

ANEXO 2
MATRIZ DE COMENTARIOS

PROYECTO DE DECRETO SUPREMO QUE MODIFICA EL REGLAMENTO NACIONAL DE TRÁNSITO, APROBADO POR DECRETO SUPREMO N° 033-2001-MTC

N°	Entidad y/o ciudadano	Artículo del Proyecto	Comentarios, observación y/o sugerencia	Respuesta del MTC	Justificación
1	Francisco Capurro de la Piedra	- - -	<i>"Me parece genial la idea de que el MTC imponga un sistema de pago del peaje por vía electrónica.</i> <i>Mi única sugerencia es, de que las bahías 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 "gatillo" para que si la cola de espera de autos, llega hasta ésta marca, todas las casetas de peaje deberán abrir el tráfico, para que pasen una cantidad de carros determinada, sin pagar.... así fomentaríamos a que los peajes sean más rápidos o hayan más casetas de pago."</i>	Se acoge	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. En atención a ello, las particularidades de la implementación se encuentran a cargo del gestor de la infraestructura vial (concesionario, Provias Nacional, Gobierno Regional o Gobierno Local), como bien lo ha señalado el ciudadano.
2	DIFSERVIN S.A.C	- - -	<i>"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.</i> <i>Entre todos debemos sacar una propuesta para que hagan una LEY DEL PEAJE que no existe.</i> <i>1. Prohibido los peajes dentro de cualquier ciudad a menos de 50 km a la redonda.</i> <i>2. Los peajes deben estar alejados de cualquier ciudad, distrito, pueblo ó asentamiento humano, con una distancia mínima de 50km a la redonda.</i>	No se acoge	Partimos por señalar que la provisión de infraestructura de calidad y la prestación de servicios públicos ha sido de las obligaciones esenciales del Estado. Para atender esta 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

N°	Entidad y/o ciudadano	Artículo del Proyecto	Comentarios, observación y/o sugerencia	Respuesta del MTC	Justificación
			3. Si la población crece y esos 50 km de distancia se reduce el peaje también debe alejarse manteniendo los 50 km + 10 km proyectando el crecimiento de la población. 4. Si existe dos poblaciones donde tengan más de mil habitantes, pero entre estos solo los una terrenos vacíos pero su distancia de acercamiento es 50km ó menos, no se debe considerar peaje alguno dentro de ese terreno vacío 5. Cualquier peaje existente dentro de una población existente deberá ser retirada por vulnerar los derechos al libre tránsito por donde uno desee sin condicionar por donde si y no pasar. Solo así señores no solo estaremos incentivando a la empresa privada e inversiones extranjeras, si no dirán el Perú es una cosa seria para hacer negocios. Es una vergüenza nacional saber q el estado promueva hacer ese anillo periférico de 35 km dentro de la ciudad y q existirá 6 peajes x toda esa zona. Si para mí y mis clientes es un fastidio tener que estar en la ciudad y pagar x cruzar un distrito a otro, que dirán empresas extranjeras cuando lleguen a Perú y se encuentren con esta vergüenza no sólo se reirán si no hablarán y seremos tema de.... Y solo eso atrae más gente que quiere aprovecharse del país x q dirá que es fácil. Nosotros tenemos el poder para que esto se haga ley y de una vez acabemos con esas ambiciones de querer hacer cada metro de pistas x toda la ciudad cobrando peaje al pueblo. Para que existe regalías mineras si en lugar de usarla en esas obras la 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.”		valiéndose la de experiencia y especialidad del sector privado. Acorde al Decreto Legislativo 1362, 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 de ser garante en su ejecución. 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. 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.

N°	Entidad y/o ciudadano	Artículo del Proyecto	Comentarios, observación y/o sugerencia	Respuesta del MTC	Justificación
3	Fernando Otoy Sánchez	- - -	<i>“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 utilizará 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.</i> <i>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 podrían estar próximos a desarrollar mecanismos de peaje electrónico específicos para las carreteras bajo su gestión.</i> <i>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 prefieran seguir desarrollando y ampliando sus propios sistemas de peaje electrónico.</i> <i>Por ello, sugerimos que se contemple en la modificación al Reglamento Nacional de Tránsito, o en sus normas complementarias, la precisión que, en caso 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.”</i>	Se acoge	Actualmente existen contratos de concesión suscritos y vigentes, tanto en la red vial nacional como en la red vial local. 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. Es decir, es potestad de los concesionarios optar por el peaje electrónico para su implementación en sus vías terrestres. No obstante, desde el MTC se fomentará estrategias para que la implementación del telepeaje se realice a través del Tercera Placa (incorporado en el parabrisa), así como de la placa delantero y/o trasera.
4	Vitelio Vega Olivos – Gerente General Capithalis SAC	- - -	<i>“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. He seguido con interés</i>	Se acoge	El ciudadano describe la casuística del peaje electrónico en Buenos Aires, indicando su funcionamiento y beneficios.

N°	Entidad y/o ciudadano	Artículo del Proyecto	Comentarios, observación y/o sugerencia	Respuesta del MTC	Justificación
			<i>el caso de Buenos Aires y creo que las lecciones aprendidas allí pueden ser muy valiosas para nuestro país.</i> <i>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</i> <u><i>¿Cómo funciona el sistema de peaje de Buenos Aires?</i></u> <i>Portales electrónicos: El sistema se basa en una red de portales electrónicos ubicados en puntos estratégicos de la ciudad.</i> <i>Lectura de patentes: Cada portal está equipado con lectores láser y cámaras que identifican las patentes de los vehículos que pasan.</i> <i>Detección de tipo de vehículo: El sistema también detecta el tipo de vehículo, como automóvil, motocicleta o camión, para aplicar la tarifa correspondiente.</i> <i>Cobro automático: El cobro se realiza automáticamente a través de Telepase, un sistema de prepago, o mediante una factura que se envía al domicilio del propietario del vehículo.</i> <u><i>Beneficios del sistema de peaje de Buenos Aires</i></u> <i>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.</i> <i>Mejora del flujo del tráfico: El cobro automático elimina la necesidad de detenerse en las cabinas de peaje, lo que fluidifica el tráfico.</i> <i>Disminución de la contaminación: Al reducir la congestión, el sistema también ayuda a disminuir la contaminación del aire.</i>		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 garitas de peajes, permitiendo el "free flow" del vehículo. Las recomendaciones del ciudadano hacen referencia a factores como la eficiencia y transparencia, promoción de la intermodalidad, necesidades sociales y participación de la sociedad civil, las cuales se encuentran vinculadas con la aplicación del proyecto de Decreto Supremo. 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.

N°	Entidad y/o ciudadano	Artículo del Proyecto	Comentarios, observación y/o sugerencia	Respuesta del MTC	Justificación
			<i>Mayor eficiencia: El sistema automatizado es más eficiente que los sistemas tradicionales de peaje manual.</i> <i>Comodidad para los usuarios: Los usuarios no necesitan tener efectivo a mano ni hacer largas filas para pagar el peaje.</i> <u><i>¿Podemos implementar estas Lecciones en Perú?</i></u> <i>El caso de Buenos Aires ofrece valiosas lecciones para Perú a la hora de implementar un sistema de peaje inteligente:</i> <i>Importancia de la tecnología: La tecnología de lectura de patentes y cobro automático es esencial para un sistema eficiente y conveniente.</i> <i>Diseño estratégico de la red de portales: La ubicación de los portales electrónicos debe ser cuidadosamente planificada para maximizar su impacto.</i> <i>Integración con sistemas de transporte público: El sistema de peaje debe integrarse con los sistemas de transporte público para fomentar su uso.</i> <i>Campañas de información y sensibilización: Es importante realizar campañas para informar a los usuarios sobre el nuevo sistema y sus beneficios.</i> <i>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 vecinos.</i> <u><i>Conclusión</i></u> <i>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</i>		

N°	Entidad y/o ciudadano	Artículo del Proyecto	Comentarios, observación y/o sugerencia	Respuesta del MTC	Justificación
			peruanas estudien cuidadosamente el caso de Buenos Aires y adapten el sistema a las necesidades locales para garantizar su éxito. <u>Fortaleciendo la propuesta:</u> • Enfoque en la eficiencia y la transparencia: Es crucial que el sistema de peaje sea lo más eficiente y transparente posible para ganarse 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 IA). • Promoción de la intermodalidad: 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. • 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. • 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. <u>Conclusión finales:</u> Estoy convencido de que un sistema de peaje inteligente bien diseñado y implementado puede ser una herramienta poderosa para mejorar la movilidad urbana en Perú. Con un enfoque en la eficiencia, la transparencia, la intermodalidad, la equidad social y la participación ciudadana, podemos crear un sistema que beneficie a todos los peruanos.		

N°	Entidad y/o ciudadano	Artículo del Proyecto	Comentarios, observación y/o sugerencia	Respuesta del MTC	Justificación
			<i>Nota, que siendo un servicio ya sea ofrecido por el estado o por terceros privados este esté incluido dentro de la tarifa el costo de mantenimiento y no se cobre por separado, sí es que no llegas a usar la recarga que tienes como saldo en el pass no se pierda por costos de mantenimiento la cual ya debería estar subrogado a la tarifa de peaje."</i>		
5	J. Oswaldo Espinoza C.	Artículo 20	<i>"Dado que el estado peruano desea implementar sistemas de detección vehicular y agilizar "realmente" el tránsito en los peajes, debería utilizar tecnología "Free Flow" como en grandes ciudades de América."</i>	Se acoge	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 emplear la "Tercera placa" (calcomanía pegada en el parabrisa), así como la placa delantera y/o trasera, como la herramienta que posibilite la identificación de la categoría vehicular, la cuantificación del monto del peaje y su pago automático.
		Artículo 327	<i>"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 accionar"</i>	Se acoge	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 <i>"podrá ser utilizada como dispositivo de identificación para el cobro de</i>

N°	Entidad y/o ciudadano	Artículo del Proyecto	Comentarios, observación y/o sugerencia	Respuesta del MTC	Justificación
					<i>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 velocidad, control de pesaje dinámico e identificación de infracciones en los registros administrativos que para tal efecto disponga el órgano competente.”</i> 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.
		Artículo 2	<i>“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).”</i>	Se acoge	El proyecto de Decreto Supremo estipula en su Tercera Disposición Complementaria Final la evaluación, promoción y articulación de estrategias, proyectos, pilotos, 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,

N°	Entidad y/o ciudadano	Artículo del Proyecto	Comentarios, observación y/o sugerencia	Respuesta del MTC	Justificación
					debido a que ellos son quienes proporcionan la “tercera placa” con lo que correspondería una coordinación cercana, y con otras entidades que correspondan, para la adecuada implementación de la lectura de dicho dispositivo para el peaje electrónico.
		Artículo 19-A	<i>“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).”</i>	No se acoge	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.
		---	<u>Comentarios generales</u> 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 tienen 3era placa. 2. La lectura de la 3era placa / placa deberá consultar en SUNARP para poder identificar el propietario del vehículo. 3. Lo ideal es implementar Free-Flow en todas las concesiones, caso contrario pistas AVI (como en Lima Expresa), dando prioridad a la construcción de estas vías en comparación con las manuales. 4. Desarrollar una APP móvil para que el usuario pueda identificar las transacciones de su placa/vehículo.	Se acoge	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 articulación de estrategias, proyectos, pilotos, programas y/o proyectos de inversión que coadyuven a la

