

PROYECTO DE RESOLUCION "Por la cual se adecua la reglamentación del sistema de Interoperabilidad de Peajes con Recaudo Electrónico Vehicular (IP/REV) y se dictan otras disposiciones"						
Persona	Entidad	Fecha	Contenido de la Observación	Acogida	No Acogida	Análisis de la Observación
Juan Carlos Quiñónez	CCI	17/3/2021	Artículo 4 En las definiciones del proyecto de Resolución, se destaca que el operador del sistema de interoperabilidad del peaje con Recaudo Electrónico Vehicular (OP IP/REV), se refiere a el responsable del recaudo de acuerdo con o establecido en el artículo 21 de la Ley 105 de 1993. En este orden, sugerimos respetuosamente incluir la definición de Oferta Básica de Interoperabilidad.		NO	La Oferta Básica de Interoperabilidad está definida en el artículo 17 del proyecto de resolución que establece: Oferta Básica de Interoperabilidad– OBIP. La - Oferta Básica de Interoperabilidad– OBIP, de que trata el Anexo 4 de la presente Resolución, establece el contenido mínimo que debe constar en los acuerdos que logren los Actores Estratégicos, en aras de asegurar el correcto funcionamiento del sistema IP/REV y la protección de los Usuarios que lo utilicen.
Paula González Villota	Copiloto	16/3/2021	Solicitamos que durante el proceso de transición (un año) se permita trabajar entre actores habilitados y no habilitados. Con los habilitados bajo el modelo de interoperabilidad establecido por la presente resolución; y con los no habilitados para dar continuidad a los usuarios actuales, en forma paralela, trabajar bajo el modelo de recaudo electrónico que se desarrolló con las concesiones. Esto con el fin de no afectar al usuario actual cuando un operador o concesión aún no se haya habilitado y el intermediador ya este habilitado.	SI		Esto se encuentra permitido en la Resolución 546 de 2020. No obstante, dados los ajustes realizados a la norma, se deja la claridad correspondiente.  "Parágrafo 1. Nadie podrá ejercer un rol dentro del sistema de Interoperabilidad sin estar previamente habilitado por el Ministerio de Transporte. Desde la expedición de esta resolución y hasta que se cumplan los plazos acá establecidos para que los concesionarios Viales obtengan la Habilitación como Operadores, el servicio de Recaudo Electrónico Vehicular no interoperable podrá seguir siendo prestado de por agentes que no se encuentren habilitados como Actores Estratégicos Una vez vencido cada plazo, los Concesionarios Viales obligados a contar con la Habilitación como Operadores no podrán continuar realizando Recaudo Electrónico Vehicular no interoperable, directamente o a través de terceros."
Paula González Villota	Copiloto	16/3/2021	Entendiendo la responsabilidad de los intermediadores en la prestación del servicio y considerando que la resolución incorpora elementos que garantizan su cumplimiento, como el indicador de liquidez y endeudamiento, diferentes pólizas, aspectos técnicos específicos, el manejo de recursos a través de encargos fiduciarios o cualquier otro mecanismo que asegure que los recursos recaudados por concepto del pago electrónico del peaje no podrán ser utilizados o destinados por el Intermediador para realizar pagos diferentes a esa destinación, y que su incumplimiento dará lugar a la pérdida de la habilitación, ofrece una garantía sobre la idoneidad de la empresa para ser habilitado; por lo tanto, con el fin de perseguir los objetivos de la resolución proponemos las siguientes alternativas: (i) El patrimonio de los accionistas sea computable a efectos del indicador de patrimonio líquido; de no ser aprobada esta opción planteamos la siguiente: (ii) El patrimonio líquido de 7700 SMMLV, no sea considerado como requisito indispensable para habilitarse como intermediador, dado que se está solicitando un conjunto de otros requisitos. En caso de no ser considerada esta opción: (iii) El monto de capital solicitado debería guardar una proporcionalidad frente a los recursos recaudados por concepto del pago electrónico del peaje. (iv) La otra alternativa sería que se tenga en cuenta el patrimonio de la sociedad que se habilitará en un 51% del valor requerido y el 49% restante lo puedan soportar la suma de patrimonio de sus socios.		NO	Los indicadores de liquidez y endeudamiento son indicadores internacionalmente aceptados dentro del estudio de administración financiera. La razón de liquidez indica el porcentaje de obligaciones de deuda que una empresa podría cubrir con sus activos líquidos corrientes. El porcentaje mínimo establecido en el anexo 2 de la Resolución responde a la naturaleza de la actividad de los operadores e intermediadores, pues el transporte terrestre está sujeto a diversas fluctuaciones que pueden causar cambios repentinos en la demanda; tales fluctuaciones requieren altos niveles de circulante para evitar contratiempos. Adicionalmente, el requisito de acreditación de patrimonio líquido mínimo de 7.700 SMMLV es considerado como un mínimo requerido para la operación e infraestructura necesarias para garantizar la interoperabilidad de los intermediadores en el sistema. Este requisito está estrictamente relacionado con los indicadores financieros contemplados en el Anexo 2 de la resolución y el requisito de suscripción de pólizas establecidas en el artículo 31. Su fundamento no solo es garantizar la capacidad de respuesta y músculo financiero de los actores estratégicos del sistema sino dar garantías a los usuarios sobre la calidad y continuidad del servicio. En ese sentido, no se acepta el comentario de flexibilizar o eliminar el requisito de patrimonio líquido, así como la posibilidad de establecer un umbral compartido con el patrimonio de los socios, pues es directamente el intermediador el encargado de responder ante los usuarios sobre la gestión del pago de la tarifa del peaje y la administración de la información de las cuentas de usuarios.
Juan Carlos Quiñónez	CCI	17/3/2021	Artículo 7. Condiciones y requisitos para obtener la habilitación como Actor Estratégico. (numeral 1.4.) Para obtener la Habilitación como Actor Estratégico del Sistema IP/REV, los solicitantes deberán acreditar los siguientes requisitos que aseguren el cumplimiento del objetivo definido en el artículo 1º de la presente resolución:  1. Operador del sistema de Interoperabilidad de Peajes con Recaudo Electrónico Vehicular (OP IP/REV):  1.4. Certificado expedido por un profesional de la ingeniería de sistemas en la que se acredita que el interesado cuenta con: (i) un sistema de información para establecer conexiones recurrentes con la totalidad de los Intermediarios, y con el SIGT o el sistema designado por el Ministerio de Transporte y (ii) con un sistema de información de seguimiento de peticiones, quejas, reclamos y resolución de disputas capaz de establecer conexiones bajo demanda con todos los INT IP/REV, quienes recibirán las mismas por parte de sus respectivos Usuarios.  Se establece la obligatoriedad de contar con un sistema de PQRS capaz de establecer conexiones a demanda con cada uno de los actores estratégicos. Al respecto es importante que se precise: Qué se entiende por conexiones bajo demanda y si Pueden los Actores estratégicos continuar con sus sistemas independientes de PQRS o requieren un único web service de integración entre Actores Estratégicos para atender las PQRS.  Para el caso de los operadores con calidad de Concesionario, solicitamos que el mismo sistema de PQR que usan los usuarios de la vía, se implemente para las peticiones quejas y reclamos que generen los usuarios en la operación del sistema IP/REV.	PARCIAL		Es factible implementar los ajustes que sean necesarios para que el sistema de PQR habilitado para los usuarios de la vía, cumpla con los requisitos señalados en esta disposición, no se requiere duplicidad de sistemas. La conexión bajo demanda se refiere a que cuando se requiera la conexión esté disponible sin requerirse de conexión permanente 7x24.
Juan Carlos Quiñónez	CCI	17/3/2021	Artículo 7. Requisitos para obtener la habilitación numeral 1.3 Certificado expedido por un profesional de la ingeniería de telecomunicaciones o electrónico en el que se acredite que el interesado cuenta con una infraestructura tecnológica e informática que cumple con las especificaciones establecidas en los Anexos 1 Técnico, 3 COLPASS y 5 Especificaciones de Interoperabilidad de la presente Resolución. El certificado debe venir acompañado de un documento en donde describa la metodología utilizada, pruebas realizadas y resultado de las mismas, para establecer el cumplimiento de las especificaciones. Para la expedición de este certificado se deberá contemplar lo estipulado en el literal i) del art 33 y los literales a) y b) del art 34 de la Ley 842 de 2003  Adicionalmente, en la Certificación se deberán identificar las plazas y el (los) carril(es) en los que prestará el servicio en virtud de la Habilitación. La identificación se deberá realizar de conformidad con la asignación de códigos únicos de identificación de plazas y carriles del numeral 1.6.1.9. del Anexo 1 - Técnico de la presente resolución.  En las condiciones de habilitación del operador se establece, que se deberá indicar el carril y la estación o plaza de peaje. Se entiende que esto tiene como finalidad la progresividad en la habilitación por plazas o estaciones de acuerdo con las condiciones.  En consecuencia, se solicita al Ministerio aclarar si i) durante el 2021 los concesionarios no listados como obligatorios puedes certificar estaciones siempre que cumplan las condiciones y ii) si vencido el régimen de transición generales se mantienen la posibilidad de habilitar estaciones en la medida que las condiciones de estas lo permitan.	PARCIAL		El plazo establecido para los que entran a operar es un máximo, pero cualquier estación puede habilitarse desde ahora y podrá agregar los carriles que considere en la medida en que vaya ampliando su infraestructura tecnológica. Vencido el plazo, y sin perjuicio de las consecuencias particulares a que haya lugar por el incumplimiento de la norma, la certificación de operadores seguirá disponible. Lo anterior teniendo en cuenta igualmente que van a entrar en operación nuevas casetas de peaje.
Juan Carlos Quiñónez	CCI	17/3/2021	Artículo 7. Condiciones y requisitos para obtener la habilitación como Actor Estratégico. (numeral 1.4.)  Se establece la obligatoriedad de contar con un sistema de PQRS capaz de establecer conexiones a demanda con cada uno de los actores estratégicos. Al respecto es importante que se precise ¿Qué se entiende por conexiones bajo demanda? ¿Pueden los Actores estratégicos continuar con sus sistemas independientes de PQRS o requieren un único web service de integración entre Actores Estratégicos para atender las PQRS?	PARCIAL		Es factible implementar los ajustes que sean necesarios para que el sistema de PQR habilitado para los usuarios de la vía, cumpla con los requisitos señalados en esta disposición. no se requiere duplicidad de sistemas.
Juan Carlos Quiñónez	CCI	17/3/2021	"Artículo 7. Condiciones y requisitos para obtener la Habilitación como Actor Estratégico. 1. Operador del sistema de Interoperabilidad de Peajes con Recaudo Electrónico Vehicular (OP IP/REV)"  ¿Necesitamos una "habilitación" con todos los INT o solo se solicita un mínimo? Por favor confirmar	PARCIAL		Los Operadores que se habiliten deberán interoperar con todos los INT habilitados. Para ello, dentro de los 30 días posteriores a la obtención de la habilitación, deberán acordar con todos los intermediadores habilitados las condiciones que regularán su relación, teniendo como mínimo lo establecido en la OBIP. Vencidos el plazo indicado, la relación entre el Operador y los Intermediarios con quienes no se haya logrado acuerdos, se regulará por la OBIP de manera automática, sin perjuicio de la posibilidad de generar acuerdos posteriores, que excedan lo allí establecido. La misma obligación y con las mismas condiciones operará para los nuevos Intermediadores habilitados.
Juan Carlos Quiñónez	CCI	17/3/2021	Se solicita respetuosamente que se considere que para el caso de los Operador del sistema de Interoperabilidad de Peajes con Recaudo Electrónico Vehicular, el certificado de la interventoría o de la entidad concedente en donde conste la obligación de prestar el servicio de recaudo pueda sustituirse presentando el contrato de concesión respectivo y los anexos técnicos correspondientes al recaudo de peajes para lograr la retribución.		NO	La copia de un contrato no permite constatar que las obligaciones incluidas en él continúan vigentes o que no hayan sido modificadas, para celeridad en el proceso de habilitación se pide que sea el concedente quien lo certifique.
Juan Carlos Quiñónez	CCI	17/3/2021	Artículo 8. Trámite de habilitación. Tiempo para la suscripción contrato INT – OP:  El borrador de norma establece 30 días so pena de aplicarse directamente la OBIP. Al respecto se considera que el tiempo establecido resulta insuficiente para negociar los contratos y, obliga necesariamente a los Actores Estratégicos a adoptar directamente la OBIP, encontrando el inconveniente en la constitución de las garantías indicado en el numeral anterior.		NO	El Sistema IPREV se conoce desde la expedición de la Resolución 546 del año 2018, por lo que este plazo de 30 días supone que todos los actores estratégicos han actuado diligentemente para adecuarse a la norma desde esa fecha, la actual resolución simplemente da un plazo de 30 días adicional al de la resolución anterior. Así mismo, el actor nuevo debe ser diligente durante su proceso de habilitación e ir negociando los términos de su relación con los actores habilitados. Los actores, aunque se haya cumplido ese plazo, pueden generar acuerdos que van más allá de la OBIP.

Juan Carlos Quiñónez	CCI	17/3/2021	<p>No es claro qué sucede si a los treinta (30) días calendario no se ha llegado a un acuerdo con los demás Actores Estratégicos. Si bien el artículo establece que se dará aplicación de la Oferta Básica, el proyecto de resolución (i) no define qué se entiende por Oferta Básica, (ii) no define para quién se aplica ni cómo se aplicaría la Oferta Básica.</p> <p>En cuanto al acto administrativo que otorga la habilitación, consideramos que este no debería referirse al Actor Estratégico pues la definición de Actor Estratégico incluye Operador e Intermediario, si no solamente al Operador. Lo anterior, pues la prestación del servicio está en últimas en cabeza del Operador, y deberá ser obligación del mismo contratar quién realizará la intermediación. Esto igualmente evitaría conflictos entre los Actores Estratégicos.</p>		NO	<p>El artículo 17, así como el anexo número 4 establecen claramente la definición de la Oferta Básica de Interoperabilidad, su implementación y alcances. En cuanto al acto administrativo, es importante tener en cuenta que tanto Operador como Intermediador se encuadran en la categoría de Actor Estratégico, cada acto administrativo indicará el rol en que se concede la habilitación. El Operador no elige a uno o varios Intermediadores, está obligado a interoperar con todos los Intermediadores habilitados en el Sistema IPREV. Para ello, dentro de los 30 días posteriores a la obtención de la habilitación, deberán acordar con todos los intermediadores habilitados las condiciones que regularán su relación, teniendo como mínimo lo establecido en la OBIP. Vencidos el plazo indicado, la relación entre el Operador y los Intermediarios con quienes no se haya logrado acuerdos, se regulará por la OBIP de manera automática, sin perjuicio de la posibilidad de generar acuerdos posteriores, que excedan lo allí establecido. La misma obligación y con las mismas condiciones operará para los nuevos Intermediadores habilitados.</p>
Paula González Villota	Copiloto	16/3/2021	<p>Se sugiere que si los TAGs cumplen con la Norma ISO 18000-63 y mantienen el EPC estándar como la resolución anterior se permita mantener en el mercado hasta finalizar el inventario existente que se reportaría previamente al Ministerio de Transporte y posterior continuar con las mismas especificaciones y el EPC estándar de la resolución anterior que permiten mantener los principios de seguridad y funcionalidad requerida.</p>	PARCIAL		<p>Se ajusta la redacción para generar un periodo de transición para los TAG instalados con anterioridad a la expedición de la Resolución y los que se encuentran en inventario.</p> <p>"Artículo 12. Migración de TAG en circulación e inventario. Una vez al Intermediador le sea otorgada la Habilidad, esté deberá migrar al SIGT o sistema de información que destine el Ministerio de Transporte, los TAG que a la fecha de la entrada en vigencia de la presente Resolución tenga en circulación o en inventario. La información por migrar de los TAG en circulación será el TID, EPC, placa y clase de vehículo. Para los TAG en inventario la información a migrar será el TID, el número de factura de compra y fecha.</p> <p>Esta migración deberá realizarse dentro de los veinte (20) días siguientes a la expedición del acto que le otorgue la habilitación. Los TAG para ser migrados deberán cumplir con lo establecido en el Decreto 2060 de 2015 y con las condiciones técnicas y de interoperabilidad establecidas en la presente resolución. Una vez realizada la migración, el intermediador solo podrá asignar nuevos TAG a los usuarios con la numeración que le otorgue el Ministerio.</p> <p>Parágrafo 1: Los intermediadores tendrán un plazo máximo de tres (3) años, contados a partir de la vigencia de la presente Resolución, para realizar los cambios de TAG que fueron migrados inicialmente al sistema del Ministerio de Transporte. A partir del vencimiento de este plazo, todos los TAG deberán tener la codificación y cumplir los parámetros técnicos establecidos en la presente resolución.</p> <p>Parágrafo 2: No se permitirá la migración de los TAG a las personas jurídicas que pretendan ser intermediadores y a la fecha de expedición de la presente resolución no estén prestando el servicio de Recaudo Electrónico Vehicular (REV). En este caso todos los TAG deberán cumplir con las condiciones técnicas descritas en la presente resolución."</p>
Valeria Ortiz	Davienda	8/3/2021	<p>Artículo 12. Migración de TAG en circulación e inventario</p> <p>Consideramos que el reemplazo del TAG solo debe exigirse en caso de que no se cumpla con las especificaciones técnicas, y no por temas de diseño, logos, u otros aspectos de presentación. De igual forma, creemos apropiado que se otorgue autorización para usar los TAG que se tengan disponibles hasta agotar los inventarios, siempre que se cumplan con las disposiciones técnicas.</p>	PARCIAL		<p>Se ajusta la redacción para generar un periodo de transición para los TAG instalados con anterioridad a la expedición de la Resolución y los que se encuentran en inventario.</p> <p>"Artículo 12. Migración de TAG en circulación e inventario. Una vez al Intermediador le sea otorgada la Habilidad, esté deberá migrar al SIGT o sistema de información que destine el Ministerio de Transporte, los TAG que a la fecha de la entrada en vigencia de la presente Resolución tenga en circulación o en inventario. La información por migrar de los TAG en circulación será el TID, EPC, placa y clase de vehículo. Para los TAG en inventario la información a migrar será el TID, el número de factura de compra y fecha.</p> <p>Esta migración deberá realizarse dentro de los veinte (20) días siguientes a la expedición del acto que le otorgue la habilitación. Los TAG para ser migrados deberán cumplir con lo establecido en el Decreto 2060 de 2015 y con las condiciones técnicas y de interoperabilidad establecidas en la presente resolución. Una vez realizada la migración, el intermediador solo podrá asignar nuevos TAG a los usuarios con la numeración que le otorgue el Ministerio.</p> <p>Parágrafo 1: Los intermediadores tendrán un plazo máximo de tres (3) años, contados a partir de la vigencia de la presente Resolución, para realizar los cambios de TAG que fueron migrados inicialmente al sistema del Ministerio de Transporte. A partir del vencimiento de este plazo, todos los TAG deberán tener la codificación y cumplir los parámetros técnicos establecidos en la presente resolución.</p> <p>Parágrafo 2: No se permitirá la migración de los TAG a las personas jurídicas que pretendan ser intermediadores y a la fecha de expedición de la presente resolución no estén prestando el servicio de Recaudo Electrónico Vehicular (REV). En este caso todos los TAG deberán cumplir con las condiciones técnicas descritas en la presente resolución."</p>
Alejandro Uribe	Gopass	8/3/2021	<p>Sobre la obligación de reemplazo de los TAG en circulación e inventario. De acuerdo con el artículo 12 del Proyecto de Resolución: "Migración de TAG en circulación e inventario. Una vez al Intermediador le sea otorgada la Habilidad, esté deberá migrar y/o reemplazar dentro de los seis (6) meses siguientes a la publicación de la presente resolución todos los TAG que tenga en circulación e inventario y que no cumplan con las condiciones técnicas establecidas en la presente resolución, previa solicitud al Ministerio de Transporte y adopción de los formatos y procedimientos definidos por la Dirección de Infraestructura." Para cumplir con esta obligación, tal cual está redactada, los Intermediadores deberán contactar a todos los clientes que actualmente cuenten con TAGS activos, de tal forma que estos puedan ser removidos, e instalar unos nuevos que cumplan con todos los requisitos establecidos en el Proyecto de Resolución.</p> <p>Entendemos perfectamente que el Ministerio, al incluir esta obligación, busca que el sistema IP/REV migre lo más rápido posible al nuevo modelo contemplado en el Proyecto de Resolución.</p> <p>Estamos de acuerdo con que todos los TAGS que se comercialicen después de la entrada en vigencia de la resolución cumplan con todas condiciones técnicas establecidas en el Proyecto de Resolución. Esto será suficiente para garantizar que la migración al nuevo modelo de interoperabilidad comience a ocurrir.</p>	PARCIAL		<p>Se ajusta la redacción para generar un periodo de transición para los TAG instalados con anterioridad a la expedición de la Resolución y los que se encuentran en inventario.</p> <p>"Artículo 12. Migración de TAG en circulación e inventario. Una vez al Intermediador le sea otorgada la Habilidad, esté deberá migrar al SIGT o sistema de información que destine el Ministerio de Transporte, los TAG que a la fecha de la entrada en vigencia de la presente Resolución tenga en circulación o en inventario. La información por migrar de los TAG en circulación será el TID, EPC, placa y clase de vehículo. Para los TAG en inventario la información a migrar será el TID, el número de factura de compra y fecha.</p> <p>Esta migración deberá realizarse dentro de los veinte (20) días siguientes a la expedición del acto que le otorgue la habilitación. Los TAG para ser migrados deberán cumplir con lo establecido en el Decreto 2060 de 2015 y con las condiciones técnicas y de interoperabilidad establecidas en la presente resolución. Una vez realizada la migración, el intermediador solo podrá asignar nuevos TAG a los usuarios con la numeración que le otorgue el Ministerio.</p> <p>Parágrafo 1: Los intermediadores tendrán un plazo máximo de tres (3) años, contados a partir de la vigencia de la presente Resolución, para realizar los cambios de TAG que fueron migrados inicialmente al sistema del Ministerio de Transporte. A partir del vencimiento de este plazo, todos los TAG deberán tener la codificación y cumplir los parámetros técnicos establecidos en la presente resolución.</p> <p>Parágrafo 2: No se permitirá la migración de los TAG a las personas jurídicas que pretendan ser intermediadores y a la fecha de expedición de la presente resolución no estén prestando el servicio de Recaudo Electrónico Vehicular (REV). En este caso todos los TAG deberán cumplir con las condiciones técnicas descritas en la presente resolución."</p>

