculación antes de su immatriculacion. Los vehículos que portan la placa rotativa no se encuentran autorizados a prestar el servicio de transporte público. En ese sentido, no corresponde cambiar placa "totaliva" por "todas".	NO	...
62		...	...	...	Infracción con código M.46 del RETRAN	Se recalca la observación referida a si la tipificación de esta infracción (Infracción con código M46 del proyecto de Decreto Supremo) considera la opción del pago del peaje electrónico mediante otros equipamientos y no solo mediante un "dispositivo incorporado al vehículo". En caso de mantenerse la definición, debería contemplarse una adicional para otros medios o equipamientos de identificación de vehículos.	...	SI	NO	Cuando se pre publicó el proyecto de Decreto Supremo mediante la Resolución Directoral 150-2024-MTC/0102, se había establecido la infracción M46 como el siguiente: "Utilizar la vía señalizada destruida al pago del peaje electrónico sin contar con el PEAJE TEC que permita realizar el cobro del peaje". Ahora bien, dicha infracción de circular por un carril que no corresponde, ha sido retirado del proyecto de Decreto Supremo, ya que se ha visto por conveniente impulsar más coordinaciones para que el concesionario señale las vías.	NO	...
63		...	...	...	...	En relación a lo comentado respecto a la propuesta de modificación del numeral 19.3, se considera necesaria la inclusión de la tipificación de la evasión a la ganita o infraestructura de peaje. Propuesta COVISOL Código/Infracción xxx / Circular las ganitas o infraestructuras de peajes manuales, electrónicos o mixtos, sin pagar la tarifa de peaje aprobada por la autoridad competente o el establecido en el contrato de concesión respectivo.	...	SI	NO	Actualmente la infracción con código G.71 del RETRAN establece: "Circular por las vías públicas terrestres donde se encuentran instaladas ganitas o infraestructuras de peajes manuales y/o electrónicos, sin pagar el monto del peaje aprobado por la autoridad competente o el establecido en los contratos de concesión respectivo", la cual viene siendo objeto de modificación para precisar el pago electrónico. Ahora bien, las acciones de rodar o circular (E) y por rutas no autorizadas) son conductas muy riesgosas que pueden ocasionar accidentes de tránsito; razón por la cual se le copió por incorporar en la tabla de infracciones del RETRAN. Como se señaló líneas arriba, en la Exposición de Motivos de la norma se precisará que y por rutas no autorizadas también es una forma de evadir peajes. Tengamos presente que la Exposición de Motivos forma parte integrante de la norma y en ella se explica la finalidad y alcances de los artículos.	SI	Infracción M.46: "Realizar la circulación por rutas que no forman parte de caminos, vías urbanas o del Sistema Nacional de Carreteras – SINAC, evadiendo el pago del peaje"
64		...	...	...	...	En relación a la propuesta de modificación del artículo 24, en relación a la evasión, se considera necesaria la inclusión de la tipificación de las acciones o intervenciones que realicen ciertos pobladores para "promover" la evasión al pago del peaje a través de una ganita o infraestructura de peaje. Propuesta COVISOL Código/Infracción xxx / Efectuar acciones o intervenciones que signifiquen la generación o el mantenimiento de accesos o desvíos, rutas o vías no autorizadas por la autoridad competente circundantes a la ganita o infraestructura de peaje. Efectuar el cobro de peaje o monto alguno, por el tránsito de vehículos para circular ganitas o infraestructuras de peajes, que no haya sido aprobado por la autoridad competente o el establecido en los contratos de concesión respectivo.	...	SI	NO	Tengamos en cuenta que el RETRAN tiene por objeto establecer normas que regulan el uso de las vías públicas terrestres, aplicables a los desplazamientos de personas, vehículos y animales y a las actividades vinculadas con el transporte y el medio ambiente, en cuanto se relacionan con el tránsito. La infracción que propone el administrador si bien impacta en el tránsito, es realizada por un sujeto para evadir la tasa en beneficio propio (pecuniario), con la cual el concesionario debe ser abordado a nivel penal y no administrativo. Las infracciones que se está planteando en el presente Decreto Supremo (evasión y daños) inciden en el conductor, sin embargo, lo que propone el administrador incide en el peatón que crea esos desvíos, lo cual debería abordarse a nivel penal/civil.	NO	...
65		...	...	...	...	En relación a la propuesta de modificación del artículo 100, y considerando lo establecido en el artículo 228, se considera necesaria la inclusión de la tipificación de la conducta de transferir sin el debido cuidado de aseguramiento de la carga que cause daños a cualquier bien de las ganitas o la infraestructura de peaje (por ejemplo, antenas de telepeaje, estructuras de cortinas o sensores, protecciones de casetas, entre otros). Propuesta COVISOL Código/Infracción xxx / Transferir con el vehículo con carga sobresaliente o sin el debido aseguramiento de la carga generando daños materiales a las ganitas, infraestructuras de peaje u otros vehículos.	...	SI	NO	El administrador plantea la incorporación de una nueva infracción vinculada a los daños materiales a las ganitas. Al respecto, consideramos que la propuesta ya se encuentra contenida en la infracción M47 del proyecto de Decreto Supremo, la cual será objeto de modificación.	NO	...
66		...	...	...	...	En relación a la propuesta de inclusión del numeral 130.4, se considera necesaria la inclusión de la tipificación de la conducción sin el debido cuidado de mantenimiento de puertas, capot y maletines obligatoriamente cerrados que ocasionen daños a la ganita o infraestructura de peaje. Propuesta COVISOL Código/Infracción xxx / Transferir con el vehículo sin el debido cierre de puertas, capot y maletín generando daños materiales a las ganitas, infraestructuras de peaje u otros vehículos.	...	SI	NO	El administrador plantea la incorporación de una nueva infracción vinculada a los daños materiales a las ganitas. Al respecto, consideramos que la propuesta ya se encuentra contenida en la infracción M47 del proyecto de Decreto Supremo, la cual será objeto de modificación.	NO	...
67		...	...	...	Primera Disposición Complementaria Final	Es necesario que los Lineamientos para la implementación, operativa y las características del dispositivo electrónico para uso en ganitas o infraestructura de peaje –PEAJE TEC no sea imitación, y también considere la posibilidad de otros medios o equipos para la identificación de los vehículos.	...	SI	SI	Como parte de la definición de telepeaje se admite que este puede ser realizado no solo leyendo la tarjeta placa (oleografía), sino también la placa delantera y/o trasera. Adicionalmente, se reformuló la Segunda Disposición Complementaria del Decreto Supremo a efectos de clarificar la redacción haciendo énfasis en la interoperabilidad de la información.	SI	SEGUNDA. Elaboración de los lineamientos para la interoperabilidad de la información generada en el telepeaje En un plazo no mayor a noventa (90) días hábiles contados a partir de la publicación del presente Decreto Supremo, la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Marítimo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, mediante Resolución Directoral, aprueba los lineamientos para la interoperabilidad de la información generada en el telepeaje.
68	Concesionaria IIRSA Norte S.A.	...	...	...	Numeral 19.A.2 del artículo 19.A	Al respecto, hemos realizado la revisión del proyecto adjunto, del cual debemos manifestar estar de acuerdo que esta implementación de peaje electrónico sea optativo de conformidad con lo indicado en el artículo 19 del Decreto Supremo opone mención: 19.A.2 La entidad a cargo de la administración de la vía o las empresas concesionarias que, en el marco del contrato de concesión de carreteras, opten por implementar el peaje electrónico, deben cumplir con lo siguiente: Siendo que no constituye su implementación en el Reglamento Nacional de Tránsito una Obligación futura para la Concesionaria, que de acuerdo lo estipulado en el Contrato de Concesión en su cláusula 8.16 establece: El CONCESIONARIO podrá cambiar la tecnología que emplee para el cobro de la Tarifa, previa opinión del REGULADOR y siempre que ésta le permita cumplir con los estándares de tiempo de atención al cliente señalados en el Anexo 1."	...	SI	SI	Actualmente se cuentan con dieciséis (16) contratos de concesión en la red vial nacional, los cuales fueron suscritos y cumplen con derechos y obligaciones para la construcción, mantenimiento y operación de las rutas. En atención a ello, las obligaciones y asignaciones de riesgo respecto a la implementación de la tecnología que se implementa para el cobro del peaje, se estipulan en cada uno de dichos contratos de concesión. En ese sentido, y tomando en cuenta la seguridad jurídica de los contratos, se debe respetar lo estipulado en los contratos vigentes. No obstante, desde el MTC se busca una implementación del telepeaje en los contratos vigentes, apunturando el diálogo con los concesionarios. Para lograr ello, el proyecto de Decreto Supremo ha incorporado la Tercera Disposición Complementaria Final en la cual se establece la realización de estrategias para la implementación del telepeaje en los contratos vigentes, apunturando el diálogo con los actores. Ahora bien, y en atención a los comentarios recibidos, se está formulando las precisiones en el proyecto de Decreto Supremo para que los nuevos contratos de concesión de carreteras incorporen el telepeaje en sus vías (contratos que vayan a suscribirse posterior a la entrada en vigencia del DS de telepeaje). La cantidad de carriles para el telepeaje, lo determinará cada contrato en atención a las características de la vía, flujo vehicular, entre otros factores; pero deberá haber por lo menos un carril con telepeaje.	NO	...