N°	Entidad y/o ciudadano	Artículo del Proyecto	Comentarios, observación y/o sugerencia	Respuesta del MTC	Justificación
			5. Los tránsitos 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 interconectadas a través de tecnología Blockchain o en su defecto un sistema transaccional. 7. El pago de los peajes deberá ser realizado de acuerdo con el uso de la autopista (cobro por kilómetro) 8. Entre otras.		implementación del peaje electrónico. Así pues, las coordinaciones sobre la tecnología RFID, el desarrollo de un aplicativo, interconectividad de la información con las autoridades competentes (Ej.: SUTRAN, municipalidades provinciales, PNP), serán objeto de coordinación al momento de la implementación de la normativa, la cual será de manera progresiva.
6	Concesionaria Rutas de Lima S.A.C (Área de recaudación)	Artículo 327	<u>“Para el ítem 3.</u> <i>Conforme se ha señalado en la exposición de motivos, siendo que el administrador de garitas o infraestructura de peaje (Provias Nacional, Gobierno Regional, Gobierno Local y el Concesionario de un contrato) pueden remitir los medios probatorios a la autoridad competente, formalizando de ésta manera la denuncia ciudadana posterior al plazo señalado de 48 horas.</i> <i>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 o en provincia-) el procedimiento establecido para formular esta denuncia resulta siendo lento y de alta carga administrativa, tanto para los administradores de peajes como para la autoridad competente.</i> <i>Al respecto se recomienda precisar en el procedimiento administrativo lo sgte:</i>	No se acoge	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

N°	Entidad y/o ciudadano	Artículo del Proyecto	Comentarios, observación y/o sugerencia	Respuesta del MTC	Justificación
			<i>“Al tercer 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 evidencien la comisión de la infracción (registro filmico o fotográfico y (de ser el caso para M45 o M46) el registro de la fuga detectada en su sistema de peaje.”</i> <i>Para conocimiento, adicional a las fugas tradicionales en las que se centra esta norma, existen otras que ocurren cuando un usuario no cuenta con dinero para realizar el pago, en estos caso 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 perentorio (usualmente 48 h). Esta forma de paso 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 al no cumplirse 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.”</i>		alejadas y necesitan de un mayor tiempo para realizar las denuncias. En cuanto a 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, conforme lo señalado por OSITRAN.
		Artículo 327	<i>“Para el ítem 3.1 y 3.2</i> <i>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 brindar comunicación de retorno 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 dejado de cobrar en el peaje.</i> <i>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 LA(S) FUGA(S), para lo cual el administrador de peaje emitirá los documentos probatorios de éste pago.</i>	No se acoge	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,

N°	Entidad y/o ciudadano	Artículo del Proyecto	Comentarios, observación y/o sugerencia	Respuesta del MTC	Justificación
			<i>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)."</i>		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 menciona que <i>"en caso que no se haya superado las faltas o deficiencias que motivó la retención del vehículo dentro del plazo máximo señalado en el párrafo anterior, el vehículo será internado en el depósito vehicular correspondiente"</i>. En ese sentido, en caso de retención y no pago del peaje, el vehículo podría ser internado.
		Tercera Disposición Complementaria Final	<i>"Dentro de ésta 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 debería contener también los datos del propietario."</i>	Se acoge	Como bien se ha señalado, la Tercera Disposición Complementaria Final del proyecto de Decreto Supremo estipula la evaluación, promoción y articulación de estrategias, proyectos, pilotos, programas y/o proyectos de

N°	Entidad y/o ciudadano	Artículo del Proyecto	Comentarios, observación y/o sugerencia	Respuesta del MTC	Justificación
			<i>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 ciudadana, 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.</i> <i>Un vehículo robado puede ser detectado en cuestión de minutos con estas herramientas tecnológicas.”</i>		inversión que coadyuven a la implementación del peaje electrónico. En ese sentido, la interoperabilidad de la información de la tercera placa formará parte de las labores de coordinación de implementación, como será las acciones para precisar adecuadamente la información del RFID de la Tercera Placa.
7	OSITRAN (Gerencia de Supervisión y Fiscalización)	Segunda Disposición Complementaria Final	<i>“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.”</i>	Se acoge	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). 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

N°	Entidad y/o ciudadano	Artículo del Proyecto	Comentarios, observación y/o sugerencia	Respuesta del MTC	Justificación
					diferente a lo señalado en el presente Decreto Supremo.
		Artículo 2	<i>“Los Contratos de Concesión de la Red Vial contienen cláusulas que regulan la medición del TEC (Tiempo de Espera en Cola), 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 denominaría “PEAJE TEC” podría inducir a confusión a los usuarios de la vía e incluso a las mismas empresas concesionarias al utilizar las mismas siglas.”</i>	Se acoge	Tomando en cuenta que la finalidad del presente Decreto Supremo es reducir el congestionamiento vehicular y dinamizar la circulación en las garitas de peajes, permitiendo el “free flow” del vehículo. 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.
		Artículo 2	<i>“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.”</i>	Se acoge	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

N°	Entidad y/o ciudadano	Artículo del Proyecto	Comentarios, observación y/o sugerencia	Respuesta del MTC	Justificación
					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 buscar 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, aperturando el diálogo con los actores.

N°	Entidad y/o ciudadano	Artículo del Proyecto	Comentarios, observación y/o sugerencia	Respuesta del MTC	Justificación
		Artículo 2	<i>“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 OSITRAN (16 + 1 (adjudicado)=17), las dos (02) concesiones viales municipales, 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.</i> <i>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.</i> <i>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.”</i>	Se acoge	Se reformulará el Decreto Supremo a efectos de establecer que el PEAJE TEC, sea con la “Tercera placa” (holograma pegada en el parabrisa), así como la placa delantera o trasera (plancha metálica). Tengamos presente el artículo 13 del Decreto Supremo N° 017-2008-MTC que señala que la Tercera placa <u>“podrá ser utilizada como dispositivo de identificación para el cobro de tarifas de peaje electrónico, (...)”</u> Así pues, en caso un concesionario opte por implementar el telepeaje, lo realice utilizando la tercera placa y no otro dispositivo (evitándose que el parabrisas se llene de varios hologramas).
		Artículo 19	<i>“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.</i> <i>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 al momento de detección no se imponga una papeleta, 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.”</i>	Se acoge	Se reformulará el Decreto Supremo retirando el post pago de las 48 horas.

N°	Entidad y/o ciudadano	Artículo del Proyecto	Comentarios, observación y/o sugerencia	Respuesta del MTC	Justificación
		Artículo 327	<i>“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”.</i>	Se acoge	Se reformulará el Decreto Supremo retirando el post pago de las 48 horas.
			<u>“Comentarios generales</u> <i>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 OSITRAN (16 + 1 (adjudicado)=17), las dos (02) concesiones viales municipales, 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.</i> <i>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.</i> <i>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.”</i>	Se acoge	Se reformulará el Decreto Supremo a efectos de establecer que el PEAJE TEC, sea la “Tercera placa” (holograma pegada en el parabrisa), así como la placa delantera o trasera (plancha metálica). Por su parte, en la Disposición Complementaria Final del proyecto de Decreto Supremo estipula 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.

N°	Entidad y/o ciudadano	Artículo del Proyecto	Comentarios, observación y/o sugerencia	Respuesta del MTC	Justificación
8	Karla Vanessa Pacheco Rivera – Secretaria de Alta Dirección de la Asociación Automotriz del Perú - AAP	Artículo 2	<i>“Al respecto, la definición del PEAJE TEC debe considerar como único dispositivo electrónico que posibilita la identificación del vehículo al Chip RFID contenido en la calcomanía holográfica de seguridad (tercera placa), el cual es un elemento que conforma la placa de rodaje que fue diseñado y potenciado para el Telepeaje e identificación de los vehículos, considerando el esquema normativo vigente y sus actualizaciones (Ley 27181, D.S. N° 017-2008-MTC, D.S N° 012-2016-MTC y R.D. N° 1514-2017-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 ellos el cobro de tarifas de peaje electrónico.</i> <i>En atención a ello, proponemos la siguiente definición:</i> “Artículo 2.- Definiciones <i>Para los fines del presente Reglamento se entiende por:</i> (...) Dispositivo electrónico para uso en garitas o infraestructura de peaje - PEAJE TEC: <i>Dispositivo electrónico incorporado al vehículo que posibilita su identificación y cuya información permite al lector tecnológico instalado en la garita o infraestructura de peaje, la cuantificación del monto del peaje y su pago automático. Está constituido por el Chip RFID (Radio Frequency Identification) contenido en la calcomanía holográfica de seguridad (tercera placa) que conforma uno de los elementos de la Placa Única Nacional de Rodaje.”</i>	Se acoge	Se reformulará el Decreto Supremo a efectos de establecer que el Telepeaje sea realice mediante la “Tercera placa”.
		Artículo 19-A	<i>“Se recomienda eliminar la incorporación del numeral 19-A.3 al artículo 19 y la infracción tipificada bajo el código M46, 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 garitas 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.”</i>	No se acoge	El incumplimiento de portar con las dos (2) planchas metálicas de aluminio únicas, o con la calcomanía holográfica de seguridad como tercer elemento de identificación (tercera placa), comete la infracción G61 establecida en el Cuadro de

N°	Entidad y/o ciudadano	Artículo del Proyecto	Comentarios, observación y/o sugerencia	Respuesta del MTC	Justificación
					Tipificación de Infracciones, Sanciones, Medidas Preventivas y Control de Puntos Aplicables a las Infracciones al Tránsito Terrestre establecido en el Anexo I del RETRAN. Asimismo, la infracción propuesta no es solamente por cotar o no con ese elemento distintivo sino por transitar por una vía de uso exclusivo para vehículos que tienen la obligación de contar con ese distintivo. Ello debido a que las acciones de invadir carril que no le corresponde implica también el congestionamiento (en caso desee regresar a su carril), o la evasión del pago. Adicionalmente, el proyecto de Decreto Supremo incorporará un plazo hasta la aplicación de las infracciones, lo cual permitirá que la ciudadanía tenga conocimiento.