Alejandro Uribe	Gopass	8/3/2021	<p>1.2. Remover los TAGS en circulación sería perjudicial para nuestros clientes. Los usuarios actuales de los TAGS en circulación serían los más perjudicados con la medida del artículo 12 del Proyecto de Resolución. Lo anterior por diferentes razones:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Los clientes deberán destinar tiempo y esfuerzo para reemplazar TAGS que están completamente funcionales y operativos, y garantizan la interoperabilidad del sistema.</li> <li>• Generar este cambio en tan poco tiempo, podría afectar la calidad de los servicios prestados por los Intermediadores, generando inconvenientes para los actuales usuarios del sistema.</li> <li>• Las medidas señaladas en este artículo podrían generar confusiones en los actuales usuarios de los TAGS sobre los servicios ofrecidos.</li> <li>• Esta medida podría afectar el derecho de los usuarios a elegir libremente al intermediador que deseen en la medida en que no todos los intermediarios tendrán la capacidad para reemplazar todos los TAGS en el tiempo previsto por la norma, afectando la libre competencia y los derechos de los consumidores.</li> </ul>	PARCIAL	<p>Se ajusta la redacción para generar un periodo de transición para los TAG instalados con anterioridad a la expedición de la Resolución y los que se encuentran en Inventario.</p> <p>"Artículo 12. Migración de TAG en circulación e inventario. Una vez al Intermediador le sea otorgada la Habilitación, esté deberá migrar al SIGT o sistema de información que destine el Ministerio de Transporte, los TAG que a la fecha de la entrada en vigencia de la presente Resolución tenga en circulación o en inventario. La información por migrar de los TAG en circulación será el TID, EPC, placa y clase de vehículo. Para los TAG en inventario la información a migrar será el TID, el número de factura de compra y fecha.</p> <p>Esta migración deberá realizarse dentro de los veinte (20) días siguientes a la expedición del acto que le otorgue la habilitación. Los TAG para ser migrados deberán cumplir con lo establecido en el Decreto 2060 de 2015 y con las condiciones técnicas y de interoperabilidad establecidas en la presente resolución. Una vez realizada la migración, el intermediador solo podrá asignar nuevos TAG a los usuarios con la numeración que le otorgue el Ministerio.</p> <p>Parágrafo 1: Los intermediadores tendrán un plazo máximo de tres (3) años, contados a partir de la vigencia de la presente Resolución, para realizar los cambios de TAG que fueron migrados inicialmente al sistema del Ministerio de Transporte. A partir del vencimiento de este plazo, todos los TAG deberán tener la codificación y cumplir los parámetros técnicos establecidos en la presente resolución.</p> <p>Parágrafo 2: No se permitirá la migración de los TAG a las personas jurídicas que pretendan ser intermediadores y a la fecha de expedición de la presente resolución no estén prestando el servicio de Recaudo Electrónico Vehicular (REV). En este caso todos los TAG deberán cumplir con las condiciones técnicas descritas en la presente resolución."</p>
Alejandro Uribe	Gopass	8/3/2021	<p>1.3. Remover los TAGS en circulación sería perjudicial para los Intermediarios. Aplicar el artículo 12 del proyecto tal cual está redactado, generaría graves perjuicios para todos los intermediarios que han prestado el servicio de REV a la fecha. En efecto, reemplazar la totalidad de los TAGS en circulación tendría un impacto costoso y generaría ineficiencias en la operación de los intermediarios.</p> <p>En concreto, aplicar este artículo implicaría altos costos transaccionales, entre ellos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Llamar o comunicarse con los clientes para agendar una visita de retiro e instalación de los nuevos TAGS.</li> <li>• Disponer de nuevos recursos para el reemplazo de TAGS que están en óptimas condiciones para ofrecer la interoperabilidad del sistema.</li> <li>• Riesgo reputacional de los intermediarios y de confianza de los usuarios antiguos al tener que reinstalar un dispositivo que no ha perdido su funcionalidad.</li> </ul>	PARCIAL	<p>Se ajusta la redacción para generar un periodo de transición para los TAG instalados con anterioridad a la expedición de la Resolución y los que se encuentran en Inventario.</p> <p>"Artículo 12. Migración de TAG en circulación e inventario. Una vez al Intermediador le sea otorgada la Habilitación, esté deberá migrar al SIGT o sistema de información que destine el Ministerio de Transporte, los TAG que a la fecha de la entrada en vigencia de la presente Resolución tenga en circulación o en inventario. La información por migrar de los TAG en circulación será el TID, EPC, placa y clase de vehículo. Para los TAG en inventario la información a migrar será el TID, el número de factura de compra y fecha.</p> <p>Esta migración deberá realizarse dentro de los veinte (20) días siguientes a la expedición del acto que le otorgue la habilitación. Los TAG para ser migrados deberán cumplir con lo establecido en el Decreto 2060 de 2015 y con las condiciones técnicas y de interoperabilidad establecidas en la presente resolución. Una vez realizada la migración, el intermediador solo podrá asignar nuevos TAG a los usuarios con la numeración que le otorgue el Ministerio.</p> <p>Parágrafo 1: Los intermediadores tendrán un plazo máximo de tres (3) años, contados a partir de la vigencia de la presente Resolución, para realizar los cambios de TAG que fueron migrados inicialmente al sistema del Ministerio de Transporte. A partir del vencimiento de este plazo, todos los TAG deberán tener la codificación y cumplir los parámetros técnicos establecidos en la presente resolución.</p> <p>Parágrafo 2: No se permitirá la migración de los TAG a las personas jurídicas que pretendan ser intermediadores y a la fecha de expedición de la presente resolución no estén prestando el servicio de Recaudo Electrónico Vehicular (REV). En este caso todos los TAG deberán cumplir con las condiciones técnicas descritas en la presente resolución."</p>
Alejandro Uribe	Gopass	8/3/2021	<p>1.4. Remover los TAGS en circulación va a retrasar la migración general del sistema. Uno de los inconvenientes que genera la aplicación del actual artículo 12 del proyecto de resolución, tiene que ver con la ineficiencia que se genera al tener que realizar un reemplazo de los TAGS ya presentes en el mercado.</p> <p>Esto en la medida en que tener algunos TAGS ya presentes en el mercado constituye un avance y un impulso importante para la promoción y el fomento de esta tecnología en el país. Obligar a un reemplazo podría anular los esfuerzos que los Intermediadores han realizado en el mercado a través de años de esfuerzos para conseguir que las personas del común puedan emplear las ventajas de los sistemas inteligentes de tránsito y especialmente el Recaudo Electrónico Vehicular.</p>	PARCIAL	<p>Se ajusta la redacción para generar un periodo de transición para los TAG instalados con anterioridad a la expedición de la Resolución y los que se encuentran en Inventario.</p> <p>"Artículo 12. Migración de TAG en circulación e inventario. Una vez al Intermediador le sea otorgada la Habilitación, esté deberá migrar al SIGT o sistema de información que destine el Ministerio de Transporte, los TAG que a la fecha de la entrada en vigencia de la presente Resolución tenga en circulación o en inventario. La información por migrar de los TAG en circulación será el TID, EPC, placa y clase de vehículo. Para los TAG en inventario la información a migrar será el TID, el número de factura de compra y fecha.</p> <p>Esta migración deberá realizarse dentro de los veinte (20) días siguientes a la expedición del acto que le otorgue la habilitación. Los TAG para ser migrados deberán cumplir con lo establecido en el Decreto 2060 de 2015 y con las condiciones técnicas y de interoperabilidad establecidas en la presente resolución. Una vez realizada la migración, el intermediador solo podrá asignar nuevos TAG a los usuarios con la numeración que le otorgue el Ministerio.</p> <p>Parágrafo 1: Los intermediadores tendrán un plazo máximo de tres (3) años, contados a partir de la vigencia de la presente Resolución, para realizar los cambios de TAG que fueron migrados inicialmente al sistema del Ministerio de Transporte. A partir del vencimiento de este plazo, todos los TAG deberán tener la codificación y cumplir los parámetros técnicos establecidos en la presente resolución.</p> <p>Parágrafo 2: No se permitirá la migración de los TAG a las personas jurídicas que pretendan ser intermediadores y a la fecha de expedición de la presente resolución no estén prestando el servicio de Recaudo Electrónico Vehicular (REV). En este caso todos los TAG deberán cumplir con las condiciones técnicas descritas en la presente resolución."</p>

Alejandro Uribe	Gopass	8/3/2021	<p>1.6. Alternativas Propuestas</p> <p>Con fundamento en las razones anteriormente expuestas, proponemos respetuosamente al Ministerio que, con excepción de los asuntos absolutamente esenciales para el funcionamiento del sistema, las condiciones previstas en el artículo 12 del Proyecto de Resolución no sean aplicables para los TAGS que ya se encuentran en el mercado, y que cumplen técnicamente con todos los requisitos para la interoperabilidad.</p>	PARCIAL	<p>Se ajusta la redacción para generar un periodo de transición para los TAG instalados con anterioridad a la expedición de la Resolución y los que se encuentran en Inventario.</p> <p>"Artículo 12. Migración de TAG en circulación e inventario. Una vez al Intermediador le sea otorgada la Habilitación, esté deberá migrar al SIGT o sistema de información que destine el Ministerio de Transporte, los TAG que a la fecha de la entrada en vigencia de la presente Resolución tenga en circulación o en inventario. La información por migrar de los TAG en circulación será el TID, EPC, placa y clase de vehículo. Para los TAG en inventario la información a migrar será el TID, el número de factura de compra y fecha.</p> <p>Esta migración deberá realizarse dentro de los veinte (20) días siguientes a la expedición del acto que le otorgue la habilitación. Los TAG para ser migrados deberán cumplir con lo establecido en el Decreto 2060 de 2015 y con las condiciones técnicas y de interoperabilidad establecidas en la presente resolución. Una vez realizada la migración, el intermediador solo podrá asignar nuevos TAG a los usuarios con la numeración que le otorgue el Ministerio.</p> <p>Parágrafo 1: Los intermediadores tendrán un plazo máximo de tres (3) años, contados a partir de la vigencia de la presente Resolución, para realizar los cambios de TAG que fueron migrados inicialmente al sistema del Ministerio de Transporte. A partir del vencimiento de este plazo, todos los TAG deberán tener la codificación y cumplir los parámetros técnicos establecidos en la presente resolución.</p> <p>Parágrafo 2: No se permitirá la migración de los TAG a las personas jurídicas que pretendan ser intermediadores y a la fecha de expedición de la presente resolución no estén prestando el servicio de Recaudo Electrónico Vehicular (REV). En este caso todos los TAG deberán cumplir con las condiciones técnicas descritas en la presente resolución."</p>
Juan Carlos Quiñónez	CCI	17/3/2021	<p>Artículo 12. Migración de TAG en circulación e inventario 1.</p> <p>Agradecemos aclarar: ¿Que es migración de TAG? ¿En qué caso o que características aplica este modelo? ¿Y en qué se diferencia del proceso de reemplazo de TAG?</p> <p>Cuando se menciona que, una vez otorgada la Habilitación, el intermediador deberá migrar y/o reemplazar dentro de los seis (6) meses siguientes a la publicación de la resolución todos los TAG que tenga en circulación e inventario y que no cumplan con las condiciones técnicas establecidas en la presente resolución implica un reemplazo total de tags de usuarios activos en el mercado y reemplazo de inventarios existentes, para todos los actores actuales, dado que la programación del TAG cambia totalmente al definirse un Banco de Memoria EPC estándar solo para Colombia, esto implica adicional que las claves deben estar en cada centro de distribución de tag para efectuar estas modificaciones, lo que expone la integridad de estas PW a los representantes operativos/comerciales de cada intermediador, por lo tanto el riesgo es muy alto y toma tiempo y costos significativos, adicional a que implica tomar otras medidas en temas de distribución y operación para garantizar la seguridad, sin que represente ningún aporte al modelo y al contrario es un obstáculo para la masificación.</p> <p>Se sugiere que si los TAGs cumplen con la Norma ISO 18000-63 y mantienen el EPC estándar como la resolución anterior se permita mantener en el mercado hasta finalizar el inventario existente que se reportaría previamente al Ministerio de Transporte y posterior continuar con las mismas especificaciones y el EPC estándar de la resolución anterior que permiten mantener los principios de seguridad y funcionalidad requerida.</p>	PARCIAL	<p>Se ajusta la redacción para generar un periodo de transición para los TAG instalados con anterioridad a la expedición de la Resolución y los que se encuentran en Inventario.</p> <p>"Artículo 12. Migración de TAG en circulación e inventario. Una vez al Intermediador le sea otorgada la Habilitación, esté deberá migrar al SIGT o sistema de información que destine el Ministerio de Transporte, los TAG que a la fecha de la entrada en vigencia de la presente Resolución tenga en circulación o en inventario. La información por migrar de los TAG en circulación será el TID, EPC, placa y clase de vehículo. Para los TAG en inventario la información a migrar será el TID, el número de factura de compra y fecha.</p> <p>Esta migración deberá realizarse dentro de los veinte (20) días siguientes a la expedición del acto que le otorgue la habilitación. Los TAG para ser migrados deberán cumplir con lo establecido en el Decreto 2060 de 2015 y con las condiciones técnicas y de interoperabilidad establecidas en la presente resolución. Una vez realizada la migración, el intermediador solo podrá asignar nuevos TAG a los usuarios con la numeración que le otorgue el Ministerio.</p> <p>Parágrafo 1: Los intermediadores tendrán un plazo máximo de tres (3) años, contados a partir de la vigencia de la presente Resolución, para realizar los cambios de TAG que fueron migrados inicialmente al sistema del Ministerio de Transporte. A partir del vencimiento de este plazo, todos los TAG deberán tener la codificación y cumplir los parámetros técnicos establecidos en la presente resolución.</p> <p>Parágrafo 2: No se permitirá la migración de los TAG a las personas jurídicas que pretendan ser intermediadores y a la fecha de expedición de la presente resolución no estén prestando el servicio de Recaudo Electrónico Vehicular (REV). En este caso todos los TAG deberán cumplir con las condiciones técnicas descritas en la presente resolución."</p>
Juan Carlos Quiñónez	CCI	17/3/2021	<p>Artículo 12. Migración TAG en circulación:</p> <p>Consideramos que la norma debe precisar la obligación de reemplazo de todos los tags que se tengan en circulación, especificando que no será necesario el reemplazo del dispositivo, sino la incorporación en base de datos del código EPC de acuerdo con los parámetros establecidos por el Ministerio.</p>	PARCIAL	<p>Se ajusta la redacción para generar un periodo de transición para los TAG instalados con anterioridad a la expedición de la Resolución y los que se encuentran en Inventario.</p> <p>"Artículo 12. Migración de TAG en circulación e inventario. Una vez al Intermediador le sea otorgada la Habilitación, esté deberá migrar al SIGT o sistema de información que destine el Ministerio de Transporte, los TAG que a la fecha de la entrada en vigencia de la presente Resolución tenga en circulación o en inventario. La información por migrar de los TAG en circulación será el TID, EPC, placa y clase de vehículo. Para los TAG en inventario la información a migrar será el TID, el número de factura de compra y fecha.</p> <p>Esta migración deberá realizarse dentro de los veinte (20) días siguientes a la expedición del acto que le otorgue la habilitación. Los TAG para ser migrados deberán cumplir con lo establecido en el Decreto 2060 de 2015 y con las condiciones técnicas y de interoperabilidad establecidas en la presente resolución. Una vez realizada la migración, el intermediador solo podrá asignar nuevos TAG a los usuarios con la numeración que le otorgue el Ministerio.</p> <p>Parágrafo 1: Los intermediadores tendrán un plazo máximo de tres (3) años, contados a partir de la vigencia de la presente Resolución, para realizar los cambios de TAG que fueron migrados inicialmente al sistema del Ministerio de Transporte. A partir del vencimiento de este plazo, todos los TAG deberán tener la codificación y cumplir los parámetros técnicos establecidos en la presente resolución.</p> <p>Parágrafo 2: No se permitirá la migración de los TAG a las personas jurídicas que pretendan ser intermediadores y a la fecha de expedición de la presente resolución no estén prestando el servicio de Recaudo Electrónico Vehicular (REV). En este caso todos los TAG deberán cumplir con las condiciones técnicas descritas en la presente resolución."</p>