Anexo 4. Sección 7.4 Explique de manera general los comentarios recibidos por la entidad (adjuntar su reporte de consulta pública con su matriz correspondiente)

MATRIZ DE REPORTE DE RESULTADO DE LA CONSULTA PÚBLICA DEL PROYECTO DE NORMA: Decreto Supremo que modifica el Reglamento Nacional de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo N° 033-2001-MTC, para la implementación del telepeaje														
Entidad		Ministerio de Transportes y Comunicaciones - MTC												
Nombre de la persona que sustentó la información		Paolo Fernández Rojas												
N°	Identificación (Nombre o Razón Social)	Representante Legal	Número de documento	Tipo de documento	Tema/Sección del documento/Artículo	Comentario	Sustento	Pertinencia (Si/No)	Comentario aceptado (Si/No)	Sustento de la respuesta	¿Confluye a la modificación del artículo del Proyecto Normativo?	Consignar el nuevo artículo		
77		---	---	---	Numeral 19.2 del artículo 19	"19.2 Todos los conductores de los vehículos que transiten por las vías públicas terrestres, donde se encuentren instaladas gantitas o infraestructura de peajes manuales, electrónicos o mixtos, están obligados al pago de la tarifa de peaje correspondiente. Apreciación: Debe agregarse " (...) a excepción de los vehículos exonerados de acuerdo a ley"	---	SI	SI	Se hará la precisión a nivel de Exposición de Motivos para un mejor entendimiento.	NO	---		
78		---	---	---	Artículo 2	"En la definición del Artículo 2 de "Dispositivo Electrónico para uso en gantitas o puntos de peaje", sugerimos que se incluya que el dispositivo contenga la categoría vehicular, sin ello no se puede aplicar el cobro de la Tarifa de Peaje correspondiente. Además de ello, debe quedar claro que en caso se trate de otro dispositivo electrónico instalado en el vehículo, este haya sido adquirido a través de los canales habilitados para dichos efectos."	---	SI	NO	El proyecto de Decreto Supremo plantea como herramienta para el telepeaje a la Terceira Placa (planchita del vehículo), así como la placa electrónica y/o física (plancha metálica). Tengamos presente que la "Terceira placa" es una calcomanía de uso obligatorio, según lo señalado en el artículo 11 del Decreto Supremo N° 317-2008-MTC. En caso se possibilitara a que existan varias tecnologías pues existiría el riesgo de que el usuario tenga que adquirir varios hologramas a ser pegados en su parabrisas, lo cual no resulta ser eficiente.	NO	---		
79		---	---	---	Numeral 19-A.1 del artículo 19-A	"Precisar al inicio del Artículo 19-A.1 lo siguiente: " En las Unidades de Peaje que cuentan con la tecnología correspondiente, el pago del peaje se puede efectuar empleando herramientas electrónicas que realicen la lectura del "Dispositivo Electrónico para uso en gantitas o puntos de peaje."	---	SI	NO	La propuesta del numeral 19-A.1 del administrado resulta redundante ya que se asume que el administrador de la vía ya cuenta con la tecnología instalada para el cobro del peaje.	NO	---		
80		---	---	---	Tabla de infracción	"En la infracción de código M43 debe añadirse que también es infracción circular por las gantitas de peaje electrónicos sin contar con saldo suficiente"	---	SI	NO	Respecto a la circulación sin saldo, dicho accionar deviene en la evasión la cual ya se encuentra tipificada.	NO	---		
81		---	---	---	Numeral 19.3 del artículo 19.3	"2. PARA GARANTIZAR QUE LA PNP ACTÚE EN CASO DE FALTA DE PAGO DE PEAJE Consideramos que en el numeral 19.3 del Artículo 19 debe precisarse lo que también constituye infracción de tránsito transferir por las gantitas de peaje electrónico sin contar con saldo suficiente. Por ende, el dicho artículo debe ser: "19.3 Constituyen infracción de tránsito circular por las mencionadas vías, sin pagar el peaje aprobado por la autoridad competente o el establecido en los contratos de concesión respectivos, o circular por las gantitas de peaje electrónico sin contar con el dispositivo correspondiente o sin saldo suficiente. También constituye infracción de tránsito realizar maniobras o acciones que ocasionen daños materiales a las gantitas u otros vehículos con el objeto de evitar el pago del peaje."	---	SI	NO	Respecto a la circulación sin saldo, dicho accionar deviene en la evasión la cual ya se encuentra tipificada.	NO	---		
82		---	---	---	Numeral 19.4 del artículo 19	Se ha identificado que es posible incorporar un numeral 19.4 en el artículo 19 que el proyecto plantea modificar: "19.4. Para estos efectos de lo señalado en el numeral 19.3, tienen la condición de efectivo policial asignado al control de tránsito o de carreteras los efectivos policiales especialmente asignados a dicha función y los efectivos policiales que se encuentren prestando servicios policiales extraordinarios en virtud de convenio suscrito con la Policía Nacional del Perú."	---	SI	NO	Acorda al artículo 7 del RETRAN, el levantamiento en la vía pública de las papeletas de infracción de tránsito, lo realiza el efectivo policial asignado al control de tránsito o de carreteras, justamente por tener la especialidad (a nivel de unidad orgánica de la PNP) que también es reconocida en la Ley de la Policía Nacional del Perú y su Reglamento.	NO	---		
	Noniv S.A.					MODIFICACIÓN COMPLEMENTARIA: Con el texto anterior es suficiente para atender la problemática de la falta de intervención de los efectivos que prestan servicios vía Convenio. Sin embargo, también podría aprovecharse en mejorar el procedimiento para la detección de infracciones e imposición de papeletas modificando el inciso 1 del artículo 327 del Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito: "Artículo 327.- Procedimiento para la detección de infracciones e imposición de la papeleta Las infracciones de tránsito pueden ser detectadas a través de intervenciones realizadas en la vía pública, mediante la utilización de medios electrónicos, computarizados u otro mecanismo tecnológico o por denuncia ciudadana que permitan verificar la comisión de la infracción de manera verosímil, siguiendo para su intervención el procedimiento siguiente: 1.- Intervención para la Detección de infracciones del Conductor en la Vía Pública. Para la imposición de la papeleta por infracción detectada en la vía pública el efectivo de la Policía Nacional del Perú debe: a) Detener al conductor que detiene el vehículo; esto seguido se debe acercar a la ventanilla del lado del conductor. Por ningún motivo el conductor debe bajar del vehículo. b) Solicitar al conductor la documentación referida en el artículo 31 del presente Reglamento. c) Indicar al conductor el código y descripción de la(s) infracción(es) detectada(s). d) Consignar la información en todos los campos señalados en el artículo 326 del presente Reglamento, en la Papeleta de Infracción que corresponda por cada infracción detectada. e) Solicitar la firma del conductor. f) Devolver los documentos al conductor, conjuntamente con la copia de la papeleta, concluida la intervención. g) Ojar constancia del hecho en la papeleta, en caso la persona intervenida se niegue a firmar la misma. En ambos casos se entenderá debidamente notificada la papeleta de infracción al conductor. En el caso de infracciones cometidas en la Red Vial, se considerará que también tienen la condición de efectivos policiales asignados al control de tránsito o de carreteras aquellos efectivos policiales que se encuentren prestando servicios policiales extraordinarios en virtud de un convenio suscrito con la Policía Nacional del Perú."								