N°	Entidad y/o ciudadano	Artículo del Proyecto	Comentarios, observación y/o sugerencia	Respuesta del MTC	Justificación
		Segunda Disposición Complementario Final	<i>“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.</i> <i>En atención a ello, proponemos la siguiente redacción:</i> “DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES SEGUNDA.- Elaboración de los lineamientos para el funcionamiento del “dispositivo electrónico para uso en garitas o infraestructura de peaje – PEAJE TEC <i>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 Multimodal del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, mediante Resolución Directoral, aprueba los lineamientos para la implementación, operatividad y funcionamiento del “dispositivo electrónico para uso en garitas o infraestructura de peaje – PEAJE TEC.”</i>	Se acoge	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.
		---	<i>“Finalmente, dado que el proyecto de Decreto Supremo considera modificar el artículo 327 del RETRAN, reiteramos nuestra solicitud realizada mediante Carta N° 111-2023/AAP-PD-GG, que propone la modificación del literal c) del numeral 2 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 cometida 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.”</i>	No se acoge	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 papeleta al conductor se produce con su emisión y entrega al mismo en la vía pública o <u>en el lugar de domicilio.</u> En caso de notificación a domicilio, el artículo 289 del RETRAN indica que se presume

N°	Entidad y/o ciudadano	Artículo del Proyecto	Comentarios, observación y/o sugerencia	Respuesta del MTC	Justificación
					la responsabilidad administrativa del propietario del vehículo, <u>salvo que acredite de manera indubitable</u> que lo había enajenado, o no estaba bajo su tenencia o posesión, denunciando en ese supuesto al comprador, tenedor o poseedor como responsable.
9	César Delgado Cerna	- - -	<i>“Los peajes no deberían cobrar una comisión por el uso del peaje electrónico, por ejemplo, en lima expresa la plataforma pex tiene una tasa de servicio de 90 soles por una recarga de 1000 soles.”</i>	Se acoge	El costo administrativo del mantenimiento del peaje electrónico no puede ser trasladado al usuario, o al concedente, a menos que el contrato de concesión se establezca diferente.
		- - -	<i>“Los peajes deben permitir pagar con tarjeta sin importar la cantidad de ejes, en beneficio de los camiones y semi-trailers”</i>	No se acoge	El empleo de la herramienta tecnológica para el pago del peaje se encuentra a cuenta y riesgo de los concesionarios. 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 garitas.
10	Unión Nacional de	- - -	“1) Incorporación de capítulo de peajes en el Reglamento Nacional de Gestión de Infraestructura Vial y no en el RETRAN.	No se acoge	El Reglamento Nacional de Tránsito tiene por objeto regular las vías públicas terrestres,

N°	Entidad y/o ciudadano	Artículo del Proyecto	Comentarios, observación y/o sugerencia	Respuesta del MTC	Justificación
	Transportistas del Perú UNT PERÚ		<i>Observamos que, al inexistir una regulación de peajes, en el ordenamiento jurídico nacional y que el peaje conlleva a deberes y derechos, de los prestadores públicos y privados hacia los usuarios de la vía y en que las modificaciones, solo se dirigen a los usuarios, mas 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.</i> <i>Consideramos que lo relativo a los PEAJES, entre ellos el modo de PEAJE ELECTRONICO, debe incorporarse en el REGLAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA VIAL – DS. N°034-2008-MTC, que es el Reglamento de la especialidad, mas no el Reglamento Nacional de Transito, como se pretende.”</i>		aplicables al desplazamiento de personas, vehículos y animales y a las actividades con el transporte y el medio ambiente, en cuanto se relacionan con el tránsito. Por su parte, el Reglamento Nacional de Gestión de Infraestructura Vial, aprobado por Decreto Supremo N° 034-2008-MTC, que tiene por objeto, entre otros, definir las pautas para las normas técnicas de diseño, construcción y mantenimiento de carreteras, caminos y vías urbanas. En ese sentido, y tomando en cuenta que la finalidad del proyecto de Decreto Supremo es reducir el congestionamiento vehicular y dinamizar la circulación en las garitas, pues se encuentra acorde a derecho la modificación del Reglamento Nacional de Tránsito ya que en éste se regula la circulación vehicular.
		Numeral 19.2 del artículo 19	“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	No se acoge	El numeral 16.4 del artículo 16 del Reglamento Nacional de Gestión de Infraestructura Vial, aprobado por Decreto Supremo

N°	Entidad y/o ciudadano	Artículo del Proyecto	Comentarios, observación y/o sugerencia	Respuesta del MTC	Justificación
			a. <i>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 del pago de una tasa o tarifa en las vías concesionadas o no concesionadas.</i> b. <i>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 PANAMERICA SUR Y NORTE y que a la fecha, no han podido ser medidos y sujetos a una supervisión por parte del organismo competente OSITRAN; 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 VIA, a pesar que como gremio, venimos solicitando.</i> <i>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, exento de pago.”</i>		N° 034-2008-MTC, estipula que “es <u>responsabilidad de las autoridades</u> competentes establecidas en el artículo 4 del presente Reglamento, realizar las actividades de <u>mantenimiento o conservación y de operación, en forma permanente y sostenida de la red vial de su competencia</u> cumpliendo las normas establecidas por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones; así como, asegurar los recursos financieros necesarios para su cumplimiento”. En ese sentido, dependerá del MTC, GORE, Gobierno Local o del concesionario (en caso de haberse concesionado) la obligación de mantener permanentemente la vía. En cuanto a los niveles de serviciabilidad, el referido Reglamento Nacional de Gestión de Infraestructura Vial hace referencia a los mismos sustentado en estudios que se elaboran, lo cual debe ser compatibilizado con los manuales técnicos, como el

N°	Entidad y/o ciudadano	Artículo del Proyecto	Comentarios, observación y/o sugerencia	Respuesta del MTC	Justificación
					Manual de Seguridad Vial, Diseño Geométrico, entre otros. 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. El incumplimiento de los niveles de servicio puede ocasionar penalidades por parte del OSITRAN (para la Red Vial Nacional), o por parte de la propia entidad (para la Red Vial local).
		Numeral 19.2 del artículo 19	<i>“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 (...)</i> c. <i>El modo de pago, electrónico, debe tener las siguientes características:</i> <i>• 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.</i> <i>• 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.”</i>	Se acoge	Se acoge el comentario referido a que la implementación del tele peaje no debe implicar algún sobre costo a la tarifa ni trasladar los costos administrativos a los usuarios. En cuanto a la interoperabilidad de la información, el proyecto de Decreto Supremo precisará la Segunda Disposición Complementaria Final con la

N°	Entidad y/o ciudadano	Artículo del Proyecto	Comentarios, observación y/o sugerencia	Respuesta del MTC	Justificación
					finalidad de hacer referencia a dicho tema.
		Numeral 3.3 del artículo 327	“3) Mayor plazo a subsanación por incumplimiento de no pago de peajes artículo 327° 3.3 <i>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 incumple con el pago respectivo, debe notificarse el 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.”</i>	No se acoge	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.
			“4) Rechazamos la calificación, sanción y puntos atribuidos al conductor <i>Luego de todas las observaciones expuestas, rechazamos, la incorporación de nuevos códigos de infracción enmarcadas 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.</i> <u>Observación y propuesta a la infracción con código M45</u> <i>“La sanción pecuniaria y no pecuniaria, son DESPROPORCIONALES y contrarios al PRINCIPIO DE RAZONABILIDAD. Se vuelve advertir y criterio de exceso de punidad hacia el conductor, atribuyéndole 50 puntos, en un marco de déficit de conductores, NO RESUELTO.</i> <i>MULTA: 12% UIT: S/618.00, PEAJE NO PAGADO T3.S3: S/10.00 X EJE X 06 = S/60.00.</i> <u>PROPUESTA:</u> CALIFICACION. GRAVE MULTA 8% UIT Y PUNTOS 20”	No Se acoge	Las infracciones modificadas o incorporadas cuentan con el sustento y análisis técnico, legal y casuístico que las justifican.

N°	Entidad y/o ciudadano	Artículo del Proyecto	Comentarios, observación y/o sugerencia	Respuesta del MTC	Justificación
			<u>Observación y propuesta a la infracción con código M46</u> <i>“La Sanción pecuniaria y no pecuniaria, son DESPROPORCIONALES y contrarios 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.</i> <i><u>PROPUESTA:</u> CALIFICACION: GRAVE MULTA: 8% PUNTOS: 20.”</i>		
		Primera y Segunda Disposición Complementaria Final	<i>“5) Ampliar plazo de adecuación y concordar días calendario con días útiles, para la entrada en vigencia de estas modificaciones</i> <i>Hay una disonancia e inconsistencia entre la DISPOSICION TRANSITORIA PRIMERA Y SEGUNDA.</i> <i>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.</i> <i>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.</i> <i>PROPUESTA: SE HOMOLOGUEN LOS PLAZOS Y EL DE ADECUACION EN LA PRIMERA DISPOSICION, SEA DE 90 DIAS HABLES.”</i>	No se acoge	Se mantiene días calendarios
11	Kapsch TrafficCom Peru S.A.C.	Artículo 19	<i>“Artículo 19.- Garitas o infraestructura de peaje</i> <i>19.3 ADICIONAR: 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 (Provías, concesionario o autoridad jurisdiccional)”</i>	No se acoge	En el marco de un procedimiento sancionador, la configuración de la infracción determina la imputación e inicio a través del acto administrativo de notificación.

N°	Entidad y/o ciudadano	Artículo del Proyecto	Comentarios, observación y/o sugerencia	Respuesta del MTC	Justificación
					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.
		Artículo 327	<i>“Artículo 327.- Procedimiento para la detección de infracciones e imposición de la papeleta</i> <i>Diseñar y comunicar un proceso de sanción que describa</i> <i>a. Detección por parte del concesionario u operador</i> <i>b. Envío de las evidencias a la autoridad competente (“denuncia ciudadana”).</i> <i>c. Validación de dichas evidencias por parte de la autoridad</i> <i>d. Notificación</i> <i>e. Gestión y cobro</i> <i>Adicionalmente es esencial para el éxito de la política de fiscalización una definición taxativa 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 impagas bloquea la renovación del Permiso Anual de Circulación. En Uruguay, por su parte, esta circunstancia impide saldar la Deuda Trimestral de Patente. En Argentina no puede renovarse el Permiso de Conducir.”</i>	No se acoge	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. 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. Consideramos que no resulta necesario generar mayor procedimiento alguno (regular) toda vez que el referido artículo dispone y posibilita la denuncia, el cual debe ser de lo más célere.
		Artículo 19-A-2	<i>“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</i>	Se acoge	En cuanto a la interoperabilidad de la información, el proyecto de Decreto Supremo precisará la

N°	Entidad y/o ciudadano	Artículo del Proyecto	Comentarios, observación y/o sugerencia	Respuesta del MTC	Justificación
			<i>adheridos al sistema de cobro electrónico y asegurar el efectivo franqueo del paso y su posterior cobro.”</i>		Segunda Disposición Complementaria Final con la finalidad de hacer referencia a dicho tema.
		Tercera Disposición Complementaria Final	“DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA TERCERA <i>Evaluar la posible institución de compañías emisoras del medio de pago de peaje electrónico del estilo de SunPass en Florida, Copiloto en Colombia o SemParar en Brasil.</i> <i>Evaluar como sistema de detección una complementariedad del tag RFID con la lectura de placa patente.</i> <i>Establecer un proceso que asegure la integridad de un cuatrinomio unívoco de tag + placa + titular registral del vehículo + clase o categoría. La base de conductores adheridos deberá asociar este cuatrinomio al medio de pago informado por cada conductor.</i> <i>En este sentido, podría ser determinante la efectiva implantación de la tercera placa y su efectividad como tag de detección y cobro de peaje.</i>	Se acoge	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 vial la utilización de una página web, aplicativo, etc., que facilite las acciones de recarga para el pago del peaje.