Juan Carlos Quiñónez	CCI	17/3/2021	<p>(1) Artículo 12.- Migración de TAG</p> <p>Artículo 12. Migración de TAG en circulación e inventario. Una vez al Intermediador le sea otorgada la Habilitación, esté deberá migrar y/o reemplazar dentro de los seis (6) meses siguientes a la publicación de la presente resolución todos los TAG que tenga en circulación e inventario y que no cumplan con las condiciones técnicas establecidas en la presente resolución,</p> <p>previa solicitud al Ministerio de Transporte y adopción de los formatos y procedimientos definidos por la Dirección de Infraestructura. La cantidad de TAG en circulación e inventario deberá ser reportada al Ministerio de Transporte dentro de los veinte (20) días siguientes a la expedición de la presente resolución, para facilitar el proceso de asignación de rangos de numeración, dicho reporte se hará identificando cada dispositivo y el vehículo al que está asignado. Solo se autorizará la migración de aquellos TAG que cumplan</p> <p>Los tags actuales no tienen ningún impedimento en las funcionalidades de IP/REV. Para efectos del manejo de inventarios y control de TAGS el SIGT puede asignar una numeración EPC para los tags en circulación y en inventarios que cumplan con el protocolo iso 18000-63 definido en el decreto 2846 del 2013 como estándar Nacional. Hoy los tag activos superan los 300 Mil tags y realizan más del 20% del recaudo en los peajes que actualmente tienen habilitado el telepeaje.</p> <p>TEXTO PROPUESTO:</p> <p>Artículo 12. Migración de TAG en circulación e inventario: La cantidad de TAG en circulación e inventario deberá ser reportada al Ministerio de Transporte dentro de los veinte (20) días siguientes a la expedición de la presente resolución, para facilitar el proceso de asignación de rangos de numeración EPC los cuales quedarán asociados en las bases de datos de los INT y del SIGT a las placas reportadas y a los tags en inventario. Estos tags deben cumplir con el Decreto 2846 del 2013. Pasados los 20 días desde la expedición de la presente resolución, todos los nuevos tags deben cumplir condiciones técnicas y de interoperabilidad establecidas en la presente resolución.</p>	PARCIAL	<p>Se ajusta la redacción para generar un periodo de transición para los TAG instalados con anterioridad a la expedición de la Resolución y los que se encuentran en Inventario.</p> <p>"Artículo 12. Migración de TAG en circulación e inventario. Una vez al Intermediador le sea otorgada la Habilitación, esté deberá migrar al SIGT o sistema de información que destine el Ministerio de Transporte, los TAG que a la fecha de la entrada en vigencia de la presente Resolución tenga en circulación o en inventario. La información por migrar de los TAG en circulación será el TID, EPC, placa y clase de vehículo. Para los TAG en inventario la información a migrar será el TID, el número de factura de compra y fecha.</p> <p>Esta migración deberá realizarse dentro de los veinte (20) días siguientes a la expedición del acto que le otorgue la habilitación. Los TAG para ser migrados deberán cumplir con lo establecido en el Decreto 2060 de 2015 y con las condiciones técnicas y de interoperabilidad establecidas en la presente resolución. Una vez realizada la migración, el intermediador solo podrá asignar nuevos TAG a los usuarios con la numeración que le otorgue el Ministerio.</p> <p>Parágrafo 1: Los intermediadores tendrán un plazo máximo de tres (3) años, contados a partir de la vigencia de la presente Resolución, para realizar los cambios de TAG que fueron migrados inicialmente al sistema del Ministerio de Transporte. A partir del vencimiento de este plazo, todos los TAG deberán tener la codificación y cumplir los parámetros técnicos establecidos en la presente resolución.</p> <p>Parágrafo 2: No se permitirá la migración de los TAG a las personas jurídicas que pretendan ser intermediadores y a la fecha de expedición de la presente resolución no estén prestando el servicio de Recaudo Electrónico Vehicular (REV). En este caso todos los TAG deberán cumplir con las condiciones técnicas descritas en la presente resolución."</p>
Juan Manuel Vicente	F2X	10/3/2021	<p>Artículo 12. Migración de TAG en circulación e inventario.</p> <p>TEXTO ACTUAL:</p> <p>Artículo 12. Migración de TAG en circulación e inventario. Una vez al Intermediador le sea otorgada la Habilitación, esté deberá migrar y/o reemplazar dentro de los seis (6) meses siguientes a la publicación de la presente resolución todos los TAG que tenga en circulación e inventario y que no cumplan con las condiciones técnicas establecidas en la presente resolución,</p> <p>previa solicitud al Ministerio de Transporte y adopción de los formatos y procedimientos definidos por la Dirección de Infraestructura. La cantidad de TAG en circulación e inventario deberá ser reportada al Ministerio de Transporte dentro de los veinte (20) días siguientes a la expedición de la presente resolución, para facilitar el proceso de asignación de rangos de numeración EPC los cuales quedarán asociados en las bases de datos de los INT y del SIGT a las placas reportadas y a los tags en inventario. Estos tags deben cumplir con el Decreto 2846 del 2013. Pasados los 20 días desde la expedición de la presente resolución, todos los nuevos tags deben cumplir condiciones técnicas y de interoperabilidad establecidas en la presente resolución.</p> <p>TEXTO PROPUESTO:</p> <p>Artículo 12. Migración de TAG en circulación e inventario: La cantidad de TAG en circulación e inventario deberá ser reportada al Ministerio de Transporte dentro de los veinte (20) días siguientes a la expedición de la presente resolución, para facilitar el proceso de asignación de rangos de numeración EPC los cuales quedarán asociados en las bases de datos de los INT y del SIGT a las placas reportadas y a los tags en inventario. Estos tags deben cumplir con el Decreto 2846 del 2013. Pasados los 20 días desde la expedición de la presente resolución, todos los nuevos tags deben cumplir condiciones técnicas y de interoperabilidad establecidas en la presente resolución.</p> <p>Los tags actuales no tienen ningún impedimento en las funcionalidades de IP/REV. Para efectos del manejo de inventarios y control de TAGS el SIGT puede asignar una numeración EPC para los tags en circulación y en inventarios que cumplan con el protocolo iso 18000-63 definido en el decreto 2846 del 2013 como estándar Nacional. Hoy los tag activos superan los 300 Mil tags y realizan más del 20% del recaudo en los peajes que actualmente tienen habilitado el telepeaje.</p>	PARCIAL	<p>Se ajusta la redacción para generar un periodo de transición para los TAG instalados con anterioridad a la expedición de la Resolución y los que se encuentran en Inventario.</p> <p>"Artículo 12. Migración de TAG en circulación e inventario. Una vez al Intermediador le sea otorgada la Habilitación, esté deberá migrar al SIGT o sistema de información que destine el Ministerio de Transporte, los TAG que a la fecha de la entrada en vigencia de la presente Resolución tenga en circulación o en inventario. La información por migrar de los TAG en circulación será el TID, EPC, placa y clase de vehículo. Para los TAG en inventario la información a migrar será el TID, el número de factura de compra y fecha.</p> <p>Esta migración deberá realizarse dentro de los veinte (20) días siguientes a la expedición del acto que le otorgue la habilitación. Los TAG para ser migrados deberán cumplir con lo establecido en el Decreto 2060 de 2015 y con las condiciones técnicas y de interoperabilidad establecidas en la presente resolución. Una vez realizada la migración, el intermediador solo podrá asignar nuevos TAG a los usuarios con la numeración que le otorgue el Ministerio.</p> <p>Parágrafo 1: Los intermediadores tendrán un plazo máximo de tres (3) años, contados a partir de la vigencia de la presente Resolución, para realizar los cambios de TAG que fueron migrados inicialmente al sistema del Ministerio de Transporte. A partir del vencimiento de este plazo, todos los TAG deberán tener la codificación y cumplir los parámetros técnicos establecidos en la presente resolución.</p> <p>Parágrafo 2: No se permitirá la migración de los TAG a las personas jurídicas que pretendan ser intermediadores y a la fecha de expedición de la presente resolución no estén prestando el servicio de Recaudo Electrónico Vehicular (REV). En este caso todos los TAG deberán cumplir con las condiciones técnicas descritas en la presente resolución."</p>
Juan Carlos Quiñónez	CCI	17/3/2021	<p>6. Comentario</p> <p>TEMA: Migración</p> <p>AFECTACIÓN: Usuarios/masificación/costos</p> <p>CRITICIDAD: Muy Alta</p> <p>(1)</p> <p>Situación identificada:</p> <p>El nuevo proyecto de resolución plantea la necesidad de migrar los tags existentes que no sean compatibles, pero el texto requiere más especificidad para no afectar los tags compatibles que hoy operan y no requieren migración.</p> <p>Comentario:</p> <p>A la fecha de la resolución existen en Colombia más de 300.000 tags activos instalados en vehículos y una cantidad superior a 50.000 en inventarios para pago electrónico vehicular, todos en conformidad con el DECRETO 2846 DEL 06 DE DICIEMBRE DE 2013, bajo el estándar ISO-18000-63. Estos tags ya realizan más del 4.5% del recaudo total de los peajes de Colombia y más del 20% del tráfico en los peajes donde están habilitados. Durante los años transcurridos desde la resolución 4303 y 0546, los intermediadores existentes debatimos con el Ministerio la necesidad de mantener la población vigente de tags a la hora de ponerse en funcionamiento la interoperabilidad. A tal fin se convino que los intermediadores podríamos solicitar rangos EPC o reportarlos con posterioridad en caso de no ser definidos por el Ministerio.</p> <p>La nueva resolución, en su "Artículo 12. Migración de TAG en circulación e inventario", plantea esta posibilidad de mantener los tags que sean compatibles, reportando los TAGs al ministerio durante los primeros 20 días.</p> <p>Sin embargo el texto deja un lugar a interpretación al mencionar que "Solo se autorizará la migración de aquellos TAG que cumplan con las condiciones técnicas y de interoperabilidad establecidas en la presente resolución".</p> <p>Modificaciones a los artículos propuestos:</p> <p>Con base a las consideraciones propuestas, y en la línea de eliminar los riesgos de viabilidad identificados, proponemos unos ajustes de redacción que se podrán observar con el cardinal (1)</p> <p>Teniendo en cuenta que el nuevo proyecto de resolución menciona temas específicos de color, logotipos y nueva información grabada en el tag, que son aspectos nuevos y no aplican en la base de tags activos existentes, consideramos importante que este párrafo haga mención explícita a las condiciones técnicas en cuanto a la compatibilidad técnica según la norma ISO-18000-63, y despeje la duda interpretativa.</p>	PARCIAL	<p>Se ajusta la redacción para generar un periodo de transición para los TAG instalados con anterioridad a la expedición de la Resolución y los que se encuentran en Inventario.</p> <p>"Artículo 12. Migración de TAG en circulación e inventario. Una vez al Intermediador le sea otorgada la Habilitación, esté deberá migrar al SIGT o sistema de información que destine el Ministerio de Transporte, los TAG que a la fecha de la entrada en vigencia de la presente Resolución tenga en circulación o en inventario. La información por migrar de los TAG en circulación será el TID, EPC, placa y clase de vehículo. Para los TAG en inventario la información a migrar será el TID, el número de factura de compra y fecha.</p> <p>Esta migración deberá realizarse dentro de los veinte (20) días siguientes a la expedición del acto que le otorgue la habilitación. Los TAG para ser migrados deberán cumplir con lo establecido en el Decreto 2060 de 2015 y con las condiciones técnicas y de interoperabilidad establecidas en la presente resolución. Una vez realizada la migración, el intermediador solo podrá asignar nuevos TAG a los usuarios con la numeración que le otorgue el Ministerio.</p> <p>Parágrafo 1: Los intermediadores tendrán un plazo máximo de tres (3) años, contados a partir de la vigencia de la presente Resolución, para realizar los cambios de TAG que fueron migrados inicialmente al sistema del Ministerio de Transporte. A partir del vencimiento de este plazo, todos los TAG deberán tener la codificación y cumplir los parámetros técnicos establecidos en la presente resolución.</p> <p>Parágrafo 2: No se permitirá la migración de los TAG a las personas jurídicas que pretendan ser intermediadores y a la fecha de expedición de la presente resolución no estén prestando el servicio de Recaudo Electrónico Vehicular (REV). En este caso todos los TAG deberán cumplir con las condiciones técnicas descritas en la presente resolución."</p>

12	Pedro Luis Jimenez	17/3/2021	<p>Es importante recordar que la mayoría de contratos 4G, tienen una obligación que el sistema de telepeaje funcione independiente de la firma con un intermediario o con la habilitación como operador, lo cual se puede lograr con funcionamiento locales por lo que se han expedido tags sin que cuenten con interoperatividad, pero cumpliendo con lo exigido en el contrato.</p> <p>Por lo que la condición consignado en la mencionada resolución:</p> <p>"La asignación de conjuntos de números para la fabricación de TAG RFID al Ministerio de Transporte, previa presentación de los soportes que acrediten su condición.</p> <p>Una vez al Intermediador le sea otorgada la Habilitación, esté deberá migrar y/o reemplazar dentro de los seis (6) meses siguientes a la publicación de la presente resolución todos los TAG que tenga en circulación e inventario y que no cumplan con las condiciones técnicas establecidas en la presente resolución, previa solicitud al Ministerio de Transporte y adopción de los formatos y procedimientos definidos por la Dirección de Infraestructura.</p> <p>La cantidad de TAG en circulación e inventario deberá ser reportada al Ministerio de Transporte dentro de los veinte (20) días siguientes a la expedición de la presente resolución, para facilitar el proceso de asignación de rangos de numeración, dicho reporte se hará identificando cada dispositivo y el vehículo al que está asignado."</p> <p>Se elimine de la resolución y simplemente que se estudie en cada caso cuando el operador sea habilitado la condición de expedición de los tags y se establezca la posibilidad que se migren al nuevo sistema</p>	PARCIAL	<p>Se ajusta la redacción para generar un periodo de transición para los TAG instalados con anterioridad a la expedición de la Resolución y los que se encuentran en Inventario.</p> <p>"Artículo 12. Migración de TAG en circulación e inventario. Una vez al Intermediador le sea otorgada la Habilitación, esté deberá migrar al SIGT o sistema de información que destine el Ministerio de Transporte, los TAG que a la fecha de la entrada en vigencia de la presente Resolución tenga en circulación o en inventario. La información por migrar de los TAG en circulación será el TID, EPC, placa y clase de vehículo. Para los TAG en inventario la información a migrar será el TID, el número de factura de compra y fecha.</p> <p>Esta migración deberá realizarse dentro de los veinte (20) días siguientes a la expedición del acto que le otorgue la habilitación. Los TAG para ser migrados deberán cumplir con lo establecido en el Decreto 2060 de 2015 y con las condiciones técnicas y de interoperabilidad establecidas en la presente resolución. Una vez realizada la migración, el intermediador solo podrá asignar nuevos TAG a los usuarios con la numeración que le otorgue el Ministerio.</p> <p>Parágrafo 1: Los intermediadores tendrán un plazo máximo de tres (3) años, contados a partir de la vigencia de la presente Resolución, para realizar los cambios de TAG que fueron migrados inicialmente al sistema del Ministerio de Transporte. A partir del vencimiento de este plazo, todos los TAG deberán tener la codificación y cumplir los parámetros técnicos establecidos en la presente resolución.</p> <p>Parágrafo 2: No se permitirá la migración de los TAG a las personas jurídicas que pretendan ser intermediadores y a la fecha de expedición de la presente resolución no estén prestando el servicio de Recaudo Electrónico Vehicular (REV). En este caso todos los TAG deberán cumplir con las condiciones técnicas descritas en la presente resolución."</p>
Paula González Villota	Copiloto	16/3/2021	<p>En concordancia con lo anterior no se ve la necesidad de grabar el código EPC en cada TAG. Lo hace inefectivo al sistema. Hoy en día se tiene un Tag ID impreso que lo identifica.</p>	PARCIAL	<p>Se ajusta la redacción para generar un periodo de transición para los TAG instalados con anterioridad a la expedición de la Resolución y los que se encuentran en Inventario.</p> <p>"Artículo 12. Migración de TAG en circulación e inventario. Una vez al Intermediador le sea otorgada la Habilitación, esté deberá migrar al SIGT o sistema de información que destine el Ministerio de Transporte, los TAG que a la fecha de la entrada en vigencia de la presente Resolución tenga en circulación o en inventario. La información por migrar de los TAG en circulación será el TID, EPC, placa y clase de vehículo. Para los TAG en inventario la información a migrar será el TID, el número de factura de compra y fecha.</p> <p>Esta migración deberá realizarse dentro de los veinte (20) días siguientes a la expedición del acto que le otorgue la habilitación. Los TAG para ser migrados deberán cumplir con lo establecido en el Decreto 2060 de 2015 y con las condiciones técnicas y de interoperabilidad establecidas en la presente resolución. Una vez realizada la migración, el intermediador solo podrá asignar nuevos TAG a los usuarios con la numeración que le otorgue el Ministerio.</p> <p>Parágrafo 1: Los intermediadores tendrán un plazo máximo de tres (3) años, contados a partir de la vigencia de la presente Resolución, para realizar los cambios de TAG que fueron migrados inicialmente al sistema del Ministerio de Transporte. A partir del vencimiento de este plazo, todos los TAG deberán tener la codificación y cumplir los parámetros técnicos establecidos en la presente resolución.</p> <p>Parágrafo 2: No se permitirá la migración de los TAG a las personas jurídicas que pretendan ser intermediadores y a la fecha de expedición de la presente resolución no estén prestando el servicio de Recaudo Electrónico Vehicular (REV). En este caso todos los TAG deberán cumplir con las condiciones técnicas descritas en la presente resolución."</p>
Juan Carlos Quiróñez	CCI	17/3/2021	<p>Artículo 13. Solicitud de números de TAG</p> <p>En concordancia con lo anterior no se ve la necesidad de grabar el código EPC en cada TAG. Lo hace inefectivo al sistema. Hoy en día se tiene un Tag ID impreso que lo identifica.</p>	PARCIAL	<p>Se ajusta la redacción para generar un periodo de transición para los TAG instalados con anterioridad a la expedición de la Resolución y los que se encuentran en Inventario.</p> <p>"Artículo 12. Migración de TAG en circulación e inventario. Una vez al Intermediador le sea otorgada la Habilitación, esté deberá migrar al SIGT o sistema de información que destine el Ministerio de Transporte, los TAG que a la fecha de la entrada en vigencia de la presente Resolución tenga en circulación o en inventario. La información por migrar de los TAG en circulación será el TID, EPC, placa y clase de vehículo. Para los TAG en inventario la información a migrar será el TID, el número de factura de compra y fecha.</p> <p>Esta migración deberá realizarse dentro de los veinte (20) días siguientes a la expedición del acto que le otorgue la habilitación. Los TAG para ser migrados deberán cumplir con lo establecido en el Decreto 2060 de 2015 y con las condiciones técnicas y de interoperabilidad establecidas en la presente resolución. Una vez realizada la migración, el intermediador solo podrá asignar nuevos TAG a los usuarios con la numeración que le otorgue el Ministerio.</p> <p>Parágrafo 1: Los intermediadores tendrán un plazo máximo de tres (3) años, contados a partir de la vigencia de la presente Resolución, para realizar los cambios de TAG que fueron migrados inicialmente al sistema del Ministerio de Transporte. A partir del vencimiento de este plazo, todos los TAG deberán tener la codificación y cumplir los parámetros técnicos establecidos en la presente resolución.</p> <p>Parágrafo 2: No se permitirá la migración de los TAG a las personas jurídicas que pretendan ser intermediadores y a la fecha de expedición de la presente resolución no estén prestando el servicio de Recaudo Electrónico Vehicular (REV). En este caso todos los TAG deberán cumplir con las condiciones técnicas descritas en la presente resolución."</p>
Paula González Villota	Copiloto	16/3/2021	<p>en este artículo hacer alusión al anexo5 especificaciones de interoperabilidad entre las cuales encontramos</p> <p>En la definición de usuario menciona "en este documento, un usuario equivale a1 TAG y 1 vehículo inscrito en1 intermediador." Aclaremos que un usuario puede tener más de un vehículo asociado por tanto1 usuario puede equivaler a varios tags y cada tag equivale a una sola placa o vehículo</p>	SI	<p>Se recibe la observación y acepta y se modifica en la descripción de usuario pág. 102</p> <p>"1.2 Terminología</p> <p>Usuario</p> <p>Persona natural o jurídica, que utiliza el sistema de Recaudo Electrónico Vehicular de peajes, al transitar con un vehículo y un TAG por un carril dinámico, sin perjuicio de contar con varios TAG asociados a diferentes vehículos a través de una sola relación contractual con un Intermediador. Por lo tanto, en este documento, 1 usuario puede equivaler a quien ostenta el contrato con el Intermediador, o al TAG asociado a una sola placa o vehículo."</p>