83		---	---	---	Artículo 327	1.- Intervención para la Detección de infracciones del Conductor en la Vía Pública. Para la imposición de la papeleta por infracción detectada en la vía pública el efectivo de la Policía Nacional del Perú debe: a) Detener al conductor que detiene el vehículo; esto seguido se debe acercar a la ventanilla del lado del conductor. Por ningún motivo el conductor debe bajar del vehículo. b) Solicitar al conductor la documentación referida en el artículo 31 del presente Reglamento. c) Indicar al conductor el código y descripción de la(s) infracción(es) detectada(s). d) Consignar la información en todos los campos señalados en el artículo 326 del presente Reglamento, en la Papeleta de Infracción que corresponda por cada infracción detectada. e) Solicitar la firma del conductor. f) Devolver los documentos al conductor, conjuntamente con la copia de la papeleta, concluida la intervención. g) Ojar constancia del hecho en la papeleta, en caso la persona intervenida se niegue a firmar la misma. En ambos casos se entenderá debidamente notificada la papeleta de infracción al conductor. En el caso de infracciones cometidas en la Red Vial, se considerará que también tienen la condición de efectivos policiales asignados al control de tránsito o de carreteras aquellos efectivos policiales que se encuentren prestando servicios policiales extraordinarios en virtud de un convenio suscrito con la Policía Nacional del Perú."	---	SI	NO	Acorda al artículo 7 del RETRAN, el levantamiento en la vía pública de las papeletas de infracción de tránsito, lo realiza el efectivo policial asignado al control de tránsito o de carreteras, justamente por tener la especialidad (a nivel de unidad orgánica de la PNP) que también es reconocida en la Ley de la Policía Nacional del Perú y su Reglamento.	NO	---		
84		---	---	---	Numeral 327.3 del artículo 327	3. PARA PRECISAR LOS TEMAS DE DENUNCIA CIUDADANA EN CASO DE FALTA DE PAGO DE PEAJE Si bien el proyecto de decreto supremo ya modifica el numeral 3 del artículo 327 del Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito, sugerimos la siguiente redacción, que consideramos más ordenada. 3. Detección de infracciones por denuncia ciudadana. Para los casos de infracciones detectadas por cualquier ciudadano, este debe identificarse ante la autoridad competente, indicando el hecho o conducta denunciada, la fecha y lugar en el que se produjo el mismo. La denuncia debe sustentarse a través del medio probatorio físico, fotográfico u otro similar, para tal efecto, el denunciante entrega el medio probatorio en forma física, electrónica u otro similar, que permita identificar la infracción de tránsito y la Placa Única de Rotación del vehículo respectivo. Para el caso específico de las infracciones vinculadas con el pago de peaje, la empresa concesionaria de la Red Vial o el administrador de las gantitas o puntos de peaje manual o electrónico debe formular la denuncia ante la autoridad competente o ante el efectivo policial asignado al tránsito o control de carreteras, adjuntando el medio probatorio, físico, fotográfico u otro similar. Recibida la denuncia, la autoridad competente procede a la evaluación de la conducta denunciada y, de ser el caso, la determinación de la posible infracción o infracciones. Considerando la evaluación efectuada, la autoridad competente procede de la siguiente forma: 3.1. Cuando de la evaluación se determine que, los hechos denunciados no constituyen infracción o sea improcedente imponer sanción, dado que no se puede identificar al posible infractor, la autoridad competente debe emitir resolución disponiendo el archivar el procedimiento. 3.2. Cuando de la evaluación se determine la presunta comisión de infracción, la autoridad competente emite resolución dando inicio al procedimiento administrativo sancionador de oficio conforme lo dispuesto en el presente Reglamento.	---	SI	SI	En atención al numeral 3 del actual artículo 327 del RETRAN, la concesionaria puede realizar las denuncias por la comisión de infracciones de tránsito. No obstante, se ha visto por conveniente precisar que la denuncia la realicen directamente a SUTRAN o a las Municipalidades Provinciales, ya que dichas autoridades son las que imponen las sanciones luego de llevar el procedimiento sancionador. La denuncia ya no se efectuará ante la PNP a efectos de una mayor celeridad ya que la PNP no cuenta con potestad sancionadora en materia de tránsito. Si bien es cierto levantan la papeleta dando inicio al procedimiento sancionador, pero no imponen la sanción final.	SI	3.2. Cuando de la evaluación se determine la presunta comisión de la infracción se inicia procedimiento administrativo sancionador de oficio conforme lo dispuesto en el Reglamento del Procedimiento Administrativo Sancionador Especial de Tránsito Sumaria en materia de transporte y tránsito terrestre, y sus servicios complementarios, aprobado por Decreto Supremo N° 004-2020-MTC		
85	Sociedad Concesionaria Peruana de Vías S.A. "COVINA"	---	---	---	Numeral 327.3 del artículo 327	(...) Decreto que modifica el Reglamento Nacional de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo N° 033-2001-MTC, presentamos una consulta relacionada con el Artículo 327, para que la misma sea trasladada a la Dirección General de Políticas y Regulación de Transporte Multimodal, para la evaluación correspondiente: "Artículo 327.- Procedimiento para la detección de infracciones e imposición de la papeleta (...)) 3. Detección de infracciones por denuncia ciudadana. Para infracciones detectadas por cualquier ciudadano, este debe identificarse ante la autoridad competente, indicando el hecho o conducta denunciada, la fecha y lugar en el que se produjo el mismo. La denuncia debe sustentarse a través del medio probatorio físico, fotográfico u otro similar, para tal efecto, el denunciante entrega el medio probatorio en forma física, electrónica u otro similar, que permita identificar la infracción de tránsito y la Placa Única de Rotación del vehículo respectivo. Recibida la denuncia, la autoridad competente procede a la evaluación de la conducta denunciada y, de ser el caso, el inicio del procedimiento administrativo sancionador. Considerando la evaluación efectuada, la autoridad competente procede de la siguiente forma: (...) (el subrayado es nuestro) ¿Cuál(es) es (son) la(s) institución(es) del Estado Peruano considerada(s) como autoridad(es) competente(s) para las infracciones de denuncia ciudadana?"	---	SI	SI	En atención a la consulta, el actual numeral 3 del artículo 327 del RETRAN señala "autoridad competente". Al respecto, ello debe entenderse por la SUTRAN o las Municipalidades Provinciales. Justamente, se realizarán modificaciones normativas a efectos de precisar que la denuncia la realicen directamente a SUTRAN o a las Municipalidades Provinciales, ya que dichas autoridades son las que imponen las sanciones luego de llevar el procedimiento sancionador.	SI	"Artículo 327.- Procedimiento para la detección de infracciones e imposición de la papeleta (...)) 3.2. Cuando de la evaluación se determine la presunta comisión de la infracción se inicia procedimiento administrativo sancionador de oficio conforme lo dispuesto en el Reglamento del Procedimiento Administrativo Sancionador Especial de Tránsito Sumaria en materia de transporte y tránsito terrestre, y sus servicios complementarios, aprobado por Decreto Supremo N° 004-2020-MTC		