12	Franck E. Gómez Santillana – Director Ejecutivo Consorcio Gestión & Transporte	---	“1. Respecto a definiciones hacia un Modelo Nacional de Peaje Electrónico <i>1.1.- El modelo o nuevo sistema debe poseer valores de integración e incluso 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.</i> 1.1.1.- INTRODUCCIÓN Y CONTEXTO <i>1.2.- Tenemos un contexto de peajes absolutamente desfasados como sistema operativo de transitabilidad, cuyo propósito solo es recaudar para el mantenimiento de las vías, por lo que su un sistema eficiente de Peaje – TEC es un mecanismo de socialización clave.</i> <i>Hoy el peaje convencional en lugar de colaborar con la viabilidad, constituye una barrera para esta 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 generan falta de integralidad hacia un sistema (cada uno utiliza su tecnología, sus promociones, etc.)</i> <i>1.3.- Tenemos diferentes realidades de peajes, como los urbanos, los interurbanos entre localidades y los administrados por Provías 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 gradual de peaje con barreras hacia el Free Flow y un sistema único respecto a la administración.”</i> II. PROPUESTAS GENERAL 2.1.- Un modelo que parte de lo manual, hacia peajes con barreras buscando el Free Flow como objetivo	Se acoge	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. Se reformulará la Segunda Disposición Complementaria del Decreto Supremo a efectos de clarificar la redacción haciendo énfasis en la interoperabilidad de la información.
----	--	-----	---	----------	--

			<i>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).</i> 2.2.- Respecto a la Administración <i>En el caso de establecerse el peaje electrónico o telepeaje al acceder a un tag que se coloque para que captando una señal se pueda cancelar el importe del peaje, se establece una relación comercial permanente entre usuario y concesionaria. En ese sentido, manteniendo y respetando la autonomía privada de las concesionarias de peajes y sus compromisos contractuales, se debe tener la posibilidad de contar con administradores que los representen corporativamente, a fin de que el usuario tenga un único contrato y no contrate 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 Provias 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.</i>		
--	--	--	---	--	--

N°	Entidad y/o ciudadano	Artículo del Proyecto	Comentarios, observación y/o sugerencia	Respuesta del MTC	Justificación
		Artículo 19.3	“III. OBSERVACIONES NORMATIVAS 3.1.- El artículo 19.3 del proyecto indica lo siguiente: <i>“...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 papeleta 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 dar inicio del procedimiento administrativo sancionador.”</i> 3.1.1.- COMENTARIO <i>Entendemos que estamos 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 sentido y segregación de las vías generalmente no permite regresar y accederé a la garita nuevamente.</i> 3.1.1.1.1- PROPUESTA NORMATIVA <i>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 mecanismo de pago móviles o similares.</i>	Se acoge	Se retirará el párrafo incorporado en el numeral 19.3 artículo 19 del RETRAN. 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 estrategias.
		Artículo 19.3	“3.1.2.- Luego de: <i>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 ...</i>	No se acoge	Si bien es cierto el proyecto de Decreto Supremo planteaba inicialmente la ventana de 48 horas para el pago, se ha considerado retirar la misma en atención a los comentarios

N°	Entidad y/o ciudadano	Artículo del Proyecto	Comentarios, observación y/o sugerencia	Respuesta del MTC	Justificación
			3.1.2.1.- COMENTARIO <i>El texto indica que el conductor cuenta con un plazo de hasta cuarenta y ocho horas ...</i> <i>Entendemos que una vez cometida la infracción la figura legal es apelar a la conciencia del conductor para que motu proprio acuda a la plaza de peaje y proceda con el pago. Esto es absolutamente irreal e inaplicable. Se requiere la notificación efectiva anunciando 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.</i> <i>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 oportunidad de la infracción otorgando un plazo de 48 horas que realmente se cumple. Esto es coherente con el principio de Causalidad de la Potestad Sancionadora establecido en el artículo 248° del TUO de la Ley del Procedimiento Administrativo Sancionador que en su inciso 8° dispone lo siguiente.</i> 8° Causalidad.- La responsabilidad debe recaer en quien realiza la conducta omisiva o activa constitutiva de infracción sancionable. <i>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 notifique al propietario para que indique quien conducía 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 del plazo desde su detección hasta su notificación. No es 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</i>		recibidos, siendo uno de ellos el de OSITRAN. 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 papeleta al conductor se produce con su emisión y entrega al mismo en la vía pública o <u>en el lugar de domicilio.</u> En caso de notificación a domicilio, el artículo 289 del RETRAN indica que se presume la responsabilidad administrativa del propietario del vehículo, <u>salvo que acredite de manera indubitable</u> 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 quién era el conductor que cometió la infracción, siendo que se respeta con el principio de causalidad citado en el comentario del administrado, así como con el

N°	Entidad y/o ciudadano	Artículo del Proyecto	Comentarios, observación y/o sugerencia	Respuesta del MTC	Justificación
			<i>persecución del procedimiento sancionador y responder efectivamente frente a ello con el cumplimiento de la multa en la medida que sea más breve el plazo, caso contrario entenderá que el sistema de cobranza es ineficiente y por tanto evadirá en lo posible el pago de la multa.</i> <i>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 pretensión de las sanciones administrativas, por lo que reiteramos que es una magnífica oportunidad de innovación 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.</i> <i>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 va en franca ascendencia, por lo que se debe generar mecanismos de sanción efectivos y no declarativos.</i> 3.1.2.2.- PROPUESTA NORMATIVA <i>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.</i>		principio del debido procedimiento.
		Artículo 19-A	3.2.- Luego dice “Artículo 19-A.- Peajes electrónicos	No se acoge	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

N°	Entidad y/o ciudadano	Artículo del Proyecto	Comentarios, observación y/o sugerencia	Respuesta del MTC	Justificación
			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: - Coordinar con las autoridades competentes, en caso corresponda, para la adecuada instalación de las garitas, de la infraestructura y de los carriles destinados al pago del peaje electrónico. - Señalizar el carril destinado al pago del peaje electrónico, conforme al Manual de Dispositivos de Control de Tránsito Automotor para Calles y 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, él determina si implica una mayor inversión que no está dispuesto a efectuar y decide no hacerlo y eso no tendrá ninguna consecuencia. Se debe aprobar un dispositivo, dado que la tendencia es crear un sistema, que establezca que en los contratos de concesión se estipule la obligatoriedad la implementación		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, aperturando el diálogo con los actores.

N°	Entidad y/o ciudadano	Artículo del Proyecto	Comentarios, observación y/o sugerencia	Respuesta del MTC	Justificación
			<i>gradual de plazas de PEAJE-TEC, si una disposición de esta naturaleza dada la plena y sustentada justificación indicada en la exposición de motivos, no tendremos una solución efectiva.</i> <i>El peaje TEC no puede, DEBE estar asociado al sistema bancario, no se entiende eficiencia 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 o tecnológicas del TEC, lo que sucederá con mucha continuidad sobre todo en una fase de implementación.</i> 3.2.2. PROPUESTA “Artículo 19-A.- Peajes electrónicos <i>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.”</i> <i>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:</i> <i>Coordinar con las autoridades competentes, en caso corresponda, para la adecuada instalación de las garitas, de la infraestructura y de los carriles destinados al pago del peaje electrónico.</i> <i>Señalizar el carril destinado al pago del peaje electrónico, conforme al Manual de Dispositivos de Control de Tránsito Automotor para Calles y Carreteras, aprobado por Resolución Directoral N° 16-2016-MTC/14, o el que haga sus veces.</i> <i>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</i>		Ahora bien, y en atención a los comentarios recibidos, se está formulando las precisiones para que los <u>nuevos contratos de concesión</u> de carreteras deban incorporar el telepeaje en sus vías.

N°	Entidad y/o ciudadano	Artículo del Proyecto	Comentarios, observación y/o sugerencia	Respuesta del MTC	Justificación
			<i>implementación dicho carril tendrá la opción del pago a través del peaje manual durante el plazo perentorio de tres meses desde su implementación, cumplido el plazo sujeto a las consecuencias administrativas del no pago."</i>		
		Tabla de infracciones	<i>3.3. Respecto a la tabla de infracciones no tenemos mayor comentario, si bien hay un interés de respaldar un nuevo sistema, consideramos evaluar hasta que punto, la calificación de infracciones como Muy Grave es coherente con el efecto de una infracción, hay que sopesar ello en el contexto de toda tipificación del Reglamento de tránsito vigente.</i> <i>Finalmente, nuestra consultora manifiesta su disposición a seguir aportando al país, en el establecimiento de mejores sistemas de transporte y tránsito."</i>	No Se acoge	Las infracciones modificadas o incorporadas cuentan con el sustento y análisis técnico, legal y casuístico que las justifican.
13	Asociación para el Fomento de la Infraestructura Nacional – AFIN	- - -	"COMENTARIOS GENERALES: - <i>Se sugiere mantener un registro de placas que son recurrentes en infracciones por el no pago de peaje, a través de la cual se pueda realizar un seguimiento de cobranza.</i> - <i>Dependiendo de los cambios que se realicen al D.S. N° 033-2001-MTC, también deberá adecuarse el D.S. N° 028-2009-MTC, Establecen Procedimiento de Detección de Infracciones de Tránsito Terrestre por parte del Efectivo Policial Competente en el Ámbito Urbano."</i>	No se acoge	La reincidencia por la comisión de infracción al tránsito se encuentra regulado en el artículo 312 del RETRAN que establece que <i>"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."</i> Tengamos presente que las autoridades que imponen las sanciones son las Municipalidades Provinciales y la SUTRAN, siendo ellas quienes pueden imponer sanciones a los conductores reincidentes. Respecto al DS 028-2009-MTC, se viene trabajando otro Decreto

N°	Entidad y/o ciudadano	Artículo del Proyecto	Comentarios, observación y/o sugerencia	Respuesta del MTC	Justificación
					Supremo en el cual se viene evaluando esta norma.
		Artículo 2	<i>“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 (transponder) o dispositivos similares.”</i>	No se acoge	La propuesta del administrado será precisada en la Exposición de Motivos, a efectos de no sobrecargar la redacción en el artículo.
		Artículo 19.1	<i>“Se propone precisar lo siguiente: (...) los contratos de concesión de carreteras.</i>	Se acoge	Se realizará la modificación de forma.
		Artículo 19.1	<i>“El que los usuarios pasen sin pagar el peaje y tengan la oportunidad de pagarlo cuando son intervenidos 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 desestimado el procedimiento. No obstante, así se multe, el usuario deberá pagar el tránsito por el derecho de uso de la vía. ¿Qué ocurriría 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 reiteración para la aplicación de multas?</i>	No se acoge	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 OSITRAN. No obstante lo señalado, vale absolver algunas consultas formuladas por el administrado. La reincidencia se encuentra regulado en el artículo 312 del

N°	Entidad y/o ciudadano	Artículo del Proyecto	Comentarios, observación y/o sugerencia	Respuesta del MTC	Justificación
			<i>¿Se puede detener al vehículo hasta que realice el pago de la deuda o en caso de que el cliente no quiera pagar o quiera pagar más tarde hay que dejarlo ir? Hoy muchos se niegan a pagar y no pueden ser retenidos mucho tiempo porque se corre el riesgo de que presenten denuncias.</i> <i>¿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 todo efectivo policial debe cumplir con el procedimiento de detección de infracciones de tránsito.</i> <i>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, podrían aplicar multas."</i>		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 "detener al vehículo" tenemos que el RETRAN regula la retención vehicular como una medida preventiva, el 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 papeletas 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.
		Artículo 327	<i>"Para el caso de denuncias ciudadanas, se sugiere se consigne claramente el detalle o requisitos para que el medio probatorio filmico, fotográfico u otro similar, sea "aceptado" por la autoridad competente. Consideramos que debe agregarse</i>	Se acoge	El actual numeral 3 del artículo 327 del RETRAN posibilita que los ciudadanos puedan detectar