17Juan Carlos Quiñónez	CCI	17/3/2021	<p>Artículo 17. Oferta Básica de Interoperabilidad OBIP</p> <p>En este artículo hacer alusión al anexo 5 especificaciones de interoperabilidad entre las cuales encontramos:</p> <p>En la definición de usuario menciona: "en este documento, un usuario equivale a 1 TAG y 1 vehículo inscrito en 1 intermediador." Aclaremos que un usuario puede tener más de un vehículo asociado por tanto 1 usuario puede equivaler a varios tags y cada tag equivale a una sola placa o vehículo.</p> <p>Una misma persona puede tener una misma cuenta a la que asocie varios vehículos, cada uno con su respectivo TAG, pero para el sistema cada vehículo que haga un paso por carril IP/REV representa un Usuario.</p>	SI	<p>Se recibe la observación y acepta y se modifica en la descripción de usuario pág. 102</p> <p>"1.2 Terminología</p> <p>Usuario</p> <p>Persona natural o jurídica, que utiliza el sistema de Recaudo Electrónico Vehicular de peajes, al transitar con un vehículo y un TAG por un carril dinámico, sin perjuicio de contar con varios TAG asociados a diferentes vehículos a través de una sola relación contractual con un Intermediador. Por lo tanto, en este documento, 1 usuario puede equivaler a quien ostenta el contrato con el Intermediador, o al TAG asociado a una sola placa o vehículo."</p>
Juan David Lozano	Superintendencia de Industria y Comercio	10/3/2021	<p>respecto al literal e) del artículo 19, la entidad considera positivo que haya una aplicación expresa a la protección de datos personales de los usuarios(titulares de la Información), por parte de los Actores Estratégicos, como Responsables del Tratamiento de dichos datos. No obstante, recomendamos una modificación en su redacción, para que la aplicación abarque de manera más precisa la integridad de la regulación del régimen de protección de datos en Colombia, así: (Propone Redacción)</p>	SI	<p>Se acepta el comentario y la propuesta de redacción.</p> <p>"e) Protección de datos personales y responsabilidad demostrada. El tratamiento de datos personales que realicen los Actores Estratégicos deberá realizarse de manera legal, lícita, confidencial y segura, dando estricto cumplimiento a las normas sobre tratamiento de datos personales previstas en el artículo 15 de la Constitución Política de Colombia, la Ley Estatutaria 1581 de 2012 y sus normas reglamentarias, y deberán adoptar medidas de responsabilidad demostrada para garantizar el debido tratamiento de esos datos. Las medidas adoptadas deben ser apropiadas, efectivas, útiles, eficientes y demostrables. Especial énfasis realizarán en garantizar la seguridad, la integridad, la confidencialidad, el uso y la circulación restringida de esa información."</p>
Juan David Lozano	Superintendencia de Industria y Comercio	10/3/2021	<p>Frente al literal h) del artículo 20, recomendamos modificar su redacción, con el fin de que sea más preciso en relación con los derechos que tienen los titulares de las informaciones, así: (propone redacción)</p>	SI	<p>Se acepta el comentario y la propuesta de redacción</p> <p>"h) Gozar de la protección de sus datos personales de conformidad con lo dispuesto en la Ley Estatutaria 1581 de 2012 y sus normas reglamentarias. Los usuarios podrán ejercer, en cualquier momento, los derechos consagrados en el artículo 8 de la mencionada Ley, observando para ello los procedimientos dispuestos en los artículos 14, 15 y 16 de esa norma."</p>
Paula González Villota	Copiloto	16/3/2021	<p>El Literal J, sugerimos dar claridad que la íntegra devolución es una vez deducidos los impuestos. (ej 4x1000, transferencia bancaria) igualmente cuándo se considera un término oportuno de devolución? ¿Sería a potestad de los tiempos de ANS de cada intermediador con el usuario?</p> <p>El literal O, sugerimos eliminar "recibir oportunamente el estado de cuenta por la utilización de los servicios y únicamente dejar "tener acceso a la información de los consumos a través de los canales que el Intermediador correspondiente está obligado a proveer.</p>	PARCIAL	<p>Se acepta que se deduzca el 4 x mil pero no los costos transaccionales. Esta deducción debe estar claramente explicada en una certificación de cierre de cuenta que dé el INT al usuario. Además se establecerá un plazo máximo para que el INT de de baja del SIGT ese TAG y lo desvincule del Vehículo, para que se pueda contratar con otro INT.</p> <p>"j) Terminar la relación contractual en cualquier momento de la prestación del servicio, sujeta al pago de los servicios que se le hayan prestado hasta el momento de la terminación y, en caso de tener saldo pendiente de uso en una cuenta prepago, tener derecho a su íntegra devolución de manera oportuna, salvo la deducción del impuesto del 4 x mil cuando aplique. Dicha deducción debe estar claramente explicada en un certificado de cierre de cuenta expedido con el certificado de desvinculación del TAG a la cuenta de usuario, para que éste pueda contratar con cualquier otro Intermediador de su elección. La emisión de este certificado deberá darse dentro de los tres (3) días calendario siguientes a la solicitud de terminación de la relación contractual, habiendo cumplido con los requisitos para tal fin por parte del Usuario. "</p> <p>Sobre el literal O, se acepta el introducir la posibilidad de acceso al estado de cuenta a través de la misma solución tecnológica que el Intermediador ponga a disposición de sus usuarios para la gestión de la cuenta respectiva.</p> <p>"o) Recibir oportunamente el estado de cuenta por la utilización de los servicios y tener acceso a la información de los consumos a través de los canales que el Intermediador correspondiente esté obligado a proveer de conformidad con artículo 23 de la presente resolución o la que la modifique, adicione o sustituya. Para el envío del estado de cuenta se puede hacer uso de los canales digitales, a través de la misma solución tecnológica que el Intermediador ponga a disposición de sus usuarios para la gestión de la cuenta respectiva."</p>
Juan Carlos Quiñónez	CCI	17/3/2021	<p>Artículo 20. Derechos de los Usuarios. – Artículo 21 Obligaciones de los Usuarios</p> <p>El borrador de norma indica en sus artículos 20 (literal c) y 21 (literal h) lo siguiente:</p> <p>c) Recibir los servicios del Sistema IP/REV que ha contratado, de manera continua, de conformidad con lo establecido en las presente Resolución o en aquellas que la modifique, adicione o sustituya.</p> <p>h) Pagar la tarifa de peaje correspondiente a través del Sistema IP/ R EV cuando haga uso de este. Si al momento del paso del vehículo por un carril IP/REV el sistema se encontrara fuera de línea, el Usuario tendrá derecho a pasar por el peaje sin la obligación de aportar otro medio de pago; pero con la obligación de garantizar la disponibilidad del saldo necesario hasta que el sistema ejecute el cobro.</p> <p>Es fundamental incluir eventos de fuerza mayor y caso fortuito que exoneren a los Operadores frente a los usuarios en relación con las fallas de comunicaciones presentadas en las estaciones de peaje. Adicionalmente se deben incluir medidas de cobro.</p>	NO	<p>Los eventos de fuerza mayor y caso fortuito son eximentes de responsabilidad de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 64 del Código Civil Colombiano, por tanto, no se requiere reiterar en esta norma. Así mismo, el ítem b del acápite "CONDICIONES MUTUAS PARA ESTABLECERSE ENTRE LOS OPERADORES Y LOS INTERMEDIADORES" del Anexo 4 - Oferta Básica de Interoperabilidad - OBIP establece que "(...) ningún Actor Estratégico salvo por condiciones de Fuerza Mayor o Caso Fortuito, podrá dejar de prestar su servicio de IP/REV definitivamente a los otros Actores o hacerlo unilateralmente sin haber tomado las medidas del caso respecto de los usuarios, los Intermediadores o los Operadores vinculados. (...)".</p>
Juan Carlos Quiñónez	CCI	17/3/2021	<p>Artículo 20. Derechos de los Usuarios</p> <p>y) Terminar la relación contractual en cualquier momento de la prestación del servicio, sujeto al pago de los servicios que se le hayan prestado hasta el momento de la terminación y, en caso de tener saldo pendiente de uso en una cuenta prepago, tener derecho a su íntegra devolución de manera oportuna.</p> <p>o) Recibir oportunamente el estado de cuenta por la utilización de los servicios y tener acceso a la información de los consumos a través de los canales que el Intermediador correspondiente esté obligado a proveer de conformidad con Artículo 23 de la presente resolución o la que la modifique, adicione o sustituya.</p> <p>El Literal J, sugerimos dar claridad que la íntegra devolución es una vez deducidos los impuestos. (ej 4x1000, transferencia bancaria) igualmente cuándo se considera un término oportuno de devolución? ¿Sería a potestad de los tiempos de ANS de cada intermediador con el usuario?</p> <p>El literal O, sugerimos eliminar "recibir oportunamente el estado de cuenta por la utilización de los servicios y únicamente dejar "tener acceso a la información de los consumos a través de los canales que el Intermediador correspondiente está obligado a proveer.</p>	PARCIAL	<p>Se acepta que se deduzca el 4 x mil pero no los costos transaccionales. Esta deducción debe estar claramente explicada en una certificación de cierre de cuenta que dé el INT al usuario. Además se establecerá un plazo máximo para que el INT de de baja del SIGT ese TAG y lo desvincule del Vehículo, para que se pueda contratar con otro INT.</p> <p>"j) Terminar la relación contractual en cualquier momento de la prestación del servicio, sujeta al pago de los servicios que se le hayan prestado hasta el momento de la terminación y, en caso de tener saldo pendiente de uso en una cuenta prepago, tener derecho a su íntegra devolución de manera oportuna, salvo la deducción del impuesto del 4 x mil cuando aplique. Dicha deducción debe estar claramente explicada en un certificado de cierre de cuenta expedido con el certificado de desvinculación del TAG a la cuenta de usuario, para que éste pueda contratar con cualquier otro Intermediador de su elección. La emisión de este certificado deberá darse dentro de los tres (3) días calendario siguientes a la solicitud de terminación de la relación contractual, habiendo cumplido con los requisitos para tal fin por parte del Usuario. "</p> <p>Sobre el literal O, se acepta el introducir la posibilidad de acceso al estado de cuenta a través de la misma solución tecnológica que el Intermediador ponga a disposición de sus usuarios para la gestión de la cuenta respectiva.</p> <p>"o) Recibir oportunamente el estado de cuenta por la utilización de los servicios y tener acceso a la información de los consumos a través de los canales que el Intermediador correspondiente esté obligado a proveer de conformidad con artículo 23 de la presente resolución o la que la modifique, adicione o sustituya. Para el envío del estado de cuenta se puede hacer uso de los canales digitales, a través de la misma solución tecnológica que el Intermediador ponga a disposición de sus usuarios para la gestión de la cuenta respectiva."</p>

Juan Carlos Quiñónez	CCI	17/3/2021	<p>(6) Artículo 20. Derechos de los Usuarios del Sistema IP/REV Literal p)</p> <p>p) Contar con canales suficientes de recarga por medios electrónicos y, además, suficientes puntos de presencia físicos para recargas en efectivo.</p> <p>El usuario contará con canales para recarga en efectivo en la medida de los intermediadores que los ofrezcan, pero no debe considerarse un derecho que pueda garantizar el sistema IP/REV. Eliminar también la palabra suficiente por ser incuantificable.</p> <p>TEXTO PROPUESTO: p) Contar mecanismos de pago y/o recarga por medios electrónicos y, además mecanismos para realizar recargas en efectivo</p>	SI		<p>Se ajusta el numeral p del artículo Artículo 20. Derechos de los Usuarios del Sistema IP/REV, así</p> <p>"p) Contar con mecanismos de pago y/o recarga por medios electrónicos y, además puntos para realizar recargas en efectivo."</p>
Juan Carlos Quiñónez	CCI	17/3/2021	<p>Se solicita respetuosamente definir a qué se refiere el proyecto de resolución con "Contar con canales suficientes de recarga por medios electrónicos y, además, suficientes puntos de presencia físicos para recargas en efectivo." (Se subraya) Lo anterior, con el fin de evitar conflictos que puedan generarse en torno a qué se entendería por la suficiencia de la obligación que deben prestar.</p>	PARCIAL		<p>Se elimina la obligatoriedad de un punto por cada 20.000 habitantes, sin embargo el Ministerio se reserva la facultad de revisar con posterioridad el funcionamiento de los canales y podrá volver a regular la materia.</p> <p>"Parágrafo 2. Los Intermediadores deberán poner a disposición de sus usuarios puntos para recarga en efectivo en los municipios que atienden las vías con estaciones de peaje IP/REV habilitadas; dichos puntos deberán estar distribuidos en los cascos urbanos para dar la mayor cobertura posible y propendiendo por tener disponibilidad de puntos sobre las vías antes de las estaciones de peaje IP/REV. Para lo anterior podrán disponer de puntos propios o puntos tercerizados con agentes recaudadores de efectivo especializados, corresponsales bancarios u otros; así mismo podrán establecer convenios entre los diferentes INT IP/REV para compartir sus redes de puntos de recarga en efectivo."</p>
Juan Manuel Vicente	F2X	10/3/2021	<p>Artículo 20. Derechos de los Usuarios del Sistema IP/REV Literal p)</p> <p>TEXTO ACTUAL: p) Contar con canales suficientes de recarga por medios electrónicos y, además, suficientes puntos de presencia físicos para recargas en efectivo. TEXTO PROPUESTO: p) Contar mecanismos de pago y/o recarga por medios electrónicos y, además mecanismos para realizar recargas en efectivo</p> <p>El usuario contará con canales para recarga en efectivo en la medida de los intermediadores que los ofrezcan, pero no debe considerarse un derecho que pueda garantizar el sistema IP/REV. Eliminar también la palabra suficiente por ser incuantificable.</p>	PARCIAL		<p>Se ajusta el numeral p del artículo Artículo 20. Derechos de los Usuarios del Sistema IP/REV, así</p> <p>"p) Contar con mecanismos de pago y/o recarga por medios electrónicos y, además puntos para realizar recargas en efectivo."</p>
Jose Manuel Gómez	Asobancaria	17/3/2021	<p>El artículo 20 establece los derechos de los usuarios del Sistema de Interoperabilidad de Recaudo Electrónico Vehicular, dentro de los cuales se encuentra el de recibir el servicio de Recaudo Electrónico Vehicular de forma continua.</p> <p>Sin perjuicio de esta disposición, se recomienda, por resultar fundamental, que se incluya en la Resolución la exoneración por los eventos de fuerza mayor y caso fortuito que atiendan a situaciones en las que se produzcan fallas de comunicaciones presentadas en las estaciones de peaje, obedezcan a circunstancias que no estén bajo el control de los operadores y que por tal motivo los exoneren frente a los Usuarios.</p> <p>De esta manera, se propone la siguiente redacción para el literal c del artículo 20.</p> <p>"(…)</p> <p>c) Recibir el servicio de Recaudo Electrónico Vehicular que ha contratado de manera continua, de conformidad con lo establecido en las presente Resolución o en aquellas que la modifique, adicione o sustituya. Lo anterior, salvo por condiciones de fuerza mayor, caso fortuito y/o aquellas exclusiones establecidas en el Anexo Técnico de la presente Resolución"</p> <p>Por otro lado, y en relación con el literal j que contempla el derecho de los usuarios a terminar la relación contractual en cualquier momento de la prestación del servicio, sujeto al pago de los servicios que se le hayan prestado, y en caso de existir un saldo pendiente de uso en una cuenta prepago, el usuario tendrá derecho a su devolución, se recomienda dar claridad con respecto a que la íntegra devolución procede una vez deducidos los cobros a los que haya lugar (GMF, transferencias bancarias, etc). Finalmente, se sugiere aclarar qué debe entenderse por "devolución de manera oportuna" y así dar claridad frente al término en el que se debe proceder.</p>	PARCIAL		<p>Con respecto a la fuerza mayor y el caso fortuito, estas situaciones ya son consideradas como eximentes de responsabilidad por el Código Civil en su artículo 64, por lo que no se requiere establecerlo en esta norma. Así mismo, el ítem b del acápite "CONDICIONES MUTUAS PARA ESTABLECERSE ENTRE LOS OPERADORES Y LOS INTERMEDIADORES" del Anexo 4 - Oferta Básica de Interoperabilidad - OIBP establece que "(...) ningún Actor Estratégico salvo por condiciones de Fuerza Mayor o Caso Fortuito, podrá dejar de prestar su servicio de IP/REV definitivamente a los otros Actores o hacerlo unilateralmente sin haber tomado las medidas del caso respecto de los usuarios, los Intermediadores o los Operadores vinculados. (...)".</p> <p>Adicionalmente, con respecto a las devoluciones, se acepta que se deduzca el 4 x mil pero no los costos transaccionales. Esta deducción deberá estar claramente explicada en una certificación de cierre de cuenta que dé el INT al usuario. Además se establecerá un plazo máximo para que el INT de de baja del SIGT ese TAG y lo desvincule del Vehículo, para que se pueda contratar con otro INT.</p> <p>"j) Terminar la relación contractual en cualquier momento de la prestación del servicio, sujeta al pago de los servicios que se le hayan prestado hasta el momento de la terminación y, en caso de tener saldo pendiente de uso en una cuenta prepago, tener derecho a su íntegra devolución de manera oportuna, salvo la deducción del impuesto del 4 x mil cuando aplique. Dicha deducción debe estar claramente explicada en un certificado de cierre de cuenta expedido con el certificado de desvinculación del TAG a la cuenta de usuario, para que éste pueda contratar con cualquier otro Intermediador de su elección. La emisión de este certificado deberá darse dentro de los tres (3) días calendario siguientes a la solicitud de terminación de la relación contractual, habiendo cumplido con los requisitos para tal fin por parte del Usuario."</p>
N/A	Carvajal	5/3/2021	<p>En el artículo 21, literal d, se indica que una obligación del usuario es el no alterar o remover el TAG RFID del vehículo al que fue asignado. En este punto sugerimos definir en qué sanciones incurrir el usuario que altere o remueva el TAG RFID o lo utilice en un vehículo no asignado a este.</p>		NO	<p>Los TAG deben contar con soporte y garantía por parte del proveedor y el fabricante por su calidad y defectos de fabricación, cualquier otro daño como consecuencia del mal uso del dispositivo será atribuible únicamente al usuario. Adicionalmente los TAG deberán ser a prueba de manipulaciones (tamper proof), por lo cual debe quedar inservible al momento de intentar manipularlo o desprenderlo del lugar en que fue instalado. Es responsabilidad del intermediador verificar que el TAG sea instalado en el vehículo al que lo vincula ante el SIGT.</p>
N/A	Carvajal	5/3/2021	<p>En el artículo 21 literal h, en el evento en que el sistema se encuentre fuera de línea para recibir y validar el pago electrónico, ¿El usuario podrá pasar por el peaje sin realizar el pago?</p>		NO	<p>Revisar el apartado 1.3.1.2 Validación offline de los dispositivos TAG RFID. / Previendo una eventual intermitencia en el canal de comunicación o una conexión con alto tiempo de latencia, se debe mantener en cada COP (y plaza de peaje con sus carriles IP/REV) una copia de la lista consolidada de dispositivos TAG RFID enviada por los diferentes INT IP/REV habilitados, de tal forma que se pueda decidir oportunamente si un vehículo puede pasar por el carril del sistema de Interoperabilidad de Peajes con Recaudo Electrónico Vehicular IP/REV. Sin embargo, si por causas imputables a los Operadores IP/REV o las conexión entre este y los Intermediadores IP/REV no es posible identificar el TAG del Usuario IP/REV, se deberá implementar un mecanismo de identificación que permita el paso del Usuario IP/REV siguiendo las condiciones establecidas en el Anexo 5 – Oferta Básica de Interoperabilidad- OIBP, y por consiguiente en los contratos entre los Usuarios y los Intermediadores se deberá contemplar el pago de la tarifa de peaje cuando el sistema se encuentre desactualizado u offline.</p>
Juan Carlos Quiñónez	CCI	17/3/2021	<p>Se solicita respetuosamente agregar una obligación del usuario que consista en hacer buen uso de la infraestructura física prevista para los servicios del TAG RFID.</p>		NO	<p>El literal C de l mismo artículo señala claramente que es obligación del Usuario "c) Hacer buen uso del servicio y del TAG RFID entregado, de conformidad con lo pactado en la relación que se establezca con el Intermediador." el servicio incluye todos sus componentes y etapas.</p>