Anexo 4. Sección 7.4 Explique de manera general los comentarios recibidos por la entidad (adjuntar su reporte de consulta pública con su matriz correspondiente)

MATRIZ DE REPORTE DE RESULTADO DE LA CONSULTA PÚBLICA DEL PROYECTO DE NORMA: Decreto Supremo que modifica el Reglamento Nacional de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo N° 833-2001-MTC, para la implementación del telepeaje												
Entidad		Ministerio de Transportes y Comunicaciones - MTC										
Nombre de la persona que sustentó la información		Paolo Fernández Rojas										
N°	Identificación (Nombre o Razón Social)	Representante Legal	Número de documento	Tipo de documento	Tema/Sección del documento/Artículo	Comentario	Sustento	Pertinencia (Si/No)	Comentario aceptado (Si/No)	Sustento de la respuesta	¿Confió a la modificación del artículo del Proyecto Normativo?	Consignar el nuevo artículo
86		---	---	---	Artículo 2	"Se podría complementar indicando "Peaje: Monto Obligatorio que se paga."	---	SI	SI	Se hará la precisión.	SI	Artículo 2.- Definiciones Para los fines del presente Reglamento se entiende por: (...) Peaje: Monto obligatorio que se paga por el uso de determinada infraestructura vial pública terrestre. El pago del peaje se realiza de forma manual o electrónica.
87	Concesionaria Vial Sierra Norte S.A. - CONVIAL	---	---	---	Numeral 19.3 del artículo 19	"Indico 19.3 Este inciso se podría complementar indicando que "Todos los conductores que ocasionen daños materiales a las gerías o infraestructuras de peaje con el objeto de evitar el pago obligatorio del peaje deberán asumir todos los gastos que resulten producto de la reparación del daño ocasionado." "También es importante considerar de manera explícita que "Aquellos usuarios que, haciendo uso de la infraestructura vial concesionada, empujen deliberadamente accesos altísimos únicamente con la intención de evadir el pago obligatorio del peaje, podrán ser denunciados ante la autoridad competente" "Considerando que este numeral es esencial por lo que sugerimos dar lo más explícito posible, a fin de hacer cumplir las reglas de peaje, y desincentivar la evasión y/o negativa al pago del peaje, haciendo uso de la infraestructura vial concesionada."	---	SI	NO	Lo señalado por el administrado se encuentra vinculado a la responsabilidad civil, y es que todo aquel que ocasiona un daño se encuentra en la obligación de repararlo.	NO	---
88		---	---	---	Numeral 327.3 del artículo 327	Inciso 3.3 Se podría complementar indicando: "Para el caso de vías concesionadas, el plazo para formular la denuncia deberá ser el menor plazo entre el que se indique en el Contrato de Concesión y el indicado en el presente Reglamento"	---	SI	NO	Si bien el numeral 3 del artículo 327 no establece un plazo máximo para realizar las denuncias, debe tenerse presente el plazo de prescripción del artículo 202 de la LPAG. En el caso de los concesionarios, puede que alguno de ellos tenga mayores facilidades de realizar las denuncias por su cercanía a zonas urbanas, mientras otras se encuentran alejadas y necesitan de un mayor tiempo para realizar las denuncias. En ese sentido, no resulta pertinente establecer un plazo máximo de denuncia.	NO	---
89	Sociedad Desarrollo Vial de los Andes S.A.C. - DEVIANDES	---	---	---	---	"Nos dirigimos a usted para solicitar cordialmente y al mismo tiempo con relación al documento de la referencia, solicitar que dentro de las disposiciones complementarias finales se incorpore que "un vehículo de categoría M2 puede ser liviano y pesado, según su peso bruto vehicular, en virtud a las definiciones establecidas en el Reglamento Nacional de Placa Única Nacional de Rodaje y el Reglamento Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares", tal como se establece en el Informe N° RD-2016-MTC/01, de fecha 31 de octubre de 2016."	---	SI	NO	El administrado solicita que se precise que los vehículos de categoría M2 son livianos y pesados, al respecto, no resulta necesario realizar dicho comentario ya que actualmente el artículo 4 del Reglamento de Placa Única Nacional de Rodaje, aprobado por Decreto Supremo N° 011-2008-MTC/D se tal. Ahora bien, la determinación de la cuantificación del monto (tarifa) en competencia del OSTRAN, con lo que, en caso de imprecisiones en la cuantificación, correspondería que se solicite el ajuste tarifario ante dicha entidad.	NO	---
90		---	---	---	Artículo 19A	"Considerando el literal anterior y advirtiendo la modificación introducida al Reglamento Nacional de Tránsito mediante el numeral 19.A.2, se tiene que la implementación del peaje electrónico será facultativa o será obligatoria por voluntad de conocimiento que el flujo vehicular de cada concesionaria es distinto, dependiendo de la naturaleza propia de su ubicación y características inherentes, resultando entonces diferentes niveles de congestión en cada concesionaria y por ende la necesidad de implementar caso por caso y facultativamente el peaje electrónico."	---	SI	SI	Actualmente se cuentan con diecisiete (17) contratos de concesión en la red nacional los cuales fueron suscritos y cuentan con derechos y obligaciones para la construcción, mantenimiento y operación de las rutas. En atención a ello, las obligaciones y asignaciones de riesgo respecto a la implementación de la tecnología que se implementa para el cobro del peaje, se estipulan en cada uno de dichos contratos de concesión. En ese sentido, y tomando en cuenta la seguridad jurídica de los contratos, se debe respetar lo estipulado en los contratos vigentes. No obstante, desde el MTC se busca una implementación del telepeaje en atención a las coordinaciones que pueda tenerse con los concesionarios. Para lograr ello, el proyecto de Decreto Supremo ha incorporado la Tercera Disposición Complementaria Final en la cual se establece la realización de estrategias para la implementación del telepeaje en los contratos vigentes, abriendo el diálogo.	