N°	Entidad y/o ciudadano	Artículo del Proyecto	Comentarios, observación y/o sugerencia	Respuesta del MTC	Justificación
			<i>que las cámaras de las casetas o las que están dispuestas a lo largo de la vía son medios probatorios idóneos para formular la denuncia.</i> <i>Finalmente, se propone generar convenios con asociaciones que han desarrollado APPs para realizar denuncias y que actualmente vienen usándose (Caso: VIPA).</i> <i>Finalmente, en caso de que el medio de prueba sea apropiado 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?)."</i> <i>Debe ser denunciable una vez realizado el tránsito sin haber pagado. ¿Qué ocurriría en caso de que la persona tenga varias deudas, solo la evasión detectada puede ser cobrada o la deuda total por la autoridad?</i>		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 videos. En el proyecto de Decreto Supremo se precisará 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 recepcionados, particularmente de OSITRAN quien mencionó el riesgo de incentivo negativo de evasión de peajes.
		Artículo 19-A	<i>¿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 transponder?</i>	No se acoge	El artículo 19-A del proyecto de Decreto Supremo establece que el pago puede efectuarse mediante descuento de tarjeta de crédito o débito, evitándose así 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

N°	Entidad y/o ciudadano	Artículo del Proyecto	Comentarios, observación y/o sugerencia	Respuesta del MTC	Justificación
					con tarjeta de crédito o débito, creación de un aplicativo en el celular para pago, etc.
		Tabla de infracciones	<i>"Las infracciones deberían ser de tal magnitud que disuadan a cometer las acciones descritas en las infracciones, por lo que se propone incrementar los porcentajes y con ello desincentivar rápidamente a que los usuarios dejen de pagar el peaje.</i> <i>Se sugiere incluir que estas infracciones no puedan estar sujetas a ni gradualidad ni descuento por pronto pago."</i>	No Se acoge	Las infracciones modificadas o incorporadas cuentan con el sustento y análisis técnico, legal y casuístico que las justifican.
		Tercera Disposición Complementaria Final	<i>"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.</i> <i>Se podría proponer:</i> <i>(...) de herramientas tecnológicas, que coadyuven en la adecuada implementación del peaje electrónico y su interoperabilidad, en coordinación con las entidades públicas competentes y actores privados."</i>	Se acoge	Se reformulará la Segunda Disposición Complementaria del Decreto Supremo a efectos de clarificar la redacción haciendo énfasis en la interoperabilidad de la información.
14	Dirección de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial de la Policía Nacional del Perú - PNP	-	<i>"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."</i>	Se acoge	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.
15	Concesionaria Interoceánica Sur Tramo 2 S.A. – IIRSA SUR Tramo 2	Artículo 19-A	<i>"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 lo cual resulta razonable pues debemos de poner 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 congestionamiento en cada concesionaria y por ende la necesidad de implementar caso por caso y facultativamente el peaje electrónico."</i>	Se acoge	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.

N°	Entidad y/o ciudadano	Artículo del Proyecto	Comentarios, observación y/o sugerencia	Respuesta del MTC	Justificación
					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, aperturando el diálogo con los actores.
		Segunda Disposición	<i>“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</i>	Se acoge	El “tiempo de espera en cola” es un factor de medida para el establecimiento de los niveles de

N°	Entidad y/o ciudadano	Artículo del Proyecto	Comentarios, observación y/o sugerencia	Respuesta del MTC	Justificación
		Complementaria Final	<i>para uso en garitas o infraestructura de peaje – PEAJE TEC”, al respecto consideramos que dicho documento debería considerar como factor determinante al “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.”</i>		serviciabilidad de la infraestructura concesionada. Así pues, será un factor a considerar. Adicionalmente, se reformulará la Segunda Disposición Complementaria del Decreto Supremo a efectos de clarificar la redacción haciendo énfasis en la interoperabilidad de la información.
			<i>“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 poner en riesgo el equilibrio económico financiero contemplado contractualmente, pues implicará tanto los costos de implementación, instalación y mantenimiento de la tecnología requerida, así como la contratación y capacitación de personal idóneo.”</i>	Se acoge	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.
16	Concesionaria Vial del Sol S.A. – COVISOL	Artículo 19	<i>“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 identifica en el numeral 19.3 propuesto, lo que denominaríamos una “fuga”, la “evasión” constituye aquella maniobra del conductor para dejar o salir de la vía antes de la garita o infraestructura de peaje, circumdarla, y retornar o 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, colindantes a la garita o infraestructura de peaje.</i>	Se acoge	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

N°	Entidad y/o ciudadano	Artículo del Proyecto	Comentarios, observación y/o sugerencia	Respuesta del MTC	Justificación
			<i>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 los bienes de seguridad vial existentes (por ejemplo, barreras o guardavías), y generan accidentes de tránsito (alrededor de los accesos de ingresos y salidas de la vía, carretera o autopista).</i> <i>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° 001826-2018-COVISOL, N° 1269- 2019-MTC/19, y N° 1291-2022-COVISOL</i> <i>Al respecto, la Concesionaria efectúa constantes acciones de mitigación de las evasiones, no obstante, en muchos casos estas han sido infructuosas aún con el apoyo policial que se pudo contar en pocas ocasiones.</i> <i>Por lo expuesto, resulta necesario que se contemple la evasión de una garita o infraestructura de peaje.</i> <u>Propuesta COVISOL</u> Artículo 19.- Garitas o infraestructura de peaje (...) 19.3 Constituye infracción de tránsito circular por las mencionadas vías o circundar las garitas o infraestructuras de peaje, sin pagar el peaje aprobado por la autoridad competente o el establecido en los contratos de concesión respectivos, o realizar maniobras o acciones que ocasionen daños materiales a las garitas, infraestructuras u otros vehículos con el objeto de evitar el pago del peaje”		cual se configuraría la infracción que ya 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 establecerá la necesidad de la coordinación entre las Municipalidades, SUTRAN, PNP, Fiscalía de la Nación, entre otros, para poder clausurar dichas zonas, y el inicio de las responsabilidades administrativas y/o penales, de corresponder.
		Artículo 20	<i>“En atención a los propensos casos de conflictividad social en el país, y que no son ajenos a tener oposición 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.</i>	Se acoge	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

N°	Entidad y/o ciudadano	Artículo del Proyecto	Comentarios, observación y/o sugerencia	Respuesta del MTC	Justificación
			<u>Propuesta COVISOL</u> Artículo 20.- Construcciones permanentes o provisionales en el derecho de vía <i>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:</i> <i>a. Instalación de casetas garitas o infraestructuras de peaje manuales, electrónicos o mixtos para el cobro de peaje, y de control de pesos y medidas de los vehículos.”</i>		Vial Regional, provincial y urbana. La Red Vial Nacional esta descrita en el artículo 19 del RETRAN, en la cual también la garita puede ser permanente o provisional.
		Artículo 24	<i>“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 “promueven” la generación y mantenimiento de accesos y rutas, muchos de estos no autorizados (ilegales), mediante intervenciones propias (por ejemplo, usando maquinarias) o impidiendo las acciones de mitigación de la Concesionaria (por ejemplo, colocación de muros jerseys o guardavías). Asimismo, cobran peajes ilegales a los vehículos que transitan a través de esos accesos y rutas no autorizadas y/o predios en posesión o propiedad.</i> <i>Al respecto, la Concesionaria ha venido presentando denuncias por el delito de trastorno y perturbación a los medios de transporte (Carpeta Fiscal N° 1225-2018), delito de entorpecimiento al funcionamiento de los servicios públicos (Carpeta Fiscal N° 122-2023) y el delito de entorpecimiento de los medios de transporte (Carpeta Fiscal N° 166- 2023); sin embargo, se han visto denegadas y/o archivadas.</i> <i>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 sancionables.</i>	Se acoge	Tengamos presente que los usuarios de la infraestructura vial, sean esta concesionada o no, se espera que existan niveles mínimos de serviciabilidad. Pero así como existe la exigencia para que el gestor (entidad o concesionario) provea de infraestructura de calidad, también el usuario tiene obligaciones y prohibiciones. Así pues, en atención a la casuística descrita por COVISOL, se considera pertinente la incorporación de los comentarios de dicha concesionaria.

N°	Entidad y/o ciudadano	Artículo del Proyecto	Comentarios, observación y/o sugerencia	Respuesta del MTC	Justificación
			<u>Propuesta COVISOL</u> <i>“Artículo 24.- Prohibiciones (...)</i> <i>Asimismo, está prohibido:</i> <i>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.</i> <i>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.</i> <i>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 establecido en los contratos de concesión respectivos.”</i>		
		Artículo 327	<i>“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 garita y/o peaje efectúe la denuncia o esta limitación se encuentra en alguna normativa del sector que delimite dicho plazo.”</i>	No se acoge	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

N°	Entidad y/o ciudadano	Artículo del Proyecto	Comentarios, observación y/o sugerencia	Respuesta del MTC	Justificación
					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 conducción.
		Artículo 2	<i>“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 OCR 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.</i> <i>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 pasibles 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</i> <i>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.</i> <u>Propuesta COVISOL</u>	Se acoge	Lo señalado por COVISOL será 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.

N°	Entidad y/o ciudadano	Artículo del Proyecto	Comentarios, observación y/o sugerencia	Respuesta del MTC	Justificación
			Artículo 2.- Definiciones <i>Para los fines del presente Reglamento se entiende por:</i> (...) Dispositivo electrónico para uso en garitas o infraestructuras de peaje – PEAJE TEC: Dispositivo incorporado al vehículo electrónico que posibilita la su identificación del vehículo, y cuya información permite al lector tecnológico instalado en el administrador de la garita o infraestructura, contar con la cuantificación del monto del peaje y su pago automático. Son dispositivos electrónicos para uso en garitas o infraestructura de peaje – PEAJE TEC, la calcomanía holográfica de seguridad (tercera placa) u otro"		
		Artículo 100	<i>"Respecto a la propuesta de modificación del numeral 19.3 e infracción M47, resulta necesario que la propuesta de modificación normativa considere otras situaciones que no solo se circunscriban a "efectuar maniobras y/o acciones" del conductor con su vehículo para "evadir el pago del peaje".</i> <i>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 signifique necesariamente la realización de "maniobras o acciones" con la intención de "evadir el pago de peaje", como: transitar con alguna puerta lateral abierta, transitar con carga o cualquier elemento sobresaliente a uno o ambos lados del vehículo o con altura excesiva (golpeando las antenas), etc.</i> <i>El presente artículo tiene relación con el artículo 228, por lo que la tipificación de sanción debería contemplar a ambos artículos.</i> <i>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 garitas o infraestructuras de peaje.</i> <u>Propuesta COVISOL</u> Artículo 100.- Seguridad de la carga	No se acoge	La propuesta realizada por el administrado en el artículo 100 se encuentra recogida 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 garitas, 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."