Jose Manuel Gómez	Asobancaria	17/3/2021	<p>El artículo 21 establece las obligaciones en cabeza de los usuarios del Sistema IP/REV, entre las cuales se encuentra la de pagar la tarifa de peaje a través del sistema IP/REV y en caso de que al momento del paso por un carril IP/REV el sistema se encuentre fuera de línea, el usuario tendrá derecho a pasar por el peaje sin la obligación de aportar otro medio de pago.</p> <p>En ese sentido, la Dirección de Infraestructura del Ministerio de Transporte, mediante memorando No. 20215000027773 de 2021 solicitó la expedición del presente proyecto, con el fin de adoptar los ajustes necesarios para promover la implementación y operación efectiva del sistema IP/REV. En este memorando tal Dirección afirmó que en las mesas de trabajo que se llevaron a cabo, se desarrolló una metodología para la gestión de inconsistencias de la información, por ejemplo, la caída de alguno de los sistemas de información involucrados o fallas en los canales de comunicación. Esta metodología mitigará el riesgo de no pago del peaje por caídas del sistema y permite la priorización del flujo vehicular y es por esta razón que se sugiere incluirla.</p> <p>De esta manera, se propone la siguiente redacción para el literal h del artículo en comento.</p> <p>“(…)</p> <p>h) Pagar la tarifa de peaje correspondiente a través del Sistema IP/REV cuando haga uso de este. Si al momento del paso del vehículo por un carril IP/REV el sistema se encontrara fuera de línea, el Usuario tendrá derecho a pasar por el peaje sin la obligación de aportar otro medio de pago; pero con la obligación de garantizar la disponibilidad del saldo necesario hasta que el sistema ejecute el cobro, a través del siguiente método de pago:</p> <p>Ejecutando el pago electrónico cuando los sistemas recuperen su disponibilidad</p> <p>En caso de saldo insuficiente, el sistema debe notificar al usuario para que cubra el saldo en un plazo de 2 horas.</p> <p>Si no se cubre el saldo, el Intermediador reportara el TAG al SIGT para ser incluido en la lista negativa; una vez incluido, quedará inhabilitado hasta que reporte estar a paz y salvo y el Intermediador reporte al SIGT esa condición para volver a la lista positiva.</p>	PARCIAL		Se identifica que el escenario propuesto puede presentar inconvenientes. Por lo tanto se niega el paso cuando el TAG tenga saldo insuficiente. Se ajusta la tabla de casos de uso del sistema IP/REV
N/A	Carvajal	5/3/2021	En el artículo 22, literal h, se sugiere respetuosamente a la entidad indicar cuales son esos servicios adicionales que está obligado el Operador a prestar al usuario.		NO	El TAG asociado al vehículo es un mecanismo de identificación electrónica para el pago de la tarifa de peaje, que surte los mismos efectos que el pago en efectivo. En ese sentido, lo que pretende el literal es indicar que los servicios a cargo del Concesionario Vial para los usuarios de la vía, debn ser prestados a los usuarios del sistema IP/REV como a cualquier otro usuario que pague la tarifa de peaje en efectivo. Los servicios mencionados corresponden, de manera ilustrativa, a carro taller, ambulancia, etc.
Juan Carlos Quiñónez	CCI	17/3/2021	<p>Artículo 22. Obligaciones de los Operadores. Este artículo establece en su literal a):</p> <p>a) Permitir en los peajes a su cargo el uso del Sistema IP/REV por parte de los Usuarios, de acuerdo con las condiciones señaladas para ello. El Operador deberá tener disponible al menos un carril con el sistema IP/REV por sentido (mixto o exclusivo), en cada peaje objeto de su habilitación y tantos como sean necesarios para mantener un nivel razonable de congestión para dichos usuarios al menos igual o mejor que el que se garantice para recaudo manual.</p> <p>Respecto a la expresión “tantos como sean necesarios para mantener el nivel razonable de congestión” entendemos que de acuerdo con la demanda de tráfico en el sistema IP/REV, será necesario la instalación de más de un carril para cumplir los niveles de servicio.</p> <p>En atención a lo anterior, el Ministerio podría exigir una cantidad de carriles superiores a los que tengamos previstos habilitar para cumplir con los niveles de servicio esperado (congestión) o indicados en el Anexo 4. De ser así el concedente tiene que reconocer los costos de CAPEX y de OPEX de la instalación de casetas adicionales.</p> <p>Por esto, la resolución debe incluir las obligaciones a cargo del Concedente.</p> <p>Por lo anterior se solicita al Ministerio definir los parámetros de razonabilidad para efectos de dar mayor claridad a la norma en este punto.</p>	PARCIAL		<p>Esta obligación es de carácter normativo y no contractual, por lo que los efectos de la implementación del sistema por cada Concesionario Vial deben ser discutidos con las entidades concedente o contratante. Con respecto a las filas y los tiempos de espera se mantendrán los niveles exigidos contractualmente.</p> <p>“a) Permitir en los peajes a su cargo el uso del Sistema IP/REV por parte de los Usuarios, de acuerdo con las condiciones señaladas para ello. El Operador deberá tener disponible al menos un carril con el sistema IP/REV por sentido (mixto o exclusivo), en cada peaje objeto de su habilitación. Lo anterior, sin perjuicio de los requerimientos sobre Recaudo Electrónico Vehicular y de los niveles de filas y/o congestión exigidos contractualmente por la entidad concedente o contratante.”</p>
Juan Carlos Quiñónez	CCI	17/3/2021	<p>Artículo 22. Obligaciones de los Operadores.</p> <p>Este artículo establece en su literal a) lo siguiente:</p> <p>a) Permitir en los peajes a su cargo el uso del Sistema IP/REV por parte de los Usuarios, de acuerdo con las condiciones señaladas para ello. El Operador deberá tener disponible al menos un carril con el sistema IP/REV por sentido (mixto o exclusivo), en cada peaje objeto de su habilitación y tantos como sean necesarios para mantener un nivel razonable de congestión para dichos usuarios al menos igual o mejor que el que se garantice para recaudo manual. ¿</p> <p>Cómo debe entenderse la expresión “tantos como sean necesarios para mantener el nivel razonable de congestión”? Esto quiere decir que, en la medida en que los usuarios incrementen deben instalarse nuevos carriles de pago electrónico. Si el entendimiento es adecuado, es importante que los concedentes tengan claro que dichos costos de implementación también deberán ser de su resorte y que los mismos sean tenidos en cuenta en las negociaciones respectivas.</p> <p>Por lo anterior se solicita al Ministerio definir los parámetros de razonabilidad para efectos de dar mayor claridad a la norma en este punto.</p>	PARCIAL		<p>Esta obligación es de carácter normativo y no contractual, por lo que los efectos de la implementación del sistema por cada Concesionario Vial deben ser discutidos con las entidades concedente o contratante. Con respecto a las filas y los tiempos de espera se mantendrán los niveles exigidos contractualmente.</p> <p>“a) Permitir en los peajes a su cargo el uso del Sistema IP/REV por parte de los Usuarios, de acuerdo con las condiciones señaladas para ello. El Operador deberá tener disponible al menos un carril con el sistema IP/REV por sentido (mixto o exclusivo), en cada peaje objeto de su habilitación. Lo anterior, sin perjuicio de los requerimientos sobre Recaudo Electrónico Vehicular y de los niveles de filas y/o congestión exigidos contractualmente por la entidad concedente o contratante.”</p>
Juan Carlos Quiñónez	CCI	17/3/2021	<p>Artículo 22.-Obligaciones de los Operadores con los Usuarios.Los Operadores deberán garantizar las siguientes condiciones a los Usuarios:</p> <p>a) Permitir en los peajes a su cargo el uso del Sistema IP/REV por parte de los Usuarios, de acuerdo con las condiciones señaladas para ello. El Operador deberá tener disponible al menos un carril con el sistema IP/REV por sentido (mixto o exclusivo), en cada peaje objeto de su habilitación y tantos como sean necesarios para mantener un nivel razonable de congestión para dichos usuarios al menos igual o mejor que el que se garantice para recaudo manual.</p> <p>Para multimodo (carril mixto), Via40 desea no permitir que los vehículos pasen a 30 o 60 km / h. Recomendamos utilizar para el carril abierto en multimodo (pago en efectivo y ETC, por ejemplo) para utilizar ETC stop &amp; go. Si el carril se abre solo en modo ETC, entonces el ETC podría ser de 30 o 60 km / h.</p>	PARCIAL		Para los carriles mixtos, el operador debe hacer uso de la debida señalización y la instalación de reductores de velocidad que garanticen una operación segura del carril. Lo anterior de acuerdo con las normas técnicas vigentes y las condiciones contractuales particulares. La resolución establece 60 KM por hora como velocidad máxima en la que el sensor debe tener capacidad de leer el TAG.
Juan Carlos Quiñónez	CCI	17/3/2021	<p>Artículo 22.-Obligaciones de los Operadores con los Usuarios.Los Operadores deberán garantizar las siguientes condiciones a los Usuarios:</p> <p>a) Permitir en los peajes a su cargo el uso del Sistema IP/REV por parte de los Usuarios, de acuerdo con las condiciones señaladas para ello. El Operador deberá tener disponible al menos un carril con el sistema IP/REV por sentido (mixto o exclusivo), en cada peaje objeto de su habilitación y tantos como sean necesarios para mantener un nivel razonable de congestión para dichos usuarios al menos igual o mejor que el que se garantice para recaudo manual.</p> <p>Este es claramente un requisito adicional de la resolución anterior que impacta el costo del Operador. ¿Quién se hará cargo de este costo adicional</p>	SI		<p>Esta obligación es de carácter normativo y no contractual, por lo que los efectos de la implementación del sistema por cada Concesionario Vial deben ser discutidos con las entidades concedente o contratante. Con respecto a las filas y los tiempos de espera se mantendrán los niveles exigidos contractualmente.</p> <p>“a) Permitir en los peajes a su cargo el uso del Sistema IP/REV por parte de los Usuarios, de acuerdo con las condiciones señaladas para ello. El Operador deberá tener disponible al menos un carril con el sistema IP/REV por sentido (mixto o exclusivo), en cada peaje objeto de su habilitación. Lo anterior, sin perjuicio de los requerimientos sobre Recaudo Electrónico Vehicular y de los niveles de filas y/o congestión exigidos contractualmente por la entidad concedente o contratante.”</p>
Juan Carlos Quiñónez	CCI	17/3/2021	<p>Artículo 22.-Obligaciones de los Operadores con los Usuarios.Los Operadores deberán garantizar las siguientes condiciones a los Usuarios:</p> <p>“e) Señalizar con “ColPass” los carriles IP/REV que tenga a su cargo, de acuerdo con el Anexo 3 -COLPASS, de tal manera que permitan al Usuario su fácil identificación.</p> <p>“Se instalará COLPASS, pero un panel de visualización adicional definirá el método de pago aceptado: ejemplo con carril multimodo efectivo + ETC:</p> <p>Por favor confirme que tal arreglo podría ser aceptado.</p>		NO	La obligación de señalizar con COLPASS los carriles, no limita al operador para señalizar otra información útil al usuario para la correcta operación del servicio.

Juan Carlos Quiñónez	CCI	17/3/2021	Se solicita respetuosamente establecer una excepción con respecto a la obligación del operador de contar con mínimo un carril con el sistema IP/REV por sentido (mixto o exclusivo), en cada peaje objeto de su habilitación. Lo anterior, en razón de las obligaciones contractuales previamente adquiridas por parte de los concesionarios en los contratos de concesión. Esto es, si el contrato de concesión respectivo no contempla dicha obligación, esta no debería incluirse por medio de la resolución de referencia; más aún cuando en la Resolución 546 de 2018 no se establecía tal obligación.	PARCIAL		La resolución 546 de 2018 si establece la obligación de los OP IP/REV de contar por lo menos con un carril IP/REV por peaje. Ahora bien, respecto de la eventual ausencia de obligaciones contractuales asociadas a lo establecido en la regulación del sistema de interoperabilidad de peajes con recaudo electrónico vehicular, es necesario indicar que la competencia regulatoria no se encuentra supeditada a lo establecido en las de relaciones jurídicas sobre las que recaerá. Preciamente la regulación, al prever que puede generar efectos de cualquier tipo en las relaciones jurídicas existentes, indica claramente que es responsabilidad de los Concesionarios viales y las entidades concedentes o contratantes de adelantar las gestiones necesarias para la migración e implementación del sistema.
Paula González Villota	Copiloto	16/3/2021	Del literal g. Solicitamos revisar la periodicidad de las alertas por pasos y saldo, ya que para clientes de uso frecuente o empresas la cantidad de avisos o alertas serán inmanejables. Se propone generar la alerta cuando se supere el saldo mínimo únicamente. El literal l, sugerimos dar claridad que la íntegra devolución es una vez deducidos los impuestos. (ej 4x1000, transferencia bancaria) El literal n, sugerimos retirar "Entregar al Usuario una copia del contrato que se establezca con el Intermediador de forma física o electrónica. Y sugerimos dejar únicamente "Mantener disponible en todo momento de forma electrónica, el formato del contrato de prestación de los servicios del Sistema IP/REV y permitir al Usuario su consulta y descarga sin restricciones.	PARCIAL		Para el literal g no se acepta la observación dado que el mínimo de avisos que un usuario debe recibir, se establece universalmente no particularmente para algún tipo de usuario.  En el literal l, se acepta el ajuste, así:  "l) Terminar la relación contractual en cualquier momento de la prestación del servicio, sujeto al pago de los servicios que se le hayan prestado hasta el momento de la terminación y, en caso de tener saldo pendiente de uso en una cuenta prepago, tener derecho a su íntegra devolución de manera oportuna, salvo la deducción del impuesto del 4 x mil cuando aplique. Dicha deducción debe estar claramente explicada en un certificado de cierre de cuenta expedido junto con el certificado de desvinculación del TAG a la cuenta de usuario, para que el usuario pueda contratar con cualquier otro Intermediador a su elección. (...)  Parágrafo: La emisión del certificado de cierre de cuenta deberá darse dentro de los tres (3) días calendario siguientes a la solicitud de terminación de la relación contractual, habiendo cumplido con los requisitos para tal fin por parte del Usuario."  Respecto del literal n, no se acepta ya que la entrega de los contratos a los usuarios, es un elemento esencial asociado al conocimiento de las condiciones en que se prestará el servicio, y las obligaciones que asume, tanto para exigir las primeras como para cumplir las segundas.
N/A	Carvajal	5/3/2021	En el artículo 23, literal g, se sugiere respetuosamente a la entidad indicar cuales serían los canales de comunicación aceptados para que el usuario pueda realizar las interacciones definidas en este punto. A partir del listado que se sugiere a la entidad publicar, los intermediarios podrían seleccionar dos.		NO	No se acepta la observación, el intermediador deberá establecer los canales de atención hacia el usuario que le permitan cumplir las obligaciones de esta resolución y prestar el mejor servicio al usuario en condiciones de libre competencia.
Juan Carlos Quiñónez	CCI	17/3/2021	Artículo 23.- literal e) Realizar al Operador, en los términos y condiciones dispuestas en el Anexo 4 – Oferta Básica de Interoperabilidad - OBIP  Incompleta la frase, falta "la compensación"	SI		Se acepta  "e) Realizar la compensación al Operador, en los términos y condiciones dispuestas en el Anexo 4 – Oferta Básica de Interoperabilidad - OBIP."
Juan Carlos Quiñónez	CCI	17/3/2021	Artículo 23.- literal e) Realizar al Operador, en los términos y condiciones dispuestas en el Anexo 4 – Oferta Básica de Interoperabilidad - OBIP  Del literal g. Solicitamos revisar la periodicidad de las alertas por pasos y saldo, ya que para clientes de uso frecuente o empresas la cantidad de avisos o alertas serán inmanejables. Se propone generar la alerta cuando se supere el saldo mínimo únicamente.  El literal l, sugerimos dar claridad que la íntegra devolución es una vez deducidos los impuestos. (ej 4x1000, transferencia bancaria)  El literal n, sugerimos retirar "Entregar al Usuario una copia del contrato que se establezca con el Intermediador de forma física o electrónica. Y sugerimos dejar únicamente "Mantener disponible en todo momento de forma electrónica, el formato del contrato de prestación de los servicios del Sistema IP/REV y permitir al Usuario su consulta y descarga sin restricciones.	PARCIAL		Para el literal g no se acepta la observación dado que el mínimo de avisos que un usuario debe recibir, se establece universalmente no particularmente para algún tipo de usuario.  En el literal l, se acepta el ajuste, así:  "l) Terminar la relación contractual en cualquier momento de la prestación del servicio, sujeto al pago de los servicios que se le hayan prestado hasta el momento de la terminación y, en caso de tener saldo pendiente de uso en una cuenta prepago, tener derecho a su íntegra devolución de manera oportuna, salvo la deducción del impuesto del 4 x mil cuando aplique. Dicha deducción debe estar claramente explicada en un certificado de cierre de cuenta expedido junto con el certificado de desvinculación del TAG a la cuenta de usuario, para que el usuario pueda contratar con cualquier otro Intermediador a su elección. (...)  Parágrafo: La emisión del certificado de cierre de cuenta deberá darse dentro de los tres (3) días calendario siguientes a la solicitud de terminación de la relación contractual, habiendo cumplido con los requisitos para tal fin por parte del Usuario."  Respecto del literal n, no se acepta ya que la entrega de los contratos a los usuarios, es un elemento esencial asociado al conocimiento de las condiciones en que se prestará el servicio, y las obligaciones que asume, tanto para exigir las primeras como para cumplir las segundas.
Juan Carlos Quiñónez	CCI	17/3/2021	10. Artículo 23. Puntos presenciales y canales de atención suficiente:  En el literal g) se establece:  Tener disponibles al menos dos canales de comunicación para que el usuario pueda consultar el estado de su cuenta y saldo disponible en el sistema IP/REV. El Intermediador debe garantizar la disposición de un canal de atención presencial para atender consultas del Usuario en caso de fallas en los canales de atención virtuales. Adicionalmente, el Intermediador debe notificar mediante alertas a través de, al menos, dos canales de comunicación, el valor del peaje y el saldo de la cuenta del usuario después que el usuario utilice los servicios del Sistema IP/REV.  Se reitera al Ministerio la propuesta de permitir que la notificación y consulta de saldos sea efectuada por los Usuarios a través de un solo canal el cual deberá ser elegido por este.		NO	
Juan Carlos Quiñónez	CCI	17/3/2021	Artículo 23.- Obligaciones del intermediador  ¿Qué pasa cuando el diseño del Concesionario (riesgo frente al contrato) de la estación de peaje (número de carriles) previó que el número de vehículos con TAG supere en 10 años el 40% de los usuarios, mientras que el intermediario por deficiencia comercial u otra causa no llega a ese porcentaje y por lo tanto pone en riesgo la operación del peaje frente al contrato, quien asume ese riesgo? Por ejemplo, en algunos casos se tienen 8 carriles de los cuales 5 están equipados con antenas detectoras de TAG, cuya capacidad supera la detección de sobre el 80% de usuarios con TAG al final del período de la concesión.		NO	Las condiciones del sistema no restringen la posibilidad del Concesionario de cumplir con esta obligación. Es claro que para cumplirla tendrá que implementar y aumentar gradualmente el número de carriles IP/REV para incentivar su uso, y realizar estrategias comerciales para apoyar la penetración del sistema. esta norma no genera un cambio en los riesgos contractuales en este aspecto.
Juan Carlos Quiñónez	CCI	17/3/2021	(3) Artículo 23. Obligaciones de los Intermediadores en los contratos que suscriba con los Usuarios. s) Sin perjuicio de la posibilidad que tienen los INT IP/REV de ofertar diversos planes con o sin Servicios Adicionales, los INT IP/REV deberán ofrecer al menos un plan que corresponda a únicamente a los Servicios del Sistema IP/REV para el pago de peajes sin que se cobre en dicho plan ningún tipo de recargo por peaje ni ningún tipo de cargo básico o cargo mínimo, de modo que los usuarios que soliciten dicho plan puedan usar la totalidad de sus recargas para pagar el monto de los peajes. Lo anterior sin perjuicio del valor por suministro e instalación del TAG RFID que fije el INT IP/REV en condiciones no discriminatorias respecto de otros planes tarifarios.  Es muy importante el definir que las cuentas prepagadas puedan tener un costo de administración con inactividad debido a que se pueden quedar recursos sin posibilidad de devolución a los usuarios que dejan de utilizar el sistema especialmente cuando no es posible contactarlos nuevamente.  s) Sin perjuicio de la posibilidad que tienen los INT IP/REV de ofertar diversos planes con o sin Servicios Adicionales, los INT IP/REV deberán ofrecer al menos un plan que corresponda a únicamente a los Servicios del Sistema IP/REV para el pago de peajes sin que se cobre en dicho plan ningún tipo de recargo por peaje ni ningún tipo de cargo básico o cargo mínimo, de modo que los usuarios que soliciten dicho plan puedan usar la totalidad de sus recargas para pagar el monto de los peajes. Lo anterior sin perjuicio del valor por suministro e instalación del TAG RFID que fije el INT IP/REV en condiciones no discriminatorias respecto de otros planes tarifarios. Las cuentas prepagadas podrán tener un cobro administrativo en caso de inactividad prolongada. Las condiciones de este cobro administrativo deberán ser claramente informadas al usuario al momento de la selección de este tipo de cuenta y previo a la aceptación por parte del usuario.		NO	No es posible permitir generar cobros por mal uso porque equivaldría a una sanción cobrada por un privado. Así mismo, la propuesta de valor consiste en no imponer mayores cargas al usuario que las que asume con el recaudo manual, por cuanto se pone en riesgo la masificación del uso del sistema IP/REV. Sin embargo, después del periodo de 5 años o antes si así lo considera necesario, el MT tomará decisiones al respecto, porque se pretende precisamente analizar el comportamiento del sistema. Los Intermediadores están en libertad de hacer uso de las medidas disponibles en la legislación vigente para la devolución de los saldos.