SI	TERCERA.- Elaboración de estrategias para la implementación del telepeaje y garantizar el flujo vehicular en las rutas concesionadas y no concesionadas El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a través del Programa Especial de Infraestructura de Transporte Nacional - Proyectos Nacionales y de la Dirección General de Programas y Proyectos en Transporte, evalúa, articula y/o promueve, en el marco de sus competencias, la implementación de estrategias, proyectos piloto, programas y/o proyectos de inversión, innovación e implementación de herramientas tecnológicas, que coadyuven en la adecuada implementación del telepeaje en las redes viales concesionadas y no concesionadas, en coordinación con las entidades públicas competentes y actores privados. Las autoridades descritas en el párrafo anterior, los Gobiernos Regionales y Gobiernos locales, con el apoyo de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías - SUTRAN, la Policía Nacional del Perú y/o el Ministerio Público, en el ámbito de sus competencias, pueden coordinar las acciones necesarias para la clausura y el retiro de los concesionarios, de la determinación de las responsabilidades administrativas y/o penales de las rutas que no forman parte de caminos, vías urbanas o del Sistema Nacional de Carreteras - SINAC. La entidad a cargo de la gestión de la infraestructura o el concesionario, tendrá información a las autoridades citadas alertando sobre las rutas no autorizadas.
91	Interconexión Sur - Tramo N° 3 S.A. - IRSUR Tramo 3	---	---	---	Segunda Disposición Complementaria Final	"Así mismo, de acuerdo a la Primera Disposición Complementaria Final que pretende la modificación del Reglamento Nacional de Tránsito, se indica la elaboración de "Instrumentos para el funcionamiento del Dispositivo electrónico para uso en gerías o infraestructura de peaje - PGLA-E TEC", al respecto consideramos que dicho documento debería considerar como factor determinante el "tiempo de espera en cola" (TEC) para la implementación y operatividad del peaje electrónico pues dicha medida de congestión vehicular será determinante para corroborar la implementación facultativa del peaje electrónico pues ratificará que la necesidad de contar con peaje electrónico depende de un análisis particular"	---	SI	SI	El "tiempo de espera en cola" es un factor de medida para el establecimiento de los niveles de congestión de la infraestructura. Así pues, resulta un factor a considerar. Adicionalmente, se reformula la Segunda Disposición Complementaria del Decreto Supremo a efectos de clarificar la redacción haciendo énfasis en la interoperabilidad de la información.	SI	SEGUNDA.- Elaboración de los instrumentos para la interoperabilidad de la información generada en el telepeaje En un plazo no mayor a noventa (90) días hábiles contados a partir de la publicación del presente Decreto Supremo, la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, mediante Resolución Directoral, aprueba los instrumentos para la interoperabilidad de la información generada en el telepeaje.
92		---	---	---	---	"Finalmente, consideramos que, si a largo plazo eventualmente se plantea exigir el peaje electrónico de manera obligatoria, (sin perjuicio que, contractualmente, el cambio de tecnología para el cobro de peaje es facultad del concesionario), se deberá considerar que este hecho derivará en un aumento de costos a las empresas concesionarias lo cual podría ocasionar mayores costos operativos. Asimismo, puede implicar tanto los costos de implementación, instalación y mantenimiento de la tecnología requerida, así como la contratación y capacitación de personal idóneo."	---	SI	SI	Como se ha mencionado, se respeta lo estipulado en los contratos de concesión de carreteras actualmente vigentes. En caso se desee establecer la obligatoriedad de la implementación del telepeaje en los contratos vigentes, cabe acudir a los mecanismos que estabilizan el contrato, como sería el trato directo o además, o los que correspondan, reportando el diálogo.	NO	---
93		---	---	---	Artículo 19A.- Telepeaje (...)	Artículo 19A.- Telepeaje 19.A. 2 La entidad a cargo de la administración de la vía o las empresas concesionarias que, en el marco del contrato de concesión de carreteras, implementan el telepeaje en sus rutas, deben cumplir con lo siguiente: "Implementar medios electrónicos de evasión al sistema de pago de peaje"	---	SI	NO	La implementación de los medios electrónicos no debería ser catalogado como una obligación sino, por el contrario, como una herramienta que la entidad (Ej. Privada Nacional) o el concesionario pueda implementar para la detección de las infracciones. En caso las modificaciones que se están efectuando en el numeral 3 del artículo 327 del Reglamento de Placa Única Nacional de Rodaje, aprobado por Decreto Supremo N° 011-2008-MTC/D, se ha detallado que los concesionarios podrán realizar sus denuncias por las comisiones de las infracciones, lo cual les posibilitará a contar con las herramientas tecnológicas (instrumento por el interés que ellos tienen en su detección). Adicionalmente, se viene trabajando la implementación de la papelería electrónica, por lo que este no sería la norma que pueda abarcar todos esos componentes.	NO	---

Anexo 4. Sección 7.4 Explique de manera general los comentarios recibidos por la entidad (adjuntar su reporte de consulta pública con su matriz correspondiente)