N°	Entidad y/o ciudadano	Artículo del Proyecto	Comentarios, observación y/o sugerencia	Respuesta del MTC	Justificación
			<i>El conductor de un vehículo que transporte carga debe asegurarse que ésta 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 garitas o infraestructuras de peaje.</i>		
		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 garitas e infraestructuras de peaje, especialmente, a aquellos equipamientos del peaje electrónico. <u>Propuesta COVISOL</u> Artículo 130.- Obligación de mantener puertas, capot y maletera cerrada (...) 130.4 Durante la circulación por las garitas o infraestructuras de peaje, el conductor debe disminuir la velocidad y evitar cualquier daño a las garitas o la infraestructura de peaje.”	No se acoge	La propuesta realizada por el administrado en el artículo 130 se encuentra recogida 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 “<i>realizar maniobras o acciones que ocasionen daños materiales a las garitas, infraestructura u otros vehículos.</i>” Asimismo, se está incorporando el siguiente párrafo final “<i>El administrador de la vía puede iniciar las acciones legales correspondientes para que el usuario asuma los costos producto de la reparación.</i>”
		Artículo 209	<i>“Teniendo en cuenta la incorporación del peaje electrónico, es posible que, en ciertos casos (por ejemplo, falta de saldos del conductor, falla 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.</i>	No se acoge	Si bien es cierto pueden suscitarse eventos en donde el vehículo se detenga y genere congestión, dicho escenario puede mitigarse con una

N°	Entidad y/o ciudadano	Artículo del Proyecto	Comentarios, observación y/o sugerencia	Respuesta del MTC	Justificación				
			<i>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 garita o infraestructura de peaje, permitiendo así el tránsito de los demás vehículos.</i> <i>Por ello, resulta necesaria la inclusión de una prohibición de detención en las vías de las garitas o infraestructura de peaje y su tipificación de sanción de forma que se mitigue la generación de congestión o cola vehicular</i> <u>Propuesta COVISOL</u> Artículo 209.- Prohibición de detención (...) <i>Los conductores no deben detenerse en las vías de las garitas o infraestructuras de peaje, sean manuales, electrónicas o mixtas, de forma que se genere congestión o cola vehicular."</i>		adecuada señalización en los carriles. Tengamos en cuenta que la incorporación de nuevas infracciones de tránsito es una manifestación del “ius puniendi” del Estado; sin embargo, previo a la creación de infracciones se deben evaluar otras alternativas que eviten el problema (en este caso, ir por carriles equivocado). El proyecto de Decreto Supremo dispone que el carril de peaje electrónico debe estar debidamente señalizado, y así el conductor sepa por dónde ir.				
		Infracción con código M.29 del RETRAN	<i>“Resulta necesario uniformizar el término “rotativa”, debiendo decir “rodaje”. Cabe indicar que se presentan casos de placas adulteradas, los cuales generan inconvenientes de cobro a las empresas, incluyendo a casos del peaje electrónico.</i> <u>Propuesta COVISOL</u> <table border="1"><thead><tr><th>Código</th><th>Infracción</th></tr></thead><tbody><tr><td>M29</td><td>Deteriorar intencionalmente, adulterar, destruir o sustraer las placas de exhibición, rodaje o transitoria.</td></tr></tbody></table>	Código	Infracción	M29	Deteriorar intencionalmente, adulterar, destruir o sustraer las placas de exhibición, rodaje o transitoria.	No se acoge	El numeral 8.2.5 del artículo 8 del Reglamento de Placa Única Nacional de Rodaje, aprobado por Decreto Supremo N° 017-2008-MTC, sí 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
Código	Infracción								
M29	Deteriorar intencionalmente, adulterar, destruir o sustraer las placas de exhibición, rodaje o transitoria.								

N°	Entidad y/o ciudadano	Artículo del Proyecto	Comentarios, observación y/o sugerencia	Respuesta del MTC	Justificación
					<i>fecha de inicio del proceso de inmatriculación 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 registrales en que deban inmatricularse, en forma posterior a su nacionalización y antes de su inmatriculación. Los vehículos que portan la placa rotativa no se encuentran autorizados a prestar el servicio de transporte público.”</i> En ese sentido, no corresponde cambiar placa “rotativa” por “rodaje.
		Infracción con código M.46 del RETRAN	<i>“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”</i>	Se acoge	Se acoge se ha modificado la redacción para que incluya todos los supuestos.

Nº	Entidad y/o ciudadano	Artículo del Proyecto	Comentarios, observación y/o sugerencia	Respuesta del MTC	Justificación				
		-----	<i>“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 garita o infraestructura de peaje.</i> <u>Propuesta COVISOL</u> <table><tr><th>Código</th><th>Infracción</th></tr><tr><td>xxx</td><td><i>Circundar las garitas o infraestructuras de peajes manuales, electrónicos o mixtos, sin pagar la tarifa de peaje aprobada por la autoridad competente o el establecido en los contratos de concesión respectivos.</i></td></tr></table>	Código	Infracción	xxx	<i>Circundar las garitas o infraestructuras de peajes manuales, electrónicos o mixtos, sin pagar la tarifa de peaje aprobada por la autoridad competente o el establecido en los contratos de concesión respectivos.</i>	No se acoge	Actualmente la infracción con código G.71 del RETRAN establece <i>“Circular por las vías públicas terrestres donde se encuentran instaladas garitas o infraestructura 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 respectivos”</i>, la cual viene siendo objeto de modificación para precisar el pago electrónico. Ahora bien, las acciones de rodear o circundar (Ej.: ir por rutas no autorizadas) también se relacionan con la evasión del peaje. En ese sentido, también pueden ser sancionadas con la infracción de evasión. Como se señaló líneas arriba, 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.
Código	Infracción								
xxx	<i>Circundar las garitas o infraestructuras de peajes manuales, electrónicos o mixtos, sin pagar la tarifa de peaje aprobada por la autoridad competente o el establecido en los contratos de concesión respectivos.</i>								

Nº	Entidad y/o ciudadano	Artículo del Proyecto	Comentarios, observación y/o sugerencia	Respuesta del MTC	Justificación				
		-----	<i>“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 realizan ciertos pobladores para “promover” la evasión al pago del peaje a través de una garita o infraestructura de peaje.</i> <u>Propuesta COVISOL</u> <table><tr><th>Código</th><th>Infracción</th></tr><tr><td>xxx</td><td><i>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 garita o infraestructura de peaje. 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 establecido en los contratos de concesión respectivos.</i></td></tr></table>	Código	Infracción	xxx	<i>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 garita o infraestructura de peaje. 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 establecido en los contratos de concesión respectivos.</i>	No se acoge	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 administrado si bien impacta en el tránsito, es realizado por un sujeto para evadir la ruta en beneficio propio (pecuniario), con lo cual consideramos 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 <u>conductor</u>; sin embargo, lo que propone el administrado incide en el peatón que crea esos desvíos, lo cual debería abordarse a nivel penal/civil.
Código	Infracción								
xxx	<i>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 garita o infraestructura de peaje. 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 establecido en los contratos de concesión respectivos.</i>								
		-----	<i>“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 transitar sin el debido cuidado de aseguramiento</i>	No se acoge	El administrado plantea la incorporación de una nueva infracción vinculada a los daños				

N°	Entidad y/o ciudadano	Artículo del Proyecto	Comentarios, observación y/o sugerencia	Respuesta del MTC	Justificación				
			de la carga que cause daños a cualquier bien de las garitas o la infraestructura de peaje (por ejemplo, antenas de telepeaje, estructuras de cortinas o sensores, protecciones de casetas, entre otros). <u>Propuesta COVISOL</u> <table><tr><th>Código</th><th>Infracción</th></tr><tr><td>xxx</td><td>Transitar con el vehículo con carga sobresaliente o sin el debido aseguramiento de la carga generando daños materiales a las garitas, infraestructuras de peaje u otros vehículos.</td></tr></table>	Código	Infracción	xxx	Transitar con el vehículo con carga sobresaliente o sin el debido aseguramiento de la carga generando daños materiales a las garitas, infraestructuras de peaje u otros vehículos.		materiales a las garitas. 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.
Código	Infracción								
xxx	Transitar con el vehículo con carga sobresaliente o sin el debido aseguramiento de la carga generando daños materiales a las garitas, infraestructuras de peaje u otros vehículos.								
		-----	“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 maleteras debidamente cerrados que ocasionen daños a la garita o infraestructura de peaje. <u>Propuesta COVISOL</u> <table><tr><th>Código</th><th>Infracción</th></tr><tr><td>xxx</td><td>Transitar con el vehículo sin el debido cierre de puertas, capot y maletero generando daños materiales a las garitas, infraestructuras de peaje u otros vehículos.</td></tr></table>	Código	Infracción	xxx	Transitar con el vehículo sin el debido cierre de puertas, capot y maletero generando daños materiales a las garitas, infraestructuras de peaje u otros vehículos.	No se acoge	El administrado plantea la incorporación de una nueva infracción vinculada a los daños materiales a las garitas. 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.
Código	Infracción								
xxx	Transitar con el vehículo sin el debido cierre de puertas, capot y maletero generando daños materiales a las garitas, infraestructuras de peaje u otros vehículos.								
		Primera Disposición Complementaria Final	“Es necesario que los Lineamientos para la implementación, operatividad y las características del dispositivo electrónico para uso en garitas o infraestructura de peaje –PEAJE TEC no sea limitativo, y también considere la posibilidad de otros medios o equipos para la identificación de los vehículos.”	Se acoge	Como parte de la definición de telepeaje, se admite que este puede ser realizado no solo leyendo la tercera placa (holograma), sino también la placa delantera y/o trasera. Adicionalmente, se reformulará la Segunda Disposición Complementaria del Decreto Supremo a efectos de clarificar la redacción haciendo énfasis en la				

N°	Entidad y/o ciudadano	Artículo del Proyecto	Comentarios, observación y/o sugerencia	Respuesta del MTC	Justificación
					interoperabilidad de la información.
17	Concesionaria IIRSA Norte S.A.	Numeral 19-A.2 del artículo 19-A	<i>“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 donde menciona:</i> <i>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:</i> <i>Siendo que no constituya su implementación en el Reglamento Nacional de Tránsito una Obligación a futuro para la Concesionaria, que de acuerdo lo estipulado en el Contrato de Concesión en su cláusula 8.16 estipula:</i> <i>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.”</i>	Se acoge	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

N°	Entidad y/o ciudadano	Artículo del Proyecto	Comentarios, observación y/o sugerencia	Respuesta del MTC	Justificación
					Disposición Complementaria Final en la cual se establece la realización de estrategias para la implementación del telepeaje en los contratos vigentes, aperturando 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 <u>nuevos contratos de concesión</u> 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 debería haber por lo menos un carril con telepeaje.
		Artículo 327	<i>“Finalmente, con relación a la modificación del numeral 3 del Artículo 327.- Procedimiento para la detección de infracciones e imposición de la papeleta, consideramos que no existe motivos que justifiquen que al administrador de las garitas o infraestructura de peajes, se le restrinja la oportunidad para formular la denuncia ante la autoridad competente, al indicar que a partir de las cuarenta y ocho (48) horas puede realizarla; puesto que se trata de infracciones consumadas desde el mismo momento en que se cometen. La denuncia que se interpone, si cuenta con el sustento que corresponda, contribuye a que esas</i>	No se acoge	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, serán retirados, en tanto a que, de la evaluación realizada, dicho factor podría implicar un

N°	Entidad y/o ciudadano	Artículo del Proyecto	Comentarios, observación y/o sugerencia	Respuesta del MTC	Justificación
			<i>situaciones se sancionen, y de esa manera se disuadan. En ese sentido, no se contribuye a esos fines, si se le impone a quien detecta esas conductas, límites de tiempo para denunciarlas."</i>		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 conducción en sus rutas.
18	Concesionaria Vial del Perú S.A. - COVIPERU	Numeral 19.3 del artículo 19	<u>"Propuesta COVIPERU</u> 19.3 Constituye infracción de tránsito circular por las mencionadas vías, sin pagar el peaje o circular por las garitas de peaje electrónico sin contar con el dispositivo correspondiente o sin saldo suficiente. aprobado por la autoridad competente o el establecido en los contratos de concesión respectivos, o realizando maniobras o acciones que ocasionen daños materiales a las garitas, infraestructura u otros vehículos con el objeto de evitar el pago del peaje." <i>Sugerimos que quede claro que también no contar con saldo suficiente y circular por las vías de pago de peaje electrónico es una infracción de tránsito."</i>	No se acoge	Circular sin la Tercera Placa para la lectura del telepeaje, o sin saldo, en buena cuenta deviene en la evasión del peaje, lo cual ya se encuentra comprendido en la infracción M45 que se propone.