Juan Carlos Quiñónez	CCI	17/3/2021	<p>(6) Artículo 23. Obligaciones de los Intermediadores en los contratos que suscriba con los Usuarios. Literal g)</p> <p>g) Tener disponibles al menos dos canales de comunicación para que el usuario pueda consultar el estado de su cuenta y saldo disponible en el sistema IP/REV. El Intermediador debe garantizar la disposición de un canal de atención presencial para atender consultas del Usuario en caso de fallas en los canales de atención virtuales. Adicionalmente, el Intermediador debe notificar mediante alertas a través de, al menos, dos canales de comunicación, el valor del peaje y el saldo de la cuenta del usuario después que el usuario utilice los servicios del Sistema IP/REV.</p> <p>La palabra "Alertas" en la notificación no es muy clara. Se sugiere cambiar la frase a algo más generalizable como "informar"</p> <p>TEXTO PROPUESTO: g) Tener disponibles al menos dos canales de comunicación para que el usuario pueda consultar el estado de su cuenta y saldo disponible en el sistema IP/REV. El Intermediador debe garantizar la disposición de un canal de atención presencial para atender consultas del Usuario en caso de fallas en los canales de atención virtuales. Adicionalmente, el Intermediador debe informar a través de, al menos, dos canales de comunicación, el valor del peaje y el saldo de la cuenta del usuario después que el usuario utilice los servicios del Sistema IP/REV.</p>		NO	<p>No se acepta la observación, el intermediador de acuerdo a sus canales de atención hacia el usuario establece esos medios de comunicación Con respecto al término "Alerta" es el que técnicamente se utiliza para este tipo de avisos en las soluciones tecnológicas, cambiarlo puede significar confusiones.</p>
Juan Carlos Quiñónez	CCI	17/3/2021	<p>(6) Artículo 23. Obligaciones de los Intermediadores en los contratos que suscriba con los Usuarios. Literal m)</p> <p>Asegurar la prestación continua de los servicios del Sistema IP/REV al Usuario sin perjuicio de las disputas que se puedan presentar con este con ocasión de la prestación de servicios adicionales.</p> <p>Es necesario definir un procedimiento para cuando el vehículo fue registrado por otro usuario que ya no es su dueño y no es posible contactarlo para que desvincule el vehículo de su cuenta. Esta situación es más frecuente que lo que se piensa y el nuevo dueño del vehículo no puede acceder al pago electrónico.</p> <p>Eliminar este literal</p>	SI		<p>Se acepta:</p> <p>Anexo 1. 1.14 TAG: "Si el actual propietario requiera instalar un TAG en su vehículo y este vehículo tenga un TAG asociado a otro usuario, el actual propietario a través de una carta (PQRS) solicitará al intermediador del el TAG asociado ejecutar el proceso de desvinculación."</p>
Juan Manuel Vicente	F2X	10/3/2021	<p>Artículo 23. Obligaciones de los Intermediadores en los contratos que suscriba con los Usuarios.</p> <p>TEXTO ACTUAL: es) Sin perjuicio de la posibilidad que tienen los INT IP/REV de ofertar diversos planes con o sin Servicios Adicionales, los INT IP/REV deberán ofrecer al menos un plan que corresponda a únicamente a los Servicios del Sistema IP/REV para el pago de peajes sin que se cobre en dicho plan ningún tipo de recargo por peaje ni ningún tipo de cargo básico o cargo mínimo, de modo que los usuarios que soliciten dicho plan puedan usar la totalidad de sus recargas para pagar el monto de los peajes. Lo anterior sin perjuicio del valor por suministro e instalación del TAG RFID que fije el INT IP/REV en condiciones no discriminatorias respecto de otros planes tarifarios.</p> <p>TEXTO PROPUESTO: s) Sin perjuicio de la posibilidad que tienen los INT IP/REV de ofertar diversos planes con o sin Servicios Adicionales, los INT IP/REV deberán ofrecer al menos un plan que corresponda a únicamente a los Servicios del Sistema IP/REV para el pago de peajes sin que se cobre en dicho plan ningún tipo de recargo por peaje ni ningún tipo de cargo básico o cargo mínimo, de modo que los usuarios que soliciten dicho plan puedan usar la totalidad de sus recargas para pagar el monto de los peajes. Lo anterior sin perjuicio del valor por suministro e instalación del TAG RFID que fije el INT IP/REV en condiciones no discriminatorias respecto de otros planes tarifarios. Las cuentas prepagadas podrán tener un cobro administrativo en caso de inactividad prolongada. Las condiciones de este cobro administrativo deberán ser claramente informadas al usuario al momento de la selección de este tipo de cuenta y previo a la aceptación por parte del usuario.</p> <p>Es muy importante el definir que las cuentas prepagadas puedan tener un costo de administración con inactividad debido a que se pueden quedar recursos sin posibilidad de devolución a los usuarios que dejan de utilizar el sistema especialmente cuando no es posible contactarlos nuevamente.</p>	No		<p>No es posible permitir generar cobros por mal uso porque equivaldría a una sanción cobrada por un privado. Así mismo, la propuesta de valor consiste en no imponer mayores cargas al usuario que las que asume con el recaudo manual, por cuanto se pone en riesgo la masificación del uso del sistema IP/REV. Sin embargo, después del periodo de 5 años o antes si así lo considera necesario, el MT tomará decisiones al respecto, porque se pretende precisamente analizar el comportamiento del sistema. Los Intermediadores están en libertad de hacer uso de las medidas disponibles en la legislación vigente para la devolución de los saldos.</p>
Juan Manuel Vicente	F2X	10/3/2021	<p>Artículo 23. Obligaciones de los Intermediadores en los contratos que suscriba con los Usuarios. Literal g)</p> <p>TEXTO ACTUAL: g) Tener disponibles al menos dos canales de comunicación para que el usuario pueda consultar el estado de su cuenta y saldo disponible en el sistema IP/REV. El Intermediador debe garantizar la disposición de un canal de atención presencial para atender consultas del Usuario en caso de fallas en los canales de atención virtuales. Adicionalmente, el Intermediador debe notificar mediante alertas a través de, al menos, dos canales de comunicación, el valor del peaje y el saldo de la cuenta del usuario después que el usuario utilice los servicios del Sistema IP/REV.</p> <p>TEXTO PROPUESTO: y) Tener disponibles al menos dos canales de comunicación para que el usuario pueda consultar el estado de su cuenta y saldo disponible en el sistema IP/REV. El Intermediador debe garantizar la disposición de un canal de atención presencial para atender consultas del Usuario en caso de fallas en los canales de atención virtuales. Adicionalmente, el Intermediador debe informar a través de, al menos, dos canales de comunicación, el valor del peaje y el saldo de la cuenta del usuario después que el usuario utilice los servicios del Sistema IP/REV.</p> <p>La palabra "Alertas" en la notificación no es muy clara. Se sugiere cambiar la frase a algo más generalizable como "informar"</p>		NO	<p>No se acepta la observación, el intermediador de acuerdo a sus canales de atención hacia el usuario establece esos medios de comunicación Con respecto al término "Alerta" es el que técnicamente se utiliza para este tipo de avisos en las soluciones tecnológicas, cambiarlo puede significar confusiones.</p>
Juan Manuel Vicente	F2X	10/3/2021	<p>Artículo 23. Obligaciones de los Intermediadores en los contratos que suscriba con los Usuarios. Literal m)</p> <p>Asegurar la prestación continua de los servicios del Sistema IP/REV al Usuario sin perjuicio de las disputas que se puedan presentar con este con ocasión de la prestación de servicios adicionales.</p> <p>TEXTO PROPUESTO: Eliminar este literal</p> <p>Mismas consideraciones hechas en la página anterior</p>		NO	<p>El comentario carace de sustento.</p>

Jose Manuel Gómez	Asobancaria	17/3/2021	<p>El artículo 23 establece las condiciones que se deberán garantizar en los contratos que los intermediadores suscriban con los usuarios, dentro de cuales se encuentra la siguiente:</p> <p>"(...)</p> <p>g) Tener disponibles al menos dos canales de comunicación para que el usuario pueda consultar el estado de su cuenta y saldo disponible en el sistema IP/REV. El Intermediador debe garantizar la disposición de un canal de atención presencial para atender consultas del Usuario en caso de fallas en los canales de atención virtuales". (Subrayado fuera de texto).</p> <p>Frente a esta obligación, se propone permitir que la notificación y consulta de saldos sea efectuada por los Usuarios a través de un solo canal, el cual deberá ser elegido por éste, teniendo en cuenta que habilitar dos canales o más, además de resultar innecesario, conlleva gestiones técnicas y operativas por parte de los intermediadores, que sólo hace más engorroso todo el procedimiento y las gestiones para el buen desarrollo y funcionamiento del sistema IP/REV.</p> <p>Artículo 27. Comisión del servicio entre el Operador y el Intermediador.</p> <p>El artículo 27 establece la fórmula para determinar la comisión por todos los servicios prestados por los Intermediadores a los Operadores del Sistema IP/REV. En este aparte se define la estructura de la comisión, la cual estará determinada por el valor del cargo fijo (\$239), el porcentaje de cargo variable sobre el valor de peaje recaudado (2,48%) y, por último, el valor del peaje recaudado según la categoría del vehículo.</p> <p>En este sentido, la anterior estructura para calcular la comisión está dispuesta para los vehículos según su categoría. Sin embargo, cabe recordar que hay vehículos que tienen "tarifas especiales" y que generalmente cuentan con beneficios, como descuentos sobre el valor del peaje. Por esta razón, se recomienda que se amplíe este artículo tomando en cuenta la estructura para calcular las comisiones de los vehículos con tarifas especiales, tomándolas en cuenta y de esta manera, que la fórmula sea consecuente con el cargo fijo y la comisión.</p> <p>Se recomienda evaluar si resulta equilibrada la formulación para el monto a pagar, en el cual se establece el componente fijo, para evitar que resulte más oneroso para las primeras categorías.</p> <p>Por último, para evitar discusiones futuras al respecto, se recomienda aclarar si este valor a retribuir (comisión que paga el operador al intermediador) incluye impuestos, y el cálculo se realiza a tarifa plena con FOSEVI y FONTUF</p> <p>Artículo 25.–Prohibición ... no se podrán establecer las siguientes cláusulas:</p> <p>g) Establecer cobros al usuario por la prestación de los servicios del Sistema IP/REV, adicionales al pago de la tarifa del peaje.</p>	PARCIAL	<p>Art. 23. No se acepta la observación, el intermediador de acuerdo a sus canales de atención hacia el usuario establece esos medios de comunicación. Adicionalmente, el Intermediador está en libertad de ofrecer los canales que considere que le permitan cumplir con las obligaciones de la presente resolución y prestar el mejor servicio al usuario.</p> <p>El artículo 27 del proyecto de resolución es claro en indicar que la formula para establecer la comisión entre el OP y el INT no es aplicable a los vehículos exentos de acuerdo con la Ley 105 de 1993.</p> <p>La formula propuesta generará 2 consecuencias que atienden problemáticas presentadas por los interesados en el sistema, incluyendo la CCI. Estas son:</p> <p>1. Elimina la incertidumbre del operador respecto de los costos transaccionales que debía reconocer al intermediador sin tener control alguno sobre su gestión, por lo tanto el porcentaje que se fija para la remuneración de este componente de la comisión tiene un decrecimiento gradua que reconocerá el esfuerzo de todos los actores para la masificación del sistema. Adicionalmente, no se puede perder de vista que a estos costos transaccionales la resolución inicial contemplaba la comisión entre el 1 y el 2,5% por lo que la fórmula actual no dista mucho de los costos que debían asumir los Operadores bajo el régimen que se modifica.</p> <p>2. Permite que se de la conexión entre operadores e intermediadores de manera efectiva, facilitando la correcta operación del sistema, y elimina los riesgos y dificultades asociados con la negociación de tarifas entre actores con diferencias de tamaño y penetración en el mercado.</p> <p>Se ajusta la el artículo para atender los comentarios relacionados con el impacto sobre las tarifas diferencialesSe incluye el siguiente párrafo despues de la fórmula.</p> <p>"En cualquier caso, si calculado Tt resulta ser un valor superior al 5,5% del valor del peaje recaudado, el valor de la comisión será exclusivamente el equivalente al 5,5% del valor del peaje en cuestión, sin que haya lugar al cobro correspondiente al cargo fijo."</p>	
Juan Carlos Quiñónez	CCI	17/3/2021	<p>¿Quién debe pagar estas tarifas adicionales vinculadas a los servicios de IP / REV?</p> <p>(3) Artículo 25. Prohibición. Además de las condiciones dispuestas los Artículos 42 y 43 de la Ley.</p> <p>TEXTO ACTUAL:</p> <p>g) Establecer cobros al usuario por la prestación de los servicios del Sistema IP/REV, adicionales al pago de la tarifa del peaje.</p> <p>Salvo cobros administrativos como la inactividad o penalizaciones por incumplimiento de sus obligaciones.</p> <p>g) Establecer cobros al usuario por la prestación de los servicios del Sistema IP/REV, adicionales al pago de la tarifa del peaje, a excepción de los cobros administrativos permitidos por la presente resolución.</p>		NO	<p>El Sistema IPREV debe ser sostenible sin cobros adicionales a los usuarios. Para ello se estableció una comisión de intermediación que equilibra las cargas y las eficiencias de los Actores Estratégicos.</p>
Juan Carlos Quiñónez	CCI	17/3/2021	<p>Salvo cobros administrativos como la inactividad o penalizaciones por incumplimiento de sus obligaciones.</p> <p>g) Establecer cobros al usuario por la prestación de los servicios del Sistema IP/REV, adicionales al pago de la tarifa del peaje, a excepción de los cobros administrativos permitidos por la presente resolución.</p>		NO	<p>El Sistema IPREV debe ser sostenible sin cobros adicionales a los usuarios. Para ello se estableció una comisión de intermediación que equilibra las cargas y las eficiencias de los Actores Estratégicos. No se establecerán cargos administrativos ni penalizaciones a los usuarios por incumplimientos por estar por fuera del alcance de este acto administrativo.</p>
Juan Carlos Quiñónez	CCI	17/3/2021	<p>Artículo 27</p> <p>"La comisión tendrá la siguiente estructura:</p> <p><math>Tt = Cft + (PCVt \times VP)</math></p> <p>Donde</p> <p>Tt: es la comisión en el año t.</p> <p>Cft: es el valor del cargo fijo en el año t correspondiente a COP \$239 para el año 2020.</p> <p>PCVt: es el porcentaje de cargo variable del año t sobre el valor de peaje recaudado correspondiente a 2,48% para el año 2020.</p> <p>VP: es el valor del peaje recaudado." (Destacado fuera de texto)</p>		NO	<p>De acuerdo con la consultoría desarrollada para la revisión de la comisión de intermediación, se estableció que esta debería estar compuesta por un elemento fijo y uno variable. El fijo fue establecido de acuerdo con un análisis de los modelos financieros de los actores estratégicos y del mercado a regular y dicho valor, se ira reduciendo dentro del periodo regulatorio de 5 años, atendiendo a la penetración esperada del sistema.</p>
27	CCI	17/3/2021	<p>Algunos proyectos tienen inquietud respecto a la inclusión de los 239 pesos, ¿se trata de un error de digitación?</p> <p>Artículo 27...</p> <p>Tt: es la comisión en el año t.</p> <p>Cft: es el valor del cargo fijo en el año t correspondiente a COP \$239 para el año 2020 .</p> <p>PCVt: es el porcentaje de cargo variable del año t sobre el valor de peaje recaudado correspondiente a 2,48% para el año 2020.</p> <p>Al establecer un cargo fijo a todas las tarifas, se evidencia que a menor tarifa mayor impacto negativo frente al recaudo neto, más cuando en el corredor predomina el flujo vehicular de categoría l y especiales.</p> <p>Refieren año 2020, actualiza</p> <p>Se sugiere detallar la fecha de inicio del ajuste anual a la comisión del servicio entre el operador y el intermediador (01 de enero o 16 de enero con el incremento de las tarifas de peajes).</p> <p>Aclarar que el IPC hace referencia al IPC de Diciembre del año inmediatamente anterior.</p> <p>Aclarar si los valores finales se deben redondear o con cuantos decimales se deberán realizar los cálculos.r.</p>	PARCIAL		<p>La fecha de inicio del ajuste anual se aplica contado un año desde la entrada en vigencia de la resolución, sucesivamente.</p> <p>El IPC hace referencia al del año inmediatamente anterior.</p> <p>Para el redondeo de valores se deben acatar las normas contables vigentes.</p> <p>El artículo 27 del proyecto de resolución es claro en indicar que la formula para establecer la comisión entre el OP y el INT no es aplicable a los vehículos exentos de acuerdo con la Ley 105 de 1993.</p> <p>La formula propuesta generará 2 consecuencias que atienden problemáticas presentadas por los interesados en el sistema, incluyendo la CCI. Estas son:</p> <p>1. Elimina la incertidumbre del operador respecto de los costos transaccionales que debía reconocer al intermediador sin tener control alguno sobre su gestión, por lo tanto el porcentaje que se fija para la remuneración de este componente de la comisión tiene un decrecimiento gradua que reconocerá el esfuerzo de todos los actores para la masificación del sistema. Adicionalmente, no se puede perder de vista que a estos costos transaccionales la resolución inicial contemplaba la comisión entre el 1 y el 2,5% por lo que la fórmula actual no dista mucho de los costos que debían asumir los Operadores bajo el régimen que se modifica.</p> <p>2. Permite que se de la conexión entre operadores e intermediadores de manera efectiva, facilitando la correcta operación del sistema, y elimina los riesgos y dificultades asociados con la negociación de tarifas entre actores con diferencias de tamaño y penetración en el mercado.</p> <p>Se ajusta la el artículo para atender los comentarios relacionados con el impacto sobre las tarifas diferenciales, incluyendo el siguiente párrafo despues de la fórmula.</p> <p>"En cualquier caso, si calculado Tt resulta ser un valor superior al 5,5% del valor del peaje recaudado, el valor de la comisión será exclusivamente el equivalente al 5,5% del valor del peaje en cuestión, sin que haya lugar al cobro correspondiente al cargo fijo."</p>