MATRIZ DE REPORTE DE RESULTADO DE LA CONSULTA PÚBLICA DEL PROYECTO DE NORMA: Decreto Supremo que modifica el Reglamento Nacional de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo N° 033-2001-MTC, para la implementación del telepeaje												
Entidad		Ministerio de Transportes y Comunicaciones - MTC										
Nombre de la persona que sustentó la información		Pablo Fernández Rojas										
N°	Identificación (Nombre o Razón Social)	Representante Legal	Número de documento	Tipo de documento	Tema/Sección del documento/Artículo	Comentario	Sustento	Pertinencia (Si/No)	Comentario aceptado (Si/No)	Sustento de la respuesta	¿Confluye a la modificación del artículo del Proyecto Normativo?	Consignar un nuevo artículo
94	Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías - SUTRAN	---	---	---	Disposición Complementaria Final	"DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA FINAL PRIMERA.- Dispóngase que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aprueba el Formato de remisión de la información por Detección de infracciones por denuncia."	---	SI	NO	No es necesario la elaboración del referido formato debido a que el numeral 3 del artículo 237 del RENTRAN menciona que la denuncia debe ir acompañada del medio probatorio que permita identificar la placa del vehículo. En ese sentido, basta con dicha información (y no otra adicional) para la evaluación que realice SUTRAN o las Municipalidades Provinciales sobre la posible infracción al tránsito. Adicionalmente, la elaboración de un Formato acarrearía mayor riesgo de que las entidades puedan "rechazar" la denuncia, a pesar de contar con las pruebas, lo cual resulta perjudicial para la detección de infracciones.	NO	---
95		---	---	---	Disposición Complementaria Final	"Teniendo en cuenta que se establece un plazo de 90 días calendario para la entrada en vigor de las infracciones con códigos M45, M46 y M47, se recomienda precisar a partir de cuándo debe entrar en vigencia la disposición que deroga la infracción 071."	---	SI	NO	La Primera Disposición Complementaria del proyecto de Decreto Supremo estableció que las infracciones M45, M46 y M47 entrarían en vigencia a los 90 días contados desde el día siguiente de publicarse la norma. En ese sentido, no resulta necesario hacer mayor precisión ya que la infracción 071 (que será derogada por la infracción M45) aún estará vigente hasta que la infracción M45 entre en vigencia.	NO	---
96		---	---	---	Artículo 2	"Respecto a la incorporación de la definición dispositivo electrónico para uso en paradas o infraestructura de peaje en el artículo 2 del Reglamento Nacional de Tránsito (en adelante, el Reglamento), no tenemos observaciones, ya que en el mismo hace una descripción breve de la funcionalidad del mencionado dispositivo."	---	SI	SI	Se hicieron algunas precisiones al concepto de "Telepeaje"	SI	Artículo 2.- Definiciones Para los fines del presente Reglamento se entiende por: (...) (...) Telepeaje: Mecanismo por el cual se realiza la identificación del vehículo a través de la plancha metálica o de la calcomanía holográfica de seguridad (tercera placa), como elementos que integran la placa única nacional de rodaje, y cuya información permite al lector tecnológico instalado en la infraestructura de peaje, la clasificación vehicular y el procesamiento del pago automático por la entidad a cargo de la gestión de la infraestructura o el concesionario, sin la necesidad que el vehículo se detenga."
97		---	---	---	Artículo 19	"Respecto a la incorporación del artículo 19 del Proyecto de modificación normativa se observa que si la implementación del pago del peaje es de obligatorio cumplimiento para aquellos contratos de concesión de infraestructura vial que se vienen negociando, tampoco si es de obligatoria implementación para los contratos de concesión vial suscritos con anterioridad a la fecha en que pueda publicarse la norma. En caso la intención de la norma es modernizar los sistemas de cobro en las unidades de peaje ubicadas a nivel nacional, tampoco establece un plazo para la implementación, tanto para aquellos contratos de concesión vial que se encuentran en negociación, los que se encuentran ad portas de suscribirse y aquellos ya suscritos, con la finalidad de generar los incentivos suficientes para asegurar su cumplimiento."	---	SI	NO	Actualmente existen contratos de concesión suscritos y vigentes, tanto en la red vial nacional como en la red vial local. En atención a lo, las obligaciones y asignaciones de riesgo respecto a la implementación de la tecnología que se implementa para el cobro del peaje, se estipulan en cada uno de dichos contratos de concesión. En ese sentido, y tomando en cuenta la seguridad jurídica de los contratos, se debe respetar lo establecido en los contratos vigentes. No obstante, desde el MTC se buscará una implementación progresiva del telepeaje en atención a las coordinaciones que pueda tenerse con los concesionarios. No se ha establecido un plazo para la implementación del telepeaje en los contratos vigentes, ya que ello recae en la discrecionalidad de la entidad concedente, en atención a las coordinaciones que pueda tener con el concesionario. Teniendo presente que la finalidad última es dotar de infraestructura de calidad y tiempos prudentes en obra, por lo que el concedente debe actuar bajo dichas contingencias, e implementar acciones para su logro conforme al marco jurídico. Finalmente, el proyecto de Decreto Supremo ha incorporado la Tercera Disposición Complementaria Final en la cual se establece la realización de estrategias para la implementación del telepeaje en los contratos vigentes, apuntando el diálogo con los actores.	SI	TERCERA.- Elaboración de estrategias para la implementación del telepeaje y garantizar el flujo vehicular en las rutas concesionadas y no concesionadas. El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a través del Programa Especial de Infraestructura de Transporte Nacional - PFINET Nacional y de la Dirección General de Programas y Proyectos en Transporte, evalúa, articula y/o promueve, en el marco de sus competencias, la implementación de estrategias, proyectos piloto, programas y/o proyectos de inversión, innovación e implementación de herramientas tecnológicas, que coadyuven en la adecuada implementación del telepeaje en las redes viales concesionadas y no concesionadas, en coordinación con las entidades públicas competentes y actores privados. Las autoridades descentralizadas en el párrafo anterior, los Gobiernos Regionales y Gobiernos locales, con el apoyo de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías - SUTRAN, la Policía Nacional del Perú y el Ministerio Público, en el ámbito de sus competencias, pueden coordinar las acciones necesarias para la claridad y el resarcimiento, de la determinación de las responsabilidades administrativas y/o penales de las rutas que no forman parte de caminos, vías urbanas o del Sistema Nacional de Carreteras - SINAC. La entidad a cargo de la gestión de la infraestructura o el concesionario, brinda información a las autoridades citadas alterando sobre las rutas no autorizadas.
98		---	---	---	Tabla de Infracciones	"Asimismo, respecto al Anexo denominado "CUADRO DE TIFICACIÓN DE INFRACCIONES, SANCIONES, MEDIDAS PREVENTIVAS Y CONTROL DE PUNTOS APLICABLES A LAS INFRACCIONES AL TRÁNSITO TERRESTRE", esta Gerencia no encuentra observación alguna, ya que se detalla la consecuencia por incumplir que tienen los conductores respecto a la utilización del Sistema de Peaje Electrónico."	---	SI	SI	La Gerencia de Promoción de la Inversión Privada de la Municipalidad Metropolitana de Lima no encuentra observación sobre la tabla de infracciones.	NO	---
99		---	---	---	Disposición Complementaria Final	"Finalmente, respecto a las disposiciones complementarias finales señaladas en el proyecto de modificación normativa, esta Subgerencia no encuentra observación al respecto, ya que se refiere que el plazo de implementación de la norma."	---	SI	SI	La Gerencia de Promoción de la Inversión Privada de la Municipalidad Metropolitana de Lima no encuentra observación sobre la Disposición Complementaria Final.	NO	---
100	Gerencia de Promoción de la Inversión Privada de la Municipalidad Metropolitana de Lima	---	---	---	---	"Se recomienda que dentro de la propuesta se desarrolle el mecanismo legal para que los contratos de concesión vial (vigentes y por suscribirse) adopten en su articulado el mecanismo de pago virtual."	---	SI	SI	Como se ha mencionado anteriormente, existen contratos vigentes de concesión de carreteras en donde se ha estipulado la tarifa y asignado riesgos respecto a la tecnología a emplearse para el cobro de la misma, con lo cual corresponde las coordinaciones entre el concedente y el concesionario para la implementación del telepeaje.	NO	---
101		---	---	---	---	"De la lectura de la propuesta de modificación y de incorporación, advertimos que no se ha definido a la entidad encargada de la supervisión de la implementación y competente para la imposición de sanciones en caso de incumplimiento a la normativa."	---	SI	NO	Respecto a los contratos a futuro, los contratos que el MTC sea concedente tomará en cuenta la presente norma para establecer cláusulas sobre el telepeaje y su pago electrónico. Se espera que las otras entidades concedentes también realicen la misma acción de modernizar sus vías a través del telepeaje. Finalmente, sobre la entidad encargada de supervisar, lo cierto es que para los contratos vigentes más que una supervisión estamos ante una promoción e impulso del telepeaje. Si en caso se modifica el contrato vigente y se establece el telepeaje y su pago electrónico, ahí podríamos estar ante una supervisión y penalización en caso de incumplimiento.	NO	---
102		---	---	---	---	"En esa medida, respecto a las modificaciones contempladas en el proyecto del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, recomendamos que se incluya en el texto un plazo determinado para la implementación, tanto en los contratos de concesión vial que se encuentran en negociación a suscribirse como aquellos ya suscritos, a fin de generar los incentivos suficientes para asegurar su cumplimiento."	---	SI	NO	En el proyecto de Decreto Supremo no se ha incluido un plazo tentativo para la implementación del telepeaje, ya que no se podría establecer una obligación cuando en los contratos vigentes dicha obligación no existe. Es por ello que la estrategia es la de promover e impulsar el telepeaje en los contratos vigentes y que, si se logran de acuerdo, las partes pueden optar por realizar acuerdos para que quede más clara la implementación del telepeaje. Respecto de los contratos por suscribirse éstos sí deben contar con telepeaje siendo que la cantidad de carriles con telepeaje será determinado en los contratos de concesión (pero mínimo debe haber uno).	SI	CUARTA.- Implementación del telepeaje en los proyectos de concesión de carreteras Las disposiciones relativas al peaje establecidas en los contratos de concesión vigentes, se circunscriben a lo señalado en dichos contratos. En caso se opte por la implementación del telepeaje, resulta de aplicación lo regulado en el presente Decreto Supremo, en atención a las estrategias señaladas en la Tercera Disposición Complementaria Final del presente Decreto Supremo. Los proyectos de concesión de carreteras que aún no cuentan con un contrato suscrito al momento de la entrada en vigencia del presente Decreto Supremo, implementen el telepeaje en sus rutas concesionadas en coordinación con las entidades competentes.