N°	Entidad y/o ciudadano	Artículo del Proyecto	Comentarios, observación y/o sugerencia	Respuesta del MTC	Justificación
		Artículo 2	<u>“Propuesta COVIPERU</u> <i>Para los fines del presente Reglamento se entiende por:</i> <i>(...) Dispositivo electrónico para uso en garitas o infraestructura de peaje - PEAJE TEC:</i> <i>Todo método de pago el cual permita omitir la intervención de un “operador” o “cobrador de peaje” para realizar el cobro correspondiente de la tarifa al vehículo en tránsito. Los dispositivos utilizados para la identificación de los vehículos para su asociación o vinculación con los pagos electrónicos correspondientes a la tarifa pueden variar de acuerdo a la tecnología aplicada para dicho fin.”</i> <i>Solicitamos dicha incorporación, ya que existen distintas tecnologías a ser aplicadas; por ejemplo, se podrían utilizar dispositivos de Radio Frecuencia – Tags (RFID), Tarjetas NFC o Sin Contacto, Lectura de códigos de barra o QR, Lectura Automática de Placas a través de OCR, etc. Por ende, los dispositivos y/o tecnologías a utilizar dependerán del esquema de cobro que defina el peaje y que disponga la garita.</i> <i>Se recomienda no ceñir el reglamento a una sola tecnología dado que en el tiempo podrían aparecer nuevos mecanismos que finalmente cumplirán el mismo propósito.”</i>	No se acoge	El proyecto de Decreto Supremo plantea como herramienta para el telepeaje a la Tercera Placa. 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. En caso se admitiera que existan varias tecnologías, existiría el escenario de que el usuario tenga que adquirir varios hologramas a ser instalados en su parabrisa. Cabe precisar que no estamos en contra de la habilitación para el pago con herramientas tecnológicas, como por ejemplo, tarjeta de crédito (instalado POS en las garitas), ya que se emplea tecnología que también facilita la circulación rápida. Sin embargo, en el presente Decreto Supremo se impulsa aplicar el “telepeaje” de manera progresiva, que en resumen permite el pago del peaje sin que el vehículo se detenga (free flow). Al respecto, el pago se haría con la tecnología RFID de

N°	Entidad y/o ciudadano	Artículo del Proyecto	Comentarios, observación y/o sugerencia	Respuesta del MTC	Justificación
					la Tercera Placa (calcomanía que está en el parabrisa) o la placa delantera y/o trasera.
		Numeral 19-A.1 del artículo 19-A	<u>"Propuesta COVIPERU</u> <i>Precisar al inicio del Artículo 19-A.1 lo siguiente:</i> <i>"En las Unidades de Peaje que cuentan con la tecnología correspondiente, el pago del peaje se puede efectuar empleando herramientas electrónicas que realizan la lectura del "Dispositivo Electrónico para uso en garitas o puntos de peaje."</i> <i>Respecto de la nomenclatura "PEAJE TEC" utilizada en esta propuesta, sugerimos que la misma sea cambiada, toda vez que, actualmente varios contratos de concesión interpretan el término TEC con las iniciales de "Tiempo de Espera en Cola"; y por ende, el uso del término en la definición propuesta puede causar confusión.</i>	No se acoge	La propuesta del numeral 19-A.1 del administrado resulta redundante ya que se asume que el administrador de la vía contará con la tecnología para el cobro del peaje. En cuanto al término PEAJE TEC, es un término ajeno al nivel de servicio "Tiempo de Espera en Cola" de los contratos de concesión, con lo que no cabe confusión. Independientemente de ello, se retira el termino PEAJE TEC y se incorpora el de TELE PEAJE.
		Artículo 20-a	<u>"Propuesta COVIPERU</u> <i>Incorporar lo siguiente:</i> <i>"En el caso de vías entregadas en concesión, los respectivos contratos establecerán los mecanismos y/o procedimientos para efectos de la instalación y/o reubicación de unidades de peaje."</i> <i>Resulta necesario que se incluya que en los contratos de concesión se establecerán los mecanismos correspondientes para la instalación y/o reubicación de unidades de peaje.</i>	No se acoge	La instalación de garitas para el cobro de peaje se realiza en el marco de un contrato de concesión (red vial concesionada), y por Provias Nacional (red vial no concesionada). Ahora bien, la incorporación que propone el administrado resultaría redundante toda vez que, efectivamente, son los contratos de concesión que establecen los aspectos para la

N°	Entidad y/o ciudadano	Artículo del Proyecto	Comentarios, observación y/o sugerencia	Respuesta del MTC	Justificación
					instalación y reubicación del peaje.
		Artículo 327	<u>“Propuesta COVIPERU</u> <i>Sugerimos incorporar lo siguiente como parte del Artículo 327:</i> <i>"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 garitas o puntos de peaje manual o electrónico puede formular la denuncia ante la autoridad competente o ante el efectivo policial asignado al tránsito o control de carreteras, adjuntando el medio probatorio, filmico, fotográfico u otro similar.</i> <i>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.</i> <i>En casos de detectarse las infracciones en flagrancia, aquellos efectivos policiales que se encuentren prestando servicios policiales extraordinarios en virtud de un convenio suscrito con la Policía Nacional del Perú, podrán hacer efectivas las Medidas Preventivas consideradas en el Anexo de Sanciones, de manera coordinada con las comisarias locales o de carreteras."</i> <i>Este tipo de incorporación permitirá brindar agilidad a las posibilidades de denuncia respecto de infracciones cometidas en la Red Vial.</i> <i>Asimismo, consideramos es necesario que se aclare que, en el supuesto que producto de la acción inicial de evasión o tentativa de fuga sin realizar el pago del peaje, el conductor dañe o afecte la infraestructura del Peaje, el infractor también debe hacerse responsable del pago por el daño originado, adicionalmente a tener que realizar el pago de la tarifa de peaje correspondiente.</i>	Se acoge parcialmente	Acorde 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 que también es reconocida en la Ley de la Policía Nacional del Perú y su Reglamento. En cuanto a los daños que pueda causar el conductor, se está incorporando un párrafo que en buen término indica que el administrador de la vía puede iniciar las acciones legales correspondientes para que el usuario asuma los costos producto de la reparación. Finalmente, se precisará en el numeral 3 del artículo 327 del RETRAN que la autoridad a la cual se hace la denuncia será la SUTRAN (Red Vial Nacional), o las Municipalidades Provinciales (Red Vial local).

N°	Entidad y/o ciudadano	Artículo del Proyecto	Comentarios, observación y/o sugerencia	Respuesta del MTC	Justificación
			<i>Esto es debido a que, el pago a modo de subsanación que plantea la redacción de este artículo no puede eximir al infractor de la responsabilidad por los daños realizados a la infraestructura del peaje, por lo cual de igual manera podría ser denunciado por daños a la propiedad o infraestructura vial.</i> <i>Otro punto para considerar es que es de vital importancia que se determine con exactitud la autoridad a la que se harán llegar las denuncias, ya que actualmente existe incertidumbre entre si esto le corresponde a SUTRAN, PNP, y/o a otra entidad. Por experiencia como empresa concesionaria, en ocasiones ambas entidad (SUTRAN y PNP) no han aceptado las denuncias realizadas previamente sobre eventos de este tipo.</i> <i>Si bien la iniciativa de denunciar es plausible se debe tener en cuenta que el volumen de infracciones a denunciar puede ser de varias incidencias en un día, y con ello incrementar el flujo de denuncias recibidas.</i> <i>Se debe determinar con exactitud que el pago que se realice el infractor a modo de subsanación de la falta debe ser recibido por la entidad encargada del cobro de peaje afectado, ya sea concesión vial o PROVIAS Nacional."</i>		
		Tabla de infracciones	<u>"Propuesta COVIPERU</u> <i>"Incorporar como infracción circular por la vía para el pago de peaje electrónico sin contar con saldo suficiente:</i> <i>Incorporar como infracción el tránsito el conducir en sentido contrario de la vía y/o por bermas laterales con el propósito de no pagar la tarifa de peaje."</i> <i>Este tipo de infracción es importante a fin de que se desincentivo el uso de la vía sin contar con saldo suficiente. Este tipo de casos puede generar congestiones innecesarias.</i>	No se acoge	Respecto a la circulación sin saldo, dicho accionar deviene en la evasión la cual ya se encuentra tipificada. Por otro lado, el circular en sentido contrario se encuentra tipificada con la infracción código M16 "circular en sentido contrario al tránsito autorizado", la cual es una sanción muy grave.

N°	Entidad y/o ciudadano	Artículo del Proyecto	Comentarios, observación y/o sugerencia	Respuesta del MTC	Justificación
			<i>Asimismo, la inclusión respecto a la conducción en sentido contrario es necesaria, ya que sea vuelto una práctica usual de los evasores de peaje en los últimos años, que expone al peligro a los usuarios de la carretera.</i>		
19	Consorcio Concesión Chancay – Acos S.A.	Artículo 2	“Artículo 2. Definiciones Peaje: Monto que se paga por el uso determinada infraestructura vial pública terrestre. El pago del peaje se realiza de forma manual o electrónica (pago efectivo). <u>Apreciación:</u> Debería decir Peaje: Monto que se paga por el uso de determinada infraestructura vial pública terrestre, correspondiente a cada vehículo ligero o, en el caso de vehículos pesados por cada eje cobrable. El pago se realiza de forma manual o electrónica (pago efectivo)	No se acoge	La determinación de las características (ejes) ya son establecidos en los contratos de concesión para el pago del peaje, con lo cual no ameritaría mayor precisión.
		Numeral 19.2 del artículo 19	<i>“19.2 Todos los conductores de los vehículos que transiten por las vías públicas terrestres, donde se encuentran instaladas garitas o infraestructura de peajes manuales, electrónicos o mixtos, están obligados al pago de la tarifa de peaje correspondiente.</i> <u>Apreciación:</u> Debería agregarse “(...) a excepción de los vehículos exonerados de acuerdo a ley”	Se acoge	Se hará la precisión a nivel de Exposición de Motivos para un mejor entendimiento.
20	Norvial S.A.	Artículo 2	<i>“En la definición del Artículo 2 de "Dispositivo Electrónico para uso en garitas 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 trata de otro dispositivo electrónico instalado en el vehículo, éste haya sido adquirido a través de los canales habilitados para dichos efectos.”</i>	No se acoge	El proyecto de Decreto Supremo plantea como herramienta para el telepeaje a la Tercera Placa (parabrisa del vehículo), así como la placa delantera y/o trasera (plancha metálica). Tengamos presente que la “Tercera placa” es una calcomanía de uso obligatorio,

N°	Entidad y/o ciudadano	Artículo del Proyecto	Comentarios, observación y/o sugerencia	Respuesta del MTC	Justificación
					según lo señalado en el artículo 11 del Decreto Supremo N° 017-2008-MTC. En caso se posibilitara a que existan varias tecnologías pues existiría el riesgo de que el usuario tenga que adquirir varios hologramas a ser pegados en su parabrisa, lo cual no resulta ser eficiente.
		Numeral 19-A.1 del artículo 19-A	<i>"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 realizan la lectura del "Dispositivo Electrónico para uso en garitas o puntos de peaje."</i>	No se acoge	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.
		Tabla de infracción	<i>"En la infracción de código M45 debe añadirse que también es infracción circular por las garitas de peaje electrónicos sin contar con saldo suficiente"</i>	No se acoge	Respecto a la circulación sin saldo, dicho accionar deviene en la evasión la cual ya se encuentra tipificada.
		Numeral 19.3 del artículo 19.3	"2. PARA GARANTIZAR QUE LA PNP ACTÚE EN CASO DE FALTA DE PAGO DE PEAJE <i>Consideramos que en el numeral 19.3 del Artículo 19 debe precisarse lo que también constituye infracción de tránsito transitar por las garitas de peaje electrónico sin contar con saldo suficiente. Por ende, el texto debería ser el siguiente:</i> <i>"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 garitas de peaje electrónico sin contar con el dispositivo correspondiente o sin saldo</i>	No se acoge	Respecto a la circulación sin saldo, dicho accionar deviene en la evasión la cual ya se encuentra tipificada.