27	CCI	17/3/2021	<p>Art. 27 Comisión del servicio entre el Operador y el Intermediario</p> <p>La comisión por todos los servicios prestados por los Intermediadores IP/REV a los Operadores IP/REV del Sistema IP/REV corresponderá a lo previsto en el presente artículo, con excepción de los vehículos exentos establecidos en el Artículo 21 de la Ley 105 de 1993, modificado por el Artículo 1 de la Ley 787 de 2002.</p> <p>La comisión tendrá la siguiente estructura: <math>Tt = Cft + (PCVt \times VP)</math></p> <p>Donde, Tt: es la comisión en el año t. Cft: es el valor del cargo fijo en el año t correspondiente a COP \$239 para el año 2020. PCVt: es el porcentaje de cargo variable del año t sobre el valor de peaje recaudado correspondiente a 2,48% para el año 2020. VP: es el valor del peaje recaudado.</p> <p>Para efectos de la actualización de la comisión para el año t+1, se seguirá la siguiente estructura para un periodo de cinco (5) años.</p> <p><math>Cft+1= Cft \times Fe \times (1+ IPCt)</math> <math>PCVt+1 = PCVt - Fr</math></p> <p>Donde</p> <p>Cft+1 es el cargo fijo del año t+1.</p> <p>Fe es un factor de ganancia de eficiencia interanual definida en un valor igual a 0,9</p> <p>IPCt es el valor de la variación del Índice de Precios al Consumidor, IPC, que publica el DANE para los 12 meses del año t. expresado en notación decimal.</p> <p><math>PCVt+1</math> es el valor del porcentaje de cargo variable del año t+1.</p> <p>Fr es el factor de reducción anual esperado correspondiente a 0,1%.</p>	PARCIAL	<p>El cálculo se aplica sobre la tarifa de peaje cobrada al Usuario</p> <p>El artículo 27 del proyecto de resolución es claro en indicar que la formula para establecer la comisión entre el OP y el INT no es aplicable a los vehículos exentos de acuerdo con la Ley 105 de 1993.</p> <p>La formula propuesta generará 2 consecuencias que atienden problemáticas presentadas por los interesados en el sistema, incluyendo la CCI. Estas son:</p> <p>1. Elimina la incertidumbre del operador respecto de los costos transaccionales que debía reconocer al intermediador sin tener control alguno sobre su gestión, por lo tanto el porcentaje que se fija para la remuneración de este componente de la comisión tiene un decrecimiento gradua que reconocerá el esfuerzo de todos los actores para la masificación del sistema. Adicionalmente, no se puede perder de vista que a estos costos transaccionales la resolución inicial contemplaba la comisión entre el 1 y el 2,5% por lo que la fórmula actual no dista mucho de los costos que debían asumir los Operadores bajo el régimen que se modifica.</p> <p>2. Permite que se de la conexión entre operadores e intermediadores de manera efectiva, facilitando la correcta operación del sistema, y elimina los riesgos y dificultades asociados con la negociación de tarifas entre actores con diferencias de tamaño y penetración en el mercado.</p> <p>Se ajusta la el artículo para atender los comentarios relacionados con el impacto sobre las tarifas diferenciales.</p> <p>Respecto de la eventual ausencia de obligaciones contractuales asociadas a lo establecido en la regulación del sistema de interoperabilidad de peajes con recaudo electrónico vehicular, es necesario indicar que la competencia regulatoria no se encuentra supeditada a lo establecido en las de relaciones jurídicas sobre las que recaerá. Preciamente la regulación, al prever que puede generar efectos de cualquier tipo en las relaciones jurídicas existentes, indica claramente que es responsabilidad de los Concesionarios viales y las entidades concedentes o contratantes de adelantar las gestiones necesarias para la migración e implementación del sistema.</p>	
27	CCI	17/3/2021	<p>Art. 27 Comisión del servicio entre el Operador y el Intermediario.</p> <p>El cálculo de la comisión que el operador (Concesionario) debió pagar al intermediario en el 2020 (año t) equivale al 2,5%del recaudo, es decir el máximo que dice la resolución 546; para el año 2021 (t+1), representa el 2,40% del recaudo. Es decir esta nueva resolución quita la posibilidad de negociación Operador - Intermediario. El margen en la resolución anterior era entre el 1,5 al 2,5%</p> <p>Dado que en la resolución se establece que el Usuario no pagará esta comisión, el decremento en la recaudación significa para el año 2021 un 2,40% menos en sus ingresos, la pregunta es, quien va asumir ese costo? el Concesionario no, por supuesto, ya que se rompe su ecuación de equilibrio, es decir lo que previó ganar y en base a lo cual formuló su oferta y contrato. Por lo tanto debe ser la ANI la que compense este valor al Concesionario.</p>		NO	<p>La formula propuesta generará 2 consecuencias que atienden problemáticas presentadas por los interesados en el sistema, incluyendo la CCI. Estas son:</p> <p>1. Elimina la incertidumbre del operador respecto de los costos transaccionales que debía reconocer al intermediador sin tener control alguno sobre su gestión, por lo tanto el porcentaje que se fija para la remuneración de este componente de la comisión tiene un decrecimiento gradua que reconocerá el esfuerzo de todos los actores para la masificación del sistema.</p> <p>2. Permite que se de la conexión entre operadores e intermediadores de manera efectiva, facilitando la correcta operación del sistema, y elimina los riesgos y dificultades asociados con la negociación de tarifas entre actores con diferencias de tamaño y penetración en el mercado.</p> <p>Respecto de la eventual ausencia de obligaciones contractuales asociadas a lo establecido en la regulación del sistema de interoperabilidad de peajes con recaudo electrónico vehicular, es necesario indicar que la competencia regulatoria no se encuentra supeditada a lo establecido en las de relaciones jurídicas sobre las que recaerá. Preciamente la regulación, al prever que puede generar efectos de cualquier tipo en las relaciones jurídicas existentes, indica claramente que es responsabilidad de los Concesionarios viales y las entidades concedentes o contratantes de adelantar las gestiones necesarias para la migración e implementación del sistema.</p>
27	CCI	17/3/2021	<p>Art. 27 Comisión del servicio entre el Operador y el Intermediario.</p> <p>En el documento IP/ REV establece como comisión que se debe desarrollar entre la Concesionaria y el intermediador de cobro mensual un valor establecido mediante una fórmula <math>Tt= Cft+ (PCVt \times VP)</math>, cuyo valores se establecen así: Tt: es la comisión en el año t, Cft: es el valor del cargo fijo en el año t correspondiente a COP \$239 para el año 2020. PCVt: es el porcentaje de cargo variable del año t sobre el valor de peaje recaudado correspondiente a 2,48% para el año 2020. VP: es el valor del peaje recaudado. Por lo tanto se establece un valor inicial 2020 de tasa de recaudo del 2,48%, adicional un valor fijo establecido de \$239.</p> <p>Se debe establecer una relación comercial con un intermediador, estableciendo una tasa de recaudo que se debe entregar la Concesionaria al intermediador mensualmente, correspondiente a los valores establecidos anteriormente y que inicialmente iniciará con una tasa del 2,48, valor este que no se encuentra establecido en el contrato de concesión para el recaudo de peajes. Se requiere la definición de los costos adicionales que los Concesionarios paguen mensualmente este valor del recaudo para cumplir a cabalidad lo consignado en este documento.</p>		NO	<p>Respecto de la eventual ausencia de obligaciones contractuales asociadas a lo establecido en la regulación del sistema de interoperabilidad de peajes con recaudo electrónico vehicular, es necesario indicar que la competencia regulatoria no se encuentra supeditada a lo establecido en las de relaciones jurídicas sobre las que recaerá. Preciamente la regulación, al prever que puede generar efectos de cualquier tipo en las relaciones jurídicas existentes, indica claramente que es responsabilidad de los Concesionarios viales y las entidades concedentes o contratantes de adelantar las gestiones necesarias para la migración e implementación del sistema.</p>
27	CCI	17/3/2021	<p>Artículo 27 Comisiones del servicio entre el Operador y el Intermediador.</p> <p>No se tiene claridad sobre el cobro del IVA en la comisión, se debe definir si el valor incluye o no el impuesto.</p>	SI		<p>Dentro de la vocación regulatoria de la resolución no esta la definición del modelo de negocio que utilicen los intermediadores para la prestación de los servicios de su rol dentro del Sistema IPREV, cada intermediador deberá estudiar las alternativas que las normas tributarias le ofrecen para la prestación del servicio de intermediador y los impuestos que le aplican a cada una de ellas.</p>
27	CCI	17/3/2021	<p>Artículo 27 Comisiones del servicio entre el Operador y el Intermediador</p> <p>• La tarifa por recaudo manual de algunas concesiones es de 3.2% incluido IVA. En ese sentido, cuando las tarifas son bajas, la comisión es sumamente alta y superan con creces el costo del recaudo manual. Ahora bien, cuando el volumen de tráfico es grande, la comisión debe ser menor.</p> <p>• De otra parte, cuando las concesiones tienen tarifas diferenciales muy bajas, por ejemplo, en algunos casos es de 200 pesos, la comisión de recaudo ascendería al 145.16% incluido el IVA. Así las cosas, el concesionario tendría que incurrir en costos nos toca para que el carro pase por la estación de peaje.</p> <p>• Una situación similar acontece con los vehículos exentos, los cuales están controlados por medio de los TAG y cuya tarifa es cero. Al entrar en vigencia el IP/REV, el operador deberá pagar por cada carro de bomberos, policía o ambulancia un valor aproximado de \$239 pesos más IVA, es decir, \$284.41 al intermediador.</p> <p>• El costo promedio de la comisión de recaudo electrónico en la concesión es del 2.975% incluido el IVA, lo cual es equivalente al 2.5% antes de IVA. Un valor fijo de 239 pesos antes de IVA, que se convierte en 284.41 incluido el IVA, hace completamente inviable el funcionamiento del sistema.</p> <p>• Adicionalmente a estas comisiones hay que sumarles un costo del 10% que es el valor del costo fijo más la amortización del HW y servicios de conexión del sistema IP/REV que asume el concesionario.</p> <p>El costo de la comisión de la actual resolución hace prohibitivo usar el sistema.</p> <p>Se sugiere analizar la eliminación del cargo fijo de la fórmula y se deje sólo la comisión variable de máximo el 2.5% sin reducción ni ajuste temporal.</p>	PARCIAL	<p>El artículo 27 del proyecto de resolución es claro en indicar que la formula para establecer la comisión entre el OP y el INT no es aplicable a los vehículos exentos de acuerdo con la Ley 105 de 1993.</p> <p>La formula propuesta generará 2 consecuencias que atienden problemáticas presentadas por los interesados en el sistema, incluyendo la CCI. Estas son:</p> <p>1. Elimina la incertidumbre del operador respecto de los costos transaccionales que debía reconocer al intermediador sin tener control alguno sobre su gestión, por lo tanto el porcentaje que se fija para la remuneración de este componente de la comisión tiene un decrecimiento gradua que reconocerá el esfuerzo de todos los actores para la masificación del sistema. Adicionalmente, no se puede perder de vista que a estos costos transaccionales la resolución inicial contemplaba la comisión entre el 1 y el 2,5% por lo que la fórmula actual no dista mucho de los costos que debían asumir los Operadores bajo el régimen que se modifica.</p> <p>2. Permite que se de la conexión entre operadores e intermediadores de manera efectiva, facilitando la correcta operación del sistema, y elimina los riesgos y dificultades asociados con la negociación de tarifas entre actores con diferencias de tamaño y penetración en el mercado.</p> <p>Se ajusta la el artículo para atender los comentarios relacionados con el impacto sobre las tarifas diferenciales, incluyendo el siguiente párrafo despues de la fórmula.</p> <p>"En cualquier caso, si calculado Tt resulta ser un valor superior al 5,5% del valor del peaje recaudado, el valor de la comisión será exclusivamente el equivalente al 5,5% del valor del peaje en cuestión, sin que haya lugar al cobro correspondiente al cargo fijo."</p>	
27	CCI	17/3/2021	<p>Artículo 27 Comisiones del servicio entre el Operador y el Intermediador</p> <p>Se establece el valor de la comisión en más de 2.48%.</p> <p>Observaciones: Actualmente están disponibles ofertas comerciales más económicas, de 1.5% ¿Quién asume este costo?</p>		NO	<p>Respecto de la eventual ausencia de obligaciones contractuales asociadas a lo establecido en la regulación del sistema de interoperabilidad de peajes con recaudo electrónico vehicular, es necesario indicar que la competencia regulatoria no se encuentra supeditada a lo establecido en las de relaciones jurídicas sobre las que recaerá. Preciamente la regulación, al prever que puede generar efectos de cualquier tipo en las relaciones jurídicas existentes, indica claramente que es responsabilidad de los Concesionarios viales y las entidades concedentes o contratantes de adelantar las gestiones necesarias para la migración e implementación del sistema.</p>

27	CCI	17/3/2021	<p>(6) TÍTULO VI COMISIONES Y MODALIDADES DE PAGO Artículo 27 Comisión del servicio entre el Operador y el Intermediador.</p> <p>T t : es la comisión en el año Cft : es el valor del cargo fijo en el año t correspondiente a COP \$239 para el año 2020. PCV t : es el porcentaje de cargo variable del año t sobre el valor de peaje recaudado correspondiente a 2,48% para el año 2020. VP: es el valor del peaje recaudado.</p> <p>INQUIETUD: Dado que la resolución entrará en aplicación en 2021 o finales de 2021, entendemos que debe tomarse el valor de COP \$239 y 2.48% como valor inicial para 2021 o 2022, según la fecha de inicio, en la medida en que los factores de eficiencia de los que habla la formulación se producirán una vez entre la resolución en vigor y de forma gradual año a año. En ese sentido se solicita aclarar el texto</p> <p>Texto propuesto T t : es la comisión en el año Cft : es el valor del cargo fijo en el año t correspondiente a COP \$239 para el año de publicación de la presente resolución. PCV t : es el porcentaje de cargo variable del año t sobre el valor de peaje recaudado correspondiente a 2,48% para el año de publicación de la presente resolución. VP: es el valor del peaje recaudado.</p>		NO	La fecha de inicio del ajuste anual se aplica contado un año desde la entrada en vigencia de la resolución, sucesivamente.
Juan Manuel Vicente	F2X	10/3/2021	<p>TÍTULO VI COMISIONES Y MODALIDADES DE PAGO Artículo 27 Comisión del servicio entre el Operador y el Intermediador.</p> <p>TEXTO ACTUAL: T t : es la comisión en el año Cft : es el valor del cargo fijo en el año t correspondiente a COP \$239 para el año 2020. PCV t : es el porcentaje de cargo variable del año t sobre el valor de peaje recaudado correspondiente a 2,48% para el año 2020. VP: es el valor del peaje recaudado.</p> <p>TEXTO PROPUESTO: T t : es la comisión en el año Cft : es el valor del cargo fijo en el año t correspondiente a COP \$239 para el año de publicación de la presente resolución. PCV t : es el porcentaje de cargo variable del año t sobre el valor de peaje recaudado correspondiente a 2,48% para el año de publicación de la presente resolución. VP: es el valor del peaje recaudado.</p> <p>INQUIETUD: Dado que la resolución entrará en aplicación en 2021 o finales de 2021, entendemos que debe tomarse el valor de COP \$239 y 2.48% como valor inicial para 2021 o 2022, según la fecha de inicio, en la medida en que los factores de eficiencia de los que habla la formulación se producirán una vez entre la resolución en vigor y de forma gradual año a año. En ese sentido se solicita aclarar el texto</p>		NO	La fecha de inicio del ajuste anual se aplica contado un año desde la entrada en vigencia de la resolución, sucesivamente.
Paula González Villota	Copiloto	16/3/2021	<p>No debería ser de estricta obligatoriedad contar con un punto por cada 20.000 habitantes, ya que la red a usar sería en corresponsales autorizados y haría parte de la oferta de valor de cada intermediador.</p>	SI		<p>Se elimina la obligatoriedad de un punto por cada 20.000 habitantes, sin embargo el Ministerio se reserva la facultad de revisar con posterioridad el funcionamiento de los canales y podrá volver a regular la materia.</p> <p>"Parágrafo 3. Los Intermediadores deberán poner a disposición de sus usuarios puntos para recarga en efectivo en los municipios que atienden las vías con estaciones de peaje IP/REV habilitadas; dichos puntos deberán estar distribuidos en los cascos urbanos para dar la mayor cobertura posible y propendiendo por tener disponibilidad de puntos sobre las vías antes de las estaciones de peaje IP/REV. Para lo anterior podrán disponer de puntos propios o puntos tercerizados con agentes recaudadores de efectivo especializados, corresponsales bancarios u otros; así mismo podrán establecer convenios entre los diferentes INT IP/REV para compartir sus redes de puntos de recarga en efectivo."</p>
Valeria Ortiz	Davivienda	8/3/2021	<p>Artículo 28.- Modalidades de pago Parágrafo 3. Los Intermediadores deberán poner a disposición de sus usuarios puntos para recarga en efectivo a razón de al menos un punto por cada 20.000 habitantes o fracción en los municipios que atienden las vías con estaciones de peaje IP/REV habilitadas</p> <p>Sobre el particular, tenemos una inquietud en relación con los establecimientos bancarios participantes, ¿es posible dar cumplimiento a la obligación contenida en el parágrafo 3 del artículo 28 a través del uso de la red de oficinas y los corresponsales bancarios?</p>	SI		<p>Se elimina la obligatoriedad de un punto por cada 20.000 habitantes, sin embargo el Ministerio se reserva la facultad de revisar con posterioridad el funcionamiento de los canales y podrá volver a regular la materia.</p> <p>"Parágrafo 3. Los Intermediadores deberán poner a disposición de sus usuarios puntos para recarga en efectivo en los municipios que atienden las vías con estaciones de peaje IP/REV habilitadas; dichos puntos deberán estar distribuidos en los cascos urbanos para dar la mayor cobertura posible y propendiendo por tener disponibilidad de puntos sobre las vías antes de las estaciones de peaje IP/REV. Para lo anterior podrán disponer de puntos propios o puntos tercerizados con agentes recaudadores de efectivo especializados, corresponsales bancarios u otros; así mismo podrán establecer convenios entre los diferentes INT IP/REV para compartir sus redes de puntos de recarga en efectivo."</p>
28	CCI	17/3/2021	<p>Artículo 28.- Modalidades de pago "4. Pospago: El Intermediador activa al Usuario un dispositivo TAG RFID cargando el costo de los pasos con posterioridad a la prestación del servicio de recaudo electrónico de peaje o cualquier otro servicio acordado entre el Intermediador y el usuario. En este caso específico, el Usuario y/o Consumidor debe contar con un producto financiero que respalde la activación y uso del dispositivo TAG RFID.</p> <p>"En este momento de pago, el intermediario asumirá la responsabilidad de recuperar el dinero de la transacción. El operador en todos los casos (dinero recuperado o no) deberá ser pagado por su servicio.</p>		NO	Claramente al conceder crédito, la obligación está respaldada por un producto financiero y el INT es responsable del pago de la tarifa al operador.
28	CCI	17/3/2021	<p>Artículo 28. Modalidades de pago, Parágrafo 3. Parágrafo 3. Los Intermediadores deberán poner a disposición de sus usuarios puntos para recarga en efectivo a razón de al menos un punto por cada 20.000 habitantes o fracción en los municipios que atienden las vías con estaciones de peaje IP/REV habilitadas; dichos puntos deberán estar distribuidos en los cascos urbanos para dar la mayor cobertura posible y propendiendo por tener disponibilidad de puntos sobre las vías antes de las estaciones de peaje IP/REV. Para lo anterior podrán disponer de puntos propios o puntos tercerizados con agentes recaudadores de efectivo especializados, corresponsales bancarios u otros; así mismo podrán establecer convenios entre los diferentes INT IP/REV para compartir sus redes de puntos de recarga en efectivo.</p> <p>No debería ser de estricta obligatoriedad contar con un punto por cada 20.000 habitantes, ya que la red a usar sería a usar en corresponsales autorizados y sería parte de la oferta de valor de cada intermediador.</p>	SI		<p>Se elimina la obligatoriedad de un punto por cada 20.000 habitantes, sin embargo el Ministerio se reserva la facultad de revisar con posterioridad el funcionamiento de los canales y podrá volver a regular la materia.</p> <p>"Parágrafo 3. Los Intermediadores deberán poner a disposición de sus usuarios puntos para recarga en efectivo en los municipios que atienden las vías con estaciones de peaje IP/REV habilitadas; dichos puntos deberán estar distribuidos en los cascos urbanos para dar la mayor cobertura posible y propendiendo por tener disponibilidad de puntos sobre las vías antes de las estaciones de peaje IP/REV. Para lo anterior podrán disponer de puntos propios o puntos tercerizados con agentes recaudadores de efectivo especializados, corresponsales bancarios u otros; así mismo podrán establecer convenios entre los diferentes INT IP/REV para compartir sus redes de puntos de recarga en efectivo."</p>