Anexo 4. Sección 7.4 Explique de manera general los comentarios recibidos por la entidad (adjuntar su reporte de consulta pública con su matriz correspondiente)

MATRIZ DE REPORTE DE RESULTADO DE LA CONSULTA PÚBLICA DEL PROYECTO DE NORMA: Decreto Supremo que modifica el Reglamento Nacional de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo N° 033-2001-MTC, para la implementación del telepeaje												
Entidad												
Nombre de la persona que sustentó la información												
Ministerio de Transportes y Comunicaciones - MTC												
Paolo Fernández Rojas												
N°	Identificación (Nombre o Razón Social)	Representante Legal	Número de documento	Tipo de documento	Tema/Sección del documento/Artículo	Comentario	Sustento	Pertinencia (Si/No)	Comentario aceptado (Si/No)	Sustento de la respuesta	¿Cumplió a la modificación del artículo del Proyecto Normativo?	Consignar el nuevo artículo
103		---	---	---	---	*Además, es recomendable que en la propuesta señale que la sola implementación del peaje electrónico no supone de por sí, un costo adicional algún incremento tarifario, es decir no se genera un costo de manera inmediata, ya que para ello se debe cumplir con los términos del contrato de concesión y contar con la autorización previa del Concedente.*	---	SI	SI	<p>Los contratos de concesiones son contratos administrativos en los cuales se establecen obligaciones y derechos, así como otros aspectos adicionales respecto a la operatividad del proyecto.</p> <p>En ese sentido, y dependiendo de lo que se establezca en el contrato de concesión, puede ser que el concesionario o la entidad concedente asuma los costos de administración del sistema que se emplea para el cobro del peaje (Ej: mantenimiento de la tecnología), no pudiendo trasladarlos al usuario o al concedente dicho costo.</p> <p>Lo ideal es que esté establecido claramente en el contrato, caso contrario se realizaría una interpretación con las Bases o las consultas de las bases, etc., y si aún no hay consenso, acudir a los mecanismos como todo derecho o arbitraje.</p> <p>A modo de ejemplo, en el contrato del Anillo Vial Periférico (del cual el MTC es concedente) fortuitamente se puso el siguiente enunciado en la cláusula 11.6 (último párrafo):</p> <p>"En cualquiera de los casos antes mencionados, el CONCESIONARIO tiene la obligación de asumir siempre y en todo momento todos los costos de administración del sistema de cobro de las Tarifas electrónicos a la nueva tecnología, se auditará, tratándose al Usuario y/o al CONCEDENTE, no debiendo afectar la Tarifa, salvo el costo del o de los dispositivos e instalarse en los Vehículos, que deberán asumir directamente los Usuarios."</p> <p>Como se puede apreciar, ya desde el MTC se está estipulando este tipo de cláusulas para evitar cualquier traslado de costos adicionales al usuario.</p> <p>Lo señalado será incluido en la Exposición de Motivos.</p>	NO	---