N°	Entidad y/o ciudadano	Artículo del Proyecto	Comentarios, observación y/o sugerencia	Respuesta del MTC	Justificación
			suficiente. También constituye infracción de tránsito realizar maniobras o acciones que ocasionen daños materiales a las garitas u otros vehículos con el objeto de evitar el pago del peaje.”		
		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 ordinariamente 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.”	No se acoge	Acorde 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.
		Artículo 327	<u>MODIFICACIÓN COMPLEMENTARIA:</u> 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:	No se acoge	Acorde 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.

N°	Entidad y/o ciudadano	Artículo del Proyecto	Comentarios, observación y/o sugerencia	Respuesta del MTC	Justificación
			<i>1.- Intervención para la Detección de infracciones del Conductor en la Vía Pública.</i> <i>Para la imposición de la papeleta por infracción detectada en la vía pública el efectivo de la Policía Nacional del Perú debe:</i> <i>a) Ordenar al conductor que detenga el vehículo; acto seguido se debe acercar a la ventanilla del lado del conductor. Por ningún motivo el conductor debe bajarse del vehículo.</i> <i>b) Solicitar al conductor la documentación referida en el artículo 91 del presente Reglamento.</i> <i>c) Indicar al conductor el código y descripción de la(s) infracción(es) detectada(s).</i> <i>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.</i> <i>e) Solicitar la firma del conductor.</i> <i>f) Devolver los documentos al conductor, conjuntamente con la copia de la papeleta, concluida la intervención.</i> <i>g) Dejar 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.</i> <i>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.”</i>		
		Numeral 327.3 del artículo 327	3. PARA PRECISAR LOS TEMAS DE DENUNCIA CIUDADANA EN CASO DE FALTA DE PAGO DE PEAJE <i>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:</i>	Se acoge	En atención al numeral 3 del actual artículo 327 del RETRAN, la concesionaria puede realizar las denuncias por la comisión de infracciones de tránsito.

N°	Entidad y/o ciudadano	Artículo del Proyecto	Comentarios, observación y/o sugerencia	Respuesta del MTC	Justificación
			3. <i>Detección de infracciones por denuncia ciudadana.</i> <i>Para los casos de infracciones detectadas por cualquier ciudadano, éste 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 filmico, fotográfico u otro similar, para tal efecto, el denunciante entrega el medio probatorio en forma física, electrónica u otra posible, que además permita identificar la infracción de tránsito y la Placa Única de Rodaje del vehículo respectivo.</i> <i>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 garitas o puntos de peaje manual o electrónico puede formular la denuncia ante la autoridad competente o ante el efectivo policial asignado al tránsito o control de carreteras, adjuntando el medio probatorio, filmico, fotográfico u otro similar.</i> <i>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:</i> <i>3.1. Cuando de la evaluación se determine que, los hechos denunciados no constituyen infracción o sea improcedente imponer sanción, dado que no se pueda identificar al posible infractor, la autoridad competente debe emitir resolución disponiendo el archivamiento del procedimiento.</i> <i>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.</i>		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.
21	Sociedad Concesionaria Peruana de	Numeral 327.3 del artículo	(...) “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	Se acoge	En atención a la consulta, el actual numeral 3 del artículo 327 del RETRAN señala “autoridad

N°	Entidad y/o ciudadano	Artículo del Proyecto	Comentarios, observación y/o sugerencia	Respuesta del MTC	Justificación
	Vías S.A. - COVINCA	327	<i>Políticas y Regulación en Transporte Multimodal, para la evaluación correspondiente:</i> <i>“Artículo 327.- Procedimiento para la detección de infracciones e imposición de la papeleta (...)”</i> <i>3. Detección de infracciones por denuncia ciudadana. Para infracciones detectadas por cualquier ciudadano, <u>éste debe identificarse ante la autoridad competente</u>, 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 filmico, 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 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)</i> <i>¿Cuál(es) es (son) la(s) Institución(es) del Estado Peruano considerada(s) como autoridad(es) competente(s) para las infracciones de denuncia ciudadana?</i>		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.
22	Concesionaria Vial Sierra Norte S.A. - CONVIAL	Artículo 2	<i>“Se podría complementar indicando “Peaje: Monto Obligatorio que se paga...”</i>	Se acoge	Se hará la precisión.
		Numeral 19.3 del artículo 19	<i>“Inciso 19.3: Este inciso se podría complementar indicando que “Todos los conductores que ocasionen daños materiales a las garitas 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.”</i> <i>También es importante considerar de manera explícita que “Aquellos usuarios que, haciendo uso de la infraestructura vial concesionada, emplean</i>	Se acoge	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.

N°	Entidad y/o ciudadano	Artículo del Proyecto	Comentarios, observación y/o sugerencia	Respuesta del MTC	Justificación
			<i>deliberadamente accesos alternos únicamente con la intención de evadir el pago obligatorio del peaje, podrán ser denunciados ante la autoridad competente”</i> <i>Consideramos que este numeral es esencial; por lo que, sugerimos ser lo más explícito posible; a fin de hacer cumplir las reglas de peaje, y desincentivar la <u>evasión y/o negativa al pago del peaje</u>, haciendo uso de la infraestructura vial concesionada.</i>		Dicho ello, y a modo de mayor predictibilidad para el conductor, se agregará un párrafo que en buena cuenta indique que el administrador de la vía puede iniciar las acciones legales correspondientes para que el usuario asuma los costos producto de la reparación.
		Numeral 327.3 del artículo 327	<i>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”</i>	No se acoge	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 252 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.
23	Sociedad Desarrollo Vial de los Andes	----	<i>“Nos dirigimos a usted para saludarla cordialmente y al mismo tiempo con relación al documento de la referencia, solicitarle 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</i>	No se acoge	El administrado solicitada que se precise que los vehículos de categoría M2 son livianos y pesados. Al respecto, no resulta

N°	Entidad y/o ciudadano	Artículo del Proyecto	Comentarios, observación y/o sugerencia	Respuesta del MTC	Justificación
	S.A.C – DEVIANDES		<i>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° 820-2018-MTC/15.01, de fecha 31 de octubre de 2018.”</i>		necesario realizar dicho comentario ya que actualmente el artículo 4 del Reglamento de Placa Única Nacional de Rodaje, aprobado por Decreto Supremo N° 017-2008-MTC lo señala. Ahora bien, la determinación de la cuantificación del monto (tarifa) es competencia del OSITRAN, con lo que, en caso de imprecisiones en la cuantificación, correspondería que se solicite el ajuste tarifario ante dicha entidad.
24	Interoceánica Sur – Tramo N° 3 S.A. – IIRSA SUR Tramo 3	Artículo 19-A	<i>“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 lo cual resulta razonable pues debemos de poner 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 congestionamiento en cada concesionaria y por ende la necesidad de implementar caso por caso y facultativamente el peaje electrónico.”</i>	Se acoge	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.

N°	Entidad y/o ciudadano	Artículo del Proyecto	Comentarios, observación y/o sugerencia	Respuesta del MTC	Justificación
					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 buscar 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.
		Segunda Disposición Complementaria Final	<i>“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 – PEAJE TEC”, al respecto consideramos que dicho documento debería considerar como factor determinante al “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.”</i>	Se acoge	El “tiempo de espera en cola” es un factor de medida para el establecimiento de los niveles de serviciabilidad de la infraestructura. Así pues, resulta ser un factor a considerar. Adicionalmente, se reformulará la Segunda Disposición Complementaria del Decreto Supremo a efectos de clarificar la redacción haciendo énfasis en la

N°	Entidad y/o ciudadano	Artículo del Proyecto	Comentarios, observación y/o sugerencia	Respuesta del MTC	Justificación
					interoperabilidad de la información.
		----	<i>“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 poner en riesgo el equilibrio económico financiero contemplado contractualmente, pues implicará tanto los costos de implementación, instalación y mantenimiento de la tecnología requerida, así como la contratación y capacitación de personal idóneo.”</i>	Se acoge	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 tele peaje en los contratos vigentes, cabe acudir a los mecanismos que establezca el contrato, como sería el trato directo o adendas, o los que corresponda, aperturando el diálogo.
25	Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías - SUTRAN	Numeral 19.2 del artículo 19	“Artículo 19-A.- 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: a) <i>implementar medios electrónicos de evasiones al sistema de pago de peaje”</i>	No se acoge	La implementación de los medios electrónicos no debería ser catalogado como una obligación, sino, por el contrario, como una herramienta que la entidad (Ej.: Provías Nacional) o el concesionario pueda implementar para la detección de las infracciones. Además, con las modificaciones que se están efectuando en el numeral 3 del artículo 327 del RETRAN, se ha clarificado que los concesionarios podrán realizar sus denuncias por las comisiones de las infracciones, lo cual los posibilitará a contar con las herramientas tecnológicas (justamente por el

N°	Entidad y/o ciudadano	Artículo del Proyecto	Comentarios, observación y/o sugerencia	Respuesta del MTC	Justificación
					interés que ellos tienen en su detección). Adicionalmente, se viene trabajando la implementación de la papeleta electrónica, por lo que este no sería la norma que pueda abarcar todos esos componentes.
		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.”	No se acoge	No es necesario la elaboración del referido formato debido a que el numeral 3 del artículo 327 del RETRAN 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.

N°	Entidad y/o ciudadano	Artículo del Proyecto	Comentarios, observación y/o sugerencia	Respuesta del MTC	Justificación
		Disposición Complementaria Final	<i>“Teniendo en cuenta que se establece un plazo de 90 días calendario para la entrada en vigor de las infracciones con códigos M45, M46, M47 y G75, se recomienda precisar a partir de cuándo debe entrar en vigencia la disposición que deroga la infracción G71.”</i>	No se acoge	La Primera Disposición Complementaria del proyecto de Decreto Supremo estableció que las infracciones M45, M46, M47 y G75 entrarían en vigencia a los 90 d/c contados desde el día siguiente de publicada la norma. En ese sentido, no resulta necesario hacer mayor precisión ya que la infracción G71 (que será derogada por la infracción M45) aún estará vigente hasta que la infracción M45 entre en vigencia.