Leyenda
 Sobre los comentarios
 Evaluación de los comentarios

Anexo 5. Sección 7.5 Describa de manera general la forma en que se utilizaron los resultados de la Consulta Pública en la elaboración del proyecto normativo

FORMATO DE INFORME FINAL DE CONSULTA PÚBLICA					
NOMBRE DE LA PROPUESTA NORMATIVA	Decreto Supremo que modifica el Reglamento Nacional de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo N° 033-2001-MTC, para la implementación del telepeaje				
INFORMACIÓN DEL ÁREA	Nombre de la entidad	Ministerio de Transportes y Comunicaciones			
	Unidad orgánica	Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal			
	Responsable de la Consulta	Dirección de Políticas y Normas en Transporte Vial			
	Firma del responsable				
	Equipo que participó en la elaboración de la Consulta	Ofelia Doris Soriano Ramos Patricia Jessica Villanueva Rivera Paolo Junior Fernández Rojas Javier Jorge Enrique Molina Villanueva Max Renan Marcos Vasquez			
	Fechas en las que se realizó la Consulta	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Inicio</th> <th>Fin</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>12 de abril de 2024</td> <td>26 de abril de 2024</td> </tr> </tbody> </table>	Inicio	Fin	12 de abril de 2024
Inicio	Fin				
12 de abril de 2024	26 de abril de 2024				
<p><i>Se definen los objetivos de la consulta, se prepara la evidencia base y los documentos de consulta, se realizan coordinaciones sobre los temas consultados, se definen y seleccionan los grupos a consultar y los métodos y herramientas a utilizar, y se define el plazo para recibir comentarios e información.</i></p>					
OBJETIVO DE LA CONSULTA					
Establezca con claridad el objetivo que busca	<p>Con el objetivo de lograr la transparencia, predictibilidad, apertura y participación activa en el proceso de producción normativa, el MTC llevó a cabo la Consulta Pública Regulatoria. Así pues, con fecha 12 de abril de 2024 se publicó en el Diario Oficial "El Peruano", la Resolución Ministerial N° 155-2024-MTC/01.02 mediante la cual "Disponen la publicación del proyecto de Decreto Supremo que modifica el Reglamento Nacional de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo N° 033-2001-MTC, para la implementación del peaje electrónico y de su Exposición de Motivos, en el Portal Institucional del Ministerio."</p> <p>La Consulta Pública Regulatoria se desarrolló con el objetivo de socializar y dar a conocer las disposiciones para adoptar medidas que permitan facilitar el pago del peaje en las vías públicas, a fin de reducir el congestionamiento vehicular y garantizar la fluidez del tránsito vehicular en dichas zonas, así como de las acciones de fiscalización y sanción de aquellas conductas tendientes a evadir el pago del peaje y a causar daño a la infraestructura.</p>				
RESUMEN DE LA CONSULTA					
Resumen conciso de la planificación y realización de la consulta (principales técnicas empleadas para identificar a las partes interesadas, elementos consultados, entre otros)	Tomando en cuenta el lapso de la Consulta Pública Regulatoria, se optó también por aperturar una mesa de diálogos con los principales actores para poder exponer el proyecto de Decreto Supremo y atender las consultas que, a primera mano, podrían surgir. Dicho ello, con fecha 23 de abril de 2024 se programó una reunión en las instalaciones del MTC.				
¿Qué documentos se presentaron en la consulta pública?	Se publicó el proyecto de Decreto Supremo y Exposición de Motivos				
¿Qué coordinaciones se realizaron con otros actores y/o con las partes interesadas?	<p>Con fecha 23 de abril de 2024, se llevó a cabo una reunión en la sede principal del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, convocada por la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal, en la cual participaron las siguientes entidades:</p> <ul style="list-style-type: none"> * Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías - SUTRAN. * Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público – OSITRAN. * Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Nacional - PROVIAS NACIONAL. * Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes. * 16 concesionarios de los contratos de concesión con el MTC. * Concesionarios Ruta de Lima y Lima Expresa de la MML. 				
¿Qué tipo de herramienta de consulta pública se utilizó?	Consulta Pública Regulatoria				

Anexo 5. Sección 7.5 Describa de manera general la forma en que se utilizaron los resultados de la Consulta Pública en la elaboración del proyecto normativo

II. ETAPA DE EJECUCIÓN	<i>Se desarrolla la difusión de la consulta pública, se reciben los comentarios y se recolecta información, y se elabora la matriz de comentarios.</i>	
	EVIDENCIA Y ACTIVIDADES DE EJECUCIÓN	
	<i>¿Qué medios de difusión se utilizaron para que el público objetivo participe en la consulta pública?</i>	<ul style="list-style-type: none"> * Pagina web del MTC (https://www.gob.pe/institucion/mtc/normas-legales/5454157-155-2024-mtc-01-02) * Nota de prensa (https://www.gob.pe/institucion/mtc/noticias/936642-mtc-publica-propuesta-para-implementar-peaje-electronico-a-nivel-nacional) * Cuenta de twitter (https://x.com/MTC_GobPeru/status/1784634541543505983) * Cuentade instagram MTC (https://www.instagram.com/reel/C7pheG9v9ed/?igsh=MWxbWZ3OGQ1a2Zzeg==) * Evento (https://www.youtube.com/watch?v=bEfS7rPkgC0) *Entrevistas en TV (http://ipshort.ipnoticias.com/8FmWz)
	<i>¿Quiénes participaron en la consulta?</i>	Entidades públicas, sector privado (concesionarios) y sociedad en general.
	<i>¿Qué información recolectaron que contribuye al proyecto normativo?</i>	Se recolectaron opiniones de las experiencias en el extranjero sobre el telepeaje, así como recomendaciones para su operatividad.
<i>¿Cuántos comentarios se recolectaron?</i>	94 comentarios	
II. ETAPA DE EVALUACIÓN	<i>Se analizan los comentarios y se les da respuesta a todos ellos, se produce la evaluación general de la consulta, y se emite el informe final.</i>	
	ANÁLISIS Y EVALUACIÓN DE LOS COMENTARIOS	
	<i>¿La consulta pública cumplió con su finalidad?</i>	Si
	<i>¿Qué información valiosa se obtuvo como resultado de la consulta?</i>	Como información relevante/valiosa podemos señalar el concepto mismo del telepeaje, entendido como aquel en el cual se realiza el pago del peaje sin que el vehículo se detenga.
<i>¿Cómo resultado del análisis hubo modificaciones a la propuesta normativa? (resumen de su Matriz de Consulta Pública)</i>	Si. Se modificó el concepto inicial de "pago electrónico" por el de "telepeaje"	

Adoptado de la Guía de Consulta Pública y los Lineamientos de Agenda Temprana y Consulta Pública.

Ver más en:

<https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/2057612/GUIA%20CONSULTA%20PUBLICA.pdf.pdf>

<https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/2035500/Lineamientos%20agenda%20temprana%20y%20consulta%20p%C3%BAblica.pdf.pdf>