28	CCI	17/3/2021	<p>Artículo 28. Parágrafo 3. Punto de recargas en efectivo:</p> <p>Se considera que la inclusión de la obligatoriedad de canales y punto de recarga de efectivo incrementa los riesgos de manejo de recursos para los Intermediadores, poniendo a su vez en riesgo el recaudo para los Operadores. Adicionalmente los niveles de cobertura para acatar esta obligación implican: (i) la realización de convenios con múltiples redes, (ii) desarrollos de tecnología que no se cumplirán los tiempos previstos para la entrada de los primeros peajes y (iii) costos adicionales que no son retribuidos al Intermediadores en la comisión pactada, si se tiene en cuenta que la comisión disminuye anualmente, pero los costos transaccionales se mantienen o pueden aumentar en el tiempo.</p>	PARCIAL		<p>Se elimina la obligatoriedad de un punto por cada 20.000 habitantes, sin embargo el Ministerio se reserva la facultad de revisar con posterioridad el funcionamiento de los canales y podrá volver a regular la materia.</p> <p>"Parágrafo 3. Los Intermediadores deberán poner a disposición de sus usuarios puntos para recarga en efectivo en los municipios que atienden las vías con estaciones de peaje IP/REV habilitadas; dichos puntos deberán estar distribuidos en los cascos urbanos para dar la mayor cobertura posible y propendiendo por tener disponibilidad de puntos sobre las vías antes de las estaciones de peaje IP/REV. Para lo anterior podrán disponer de puntos propios o puntos tercerizados con agentes recaudadores de efectivo especializados, corresponsales bancarios u otros; así mismo podrán establecer convenios entre los diferentes INT IP/REV para compartir sus redes de puntos de recarga en efectivo."</p>
28	CCI	17/3/2021	Se solicita respetuosamente modificar la redacción de la sanción que se le impondría al Intermediador, pues no es clara cuál sería la obligación cuyo incumplimiento sería objeto de la misma.		NO	<p>La pérdida de la habilitación no corresponde a una sanción. El cumplimiento de las obligaciones establecidas en la presente Resolución para el Actor Estratégico es requisito para estar habilitado, si deja de cumplir con estos requisitos, dejará de estar habilitado.</p>
Juan Manuel Vicente	F2X	10/3/2021	<p>1.6.1.8. Gestión de inconsistencias en la información Artículo 28. Modalidades de pago.</p> <p>TEXTO ACTUAL: Parágrafo 3. Los Intermediadores deberán poner a disposición de sus usuarios puntos para recarga en efectivo a razón de al menos un punto por cada 20.000 habitantes o fracción en los municipios que atienden las vías con estaciones de peaje IP/REV habilitadas; dichos puntos deberán estar distribuidos en los cascos urbanos para dar la mayor cobertura posible y propendiendo por tener disponibilidad de puntos sobre las vías antes de las estaciones de peaje IP/REV. Para lo anterior podrán disponer de puntos propios o puntos tercerizados con agentes recaudadores de efectivo especializados, corresponsales bancarios u otros; así mismo podrán establecer convenios entre los diferentes INT IP/REV para compartir sus redes de puntos de recarga en efectivo.</p> <p>TEXTO PROPUESTO: Eliminar este parágrafo</p> <p>Exigir una cobertura nacional de puntos de recarga en efectivo como lo pide el nuevo proyecto inviabilizará el proyecto y limitará de forma severa la concurrencia de competencia que se desea en el espacio de los INT IP/REV</p> <p>Los INT IP/REV tendrán fortalezas regionales, nacionales o por canales y operarán con lógica de mercado.</p>	SI		<p>Se elimina la obligatoriedad de un punto por cada 20.000 habitantes, sin embargo el Ministerio se reserva la facultad de revisar con posterioridad el funcionamiento de los canales y podrá volver a regular la materia.</p> <p>"Parágrafo 3. Los Intermediadores deberán poner a disposición de sus usuarios puntos para recarga en efectivo en los municipios que atienden las vías con estaciones de peaje IP/REV habilitadas; dichos puntos deberán estar distribuidos en los cascos urbanos para dar la mayor cobertura posible y propendiendo por tener disponibilidad de puntos sobre las vías antes de las estaciones de peaje IP/REV. Para lo anterior podrán disponer de puntos propios o puntos tercerizados con agentes recaudadores de efectivo especializados, corresponsales bancarios u otros; así mismo podrán establecer convenios entre los diferentes INT IP/REV para compartir sus redes de puntos de recarga en efectivo."</p>
Jose Manuel Gómez	Asobancaria	17/3/2021	<p>Este artículo establece que el Intermediador deberá permitir a los Usuarios el pago de la tarifa de peaje o la recarga a la cuenta del Usuario pa descontar los pagos, a través de productos financieros bancarios y/o agregadores de pagos autorizados en el país. A su vez, el parágrafo 3 de este artículo establece que los Intermediadores deberán poner a disposición de sus usuarios puntos para recarga en efectivo a razón de al menos un punto por cada 20.000 habitantes o fracción en los municipios que atienden las vías con estaciones de peaje IP/REV habilitadas.</p> <p>Frente al parágrafo mencionado, resulta importante tomar en cuenta que la obligación de contar con canales y puntos de recarga de efectivo incrementa los riesgos de manejo de recursos para los Intermediadores, poniendo a su vez en riesgo el recaudo para los Operadores. Adicionalmente los niveles de cobertura para acatar esta obligación implican: (i) la realización de convenios con múltiples redes, (ii) desarrollos de tecnología que impedirán el cumplimiento en los tiempos previstos para la entrada de los primeros peajes y (iii) costos adicionales que no son retribuidos al Intermediador en la comisión pactada, si se tiene en cuenta que la comisión disminuye anualmente, pero los costos transaccionales se mantienen o pueden aumentar en el tiempo.</p> <p>Por lo anterior, se sugiere que poner a disposición de los usuarios puntos de recarga en efectivo, haga parte de la oferta que cada intermediador le ofrezca al sistema, es decir, que se trate de un valor agregado, resultando de carácter potestativo para el intermediador y no de carácter obligatorio.</p> <p>Artículo 33. Implementación progresiva.</p> <p>Este artículo contempla la forma en la que se implementará el nuevo sistema IP/REV, estableciendo en su parágrafo 2 que los Concesionarios Viales deberán adelantar ante la entidad concedente, todos los trámites necesarios para la migración e implementación del sistema IP/REV, según sea el caso. En ese sentido, resulta indispensable que la norma establezca con claridad la responsabilidad y obligaciones de las entidades concedentes del orden nacional y departamental en relación con la implementación del sistema, especialmente en lo relativo a las condiciones de negociación y a las apropiación de recursos para la implementación del sistema.</p> <p>En consecuencia, se sugiere la siguiente redacción del parágrafo 2:</p> <p>"(...)</p> <p>Parágrafo 2. En todo caso los Concesionarios Viales deberán adelantar ante la entidad concedente, todos los trámites necesarios para la migración e implementación del sistema IP/REV, según sea el caso. Si los contratos de concesión no contemplan este tipo de actualizaciones en las estaciones de peaje, los costos y trámites asociados a la migración e implementación del sistema IP/REV, deberán ser reconocidos por la entidad Concedente, a través de los recursos que se asignen para tal fin."</p>	PARCIAL		<p>Se elimina la obligatoriedad de un punto por cada 20.000 habitantes, sin embargo el Ministerio se reserva la facultad de revisar con posterioridad el funcionamiento de los canales y podrá volver a regular la materia. / Con Respecto al comentario del Art. 33: respecto de la eventual ausencia de obligaciones contractuales asociadas a lo establecido en la regulación del sistema de interoperabilidad de peajes con recaudo electrónico vehicular, es necesario indicar que la competencia regulatoria no se encuentra supeditada a lo establecido en las de relaciones jurídicas sobre las que recaerá. Preciamente la regulación, al prever que puede generar efectos de cualquier tipo en las relaciones jurídicas existentes, indica claramente que es responsabilidad de los Concesionarios viales y las entidades concedentes o contratantes de adelantar las gestiones necesarias para la migración e implementación del sistema.</p>
Juan David Lozano	Superintendencia de Industria y Comercio	10/3/2021	El artículo 29 del proyecto que nos ocupa, establece en cabeza de esta Entidad la competencia para ejercer funciones de inspección, vigilancia y control sobre la cadena de comercialización, distribución y utilización de los servicios que usen el Sistema IP/REV, de la siguiente manera: (Copia Art. 29) Bajo este contexto, se observa que el Ministerio de Transporte, a través del proyecto de resolución busca atribuirle a esta Superintendencia una competencia que no hace parte de las establecidas en el decreto 4886 de 2011 "Por medio del cual se modifica la estructura de Superintendencia de Industria y Comercio y se dictan otras disposiciones". De ahí que, llame a la atención de esta Entidad que a través de una resolución se le asigne a este una función administrativa que no hace parte de sus funciones, situación que desconoce las competencias asignadas por el Presidente de la República a esta autoridad mediante Decreto 4886 de 2011 y por ende, vulnera la jerarquía normativa del sistema jurídico, afectando la coherencia y armonía del mismo.	SI		<p>No se pretendía asignar competencias a la Superintendencia de Industria y Comercio, sino simplemente reconocer las que tiene en materia de Protección al Consumidor. Se ajustará de acuerdo con la aclaración recibida en ese sentido.</p> <p>"Artículo 29. De la inspección, vigilancia y control. En relación con la Protección a los Usuarios, la Protección de la Libre Competencia Económica y la Protección de Datos Personales, para el uso de los servicios del Sistema IP/REV, los Actores Estratégicos estarán sujetos a los regímenes establecidos de manera general por la normatividad vigente en cada materia.</p> <p>Así mismo, los Actores Estratégicos se encontrarán sujetos a sus propios regímenes, reglas legales y contractuales y a las entidades de inspección, vigilancia, control y regulación que les sean obligatorias."</p>
Valeria Ortiz	Davienda	8/3/2021	<p>Artículo 30.- Suministro de información</p> <p>Observando la obligación que se impone a los Actores Estratégicos de "tener permanentemente a disposición de las entidades de inspección, vigilancia y control, el Ministerio de Transporte, entidades que ejerzan como concedentes y demás autoridades de control, las estadísticas, libros, documentos, bases de datos generadas en la operación del sistema y demás elementos que permitan validar y verificar los requisitos e información suministrada (...)", consideramos apropiado que se precise que en el caso de los establecimientos bancarios, tal inspección, vigilancia y control se llevará a cabo por la Superintendencia Financiera de Colombia, y que el deber de disponibilizar información se encuentra supeditado al principio de Reserva Bancaria, y demás disposiciones contenidas en la normatividad aplicable.</p>	SI		<p>Se acepta el comentario adiciona el siguiente texto:</p> <p>Artículo 30.- Suministro de información. (...) En el caso de los establecimientos bancarios, se mantendrán las facultades de inspección, vigilancia y control que tiene la Superintendencia Financiera de Colombia, y se respetará el principio de reserva bancaria, y demás disposiciones contenidas en la normatividad aplicable.</p>
31	CCI	17/3/2021	<p>Artículo 31. Garantías de responsabilidad civil.</p> <p>Con esta normatividad requiere la Concesionaria certificarse como operador ante el Ministerio, anexando certificados para calcular indicador de endeudamiento. Se debe además suscribir póliza de cumplimiento adicional a la actual, 1. Garantías por Incumplimiento de sus obligaciones como operador dependiendo el rol ejercido tales como seguros de cumplimiento. 2. Garantías por Incumplimiento en el pago de las obligaciones dinerarias de cada uno de los Actores Estratégicos, calculadas en un volumen mínimo de transacciones informadas por el Operador, tales como una cuenta de fondo de reserva en los fideicomisos que se utilicen como vehículo para prestar el servicio IP/REV, depósitos en garantía en establecimientos de crédito, otras garantías que puedan estructurarse en consideración al patrimonio de los deudores y el modelo de negocio. 3. Garantías por daños a terceros y de responsabilidad civil, tales como seguros de responsabilidad civil extracontractual.</p> <p>Igualmente, Los impuestos, tasas, derechos y contribuciones que se causen con ocasión de la celebración, ejecución, modificaciones, prórrogas, liquidación o terminación de la relación contractual o la aceptación de las condiciones, estarán a cargo y deberán ser cancelados por la parte que esté obligada a ello por disposición de la Ley, respetando en todo caso lo establecido sobre el particular en las normas tributarias de carácter obligatorio que sean aplicables. En caso de que en virtud de la presente oferta haya lugar.</p> <p>Se establecen actividades adicionales a las actuales que acarreen un costo adicional al actual establecido.</p>		NO	<p>Desde la modificación establecida por la resolución 3254 de 2018, dejó exigir la presentación de indicadores financieros a quienes son concesionarios viales.</p> <p>Respecto de los costos mencionados se deberá evaluar en cada caso los impactos que pueda generar la normatividad de acuerdo con las características particulares de los contratos.</p>

Valeria Ortiz	Davivienda	8/3/2021	<p>Artículo 33.- Implementación progresiva</p> <p>Al respecto, consideramos de vital importancia que se fijen fechas de cumplimiento de los nuevos peajes, a efectos de asegurar el servicio y al avance en la implementación de la norma.</p>		NO	A partir de la entrada en vigencia de la presente resolución todo nuevo peaje que se instale en el país debe contar desde su inicio de operación con habilitación dentro del sistema IP/REV. "Parágrafo 3. Los peajes que sean instalados con posterioridad a la entrada en vigencia de la presente resolución, deberán cumplir con lo acá establecido para el inicio de su operación."
33	CCI	17/3/2021	<p>Artículo 33 Implementación progresiva. El artículo en mención establece lo siguiente</p> <p>"Parágrafo 2. En todo caso los Concesionarios Viales deberán adelantar ante la entidad concedente, todos los trámites necesarios para la migración e implementación del sistema IP/REV, según sea el caso.</p> <p>"La norma debe establecer con claridad la responsabilidad y obligaciones de las entidades concedentes del orden nacional y departamental en relación con la implementación del sistema, especialmente en lo relativo a: (i) condiciones de negociación, (ii) apropiación de recursos para implementación del sistema.</p> <p>Propuesta de Parágrafo 2: En todo caso los Concesionarios Viales deberán adelantar ante la entidad concedente, todos los trámites necesarios para la migración e implementación del sistema IP/REV, según sea el caso. Si los contratos de concesión no contemplan este tipo de actualizaciones en las estaciones de peaje, los costos y trámites asociados a la migración e implementación del sistema IP/REV, deberán ser reconocidos por la entidad Concedente, a través del respectivo documento contractual modificatorio o autorización de su pago con cargo a alguna de las cuentas que estén a nombre del Concedente y pueda disponer de ella para tal fin. En el evento que la entidad Concedente no asuma el reconocimiento, el Concesionario no tendrá la obligación de implementar el referido sistema IP/REV. Así mismo, si a la fecha de entrada en vigor de la presente Resolución, el Concesionario ya ha iniciado la implementación del sistema, el Concedente deberá reconocerle lo implementado, sin perjuicio de que se perfeccione posteriormente el respectivo documento contractual modificatorio.</p>		NO	Respecto de la eventual ausencia de obligaciones contractuales asociadas a lo establecido en la regulación del sistema de interoperabilidad de peajes con recaudo electrónico vehicular, es necesario indicar que la competencia regulatoria no se encuentra supeditada a lo establecido en las de relaciones jurídicas sobre las que recaerá. Preciamente la regulación, al prever que puede generar efectos de cualquier tipo en las relaciones jurídicas existentes, indica claramente que es responsabilidad de los Concesionarios viales y las entidades concedentes o contratantes de adelantar las gestiones necesarias para la migración e implementación del sistema.
33	CCI	17/3/2021	<p>1. Artículo 33 Implementación progresiva. El artículo en mención establece lo siguiente:</p> <p>"Vencidos los plazos aquí previstos en cada caso, el servicio de Recaudo Electrónico Vehicular (REV) de peajes sólo podrá ser prestado por los Operadores que estén debidamente habilitados por el Ministerio de Transporte y cumplan las condiciones establecidas en esta Resolución, exclusivamente a través de los Intermediadores igualmente habilitados.</p> <p>"Considerando que existirán unas estaciones y concesionarios que iniciaran operación IP/REV a lo largo del 2021, es necesario especificar si hasta marzo de 2022 se permitirá la coexistencia de sistemas, es decir, si los Actores Estratégicos certificados podrán operar con aquellos que no lo estén durante este periodo.</p>		NO	La norma es clara en establecer que el sistema de recaudo electrónico tradicional mantiene vigencia hasta tanto se venza el plazo establecido para habilitarse en el sistema IP/REV: "Vencidos los plazos aquí previstos en cada caso, el servicio de Recaudo Electrónico Vehicular (REV) de peajes sólo podrá ser prestado por los Operadores que estén debidamente habilitados por el Ministerio de Transporte y cumplan las condiciones establecidas en esta Resolución, exclusivamente a través de los Intermediadores igualmente habilitados."
33	CCI	17/3/2021	<p>Artículo 33 Implementación progresiva.</p> <p>"Parágrafo 2. En todo caso los Concesionarios Viales deberán adelantar ante la entidad concedente, todos los trámites necesarios para la migración e implementación del sistema IP/REV, según sea el caso.</p> <p>"La norma debe establecer con claridad la responsabilidad y obligaciones de las entidades concedentes del orden nacional y departamental en relación con la implementación del sistema, especialmente en lo relativo a: (i) condiciones y plazos de negociación, (ii) apropiación de recursos para implementación del sistema y, (iii) inclusión de obligaciones en los respectivos contratos de concesión en los casos a que haya lugar. Lo anterior, considerando que, luego de 3 años de expedida la Resolución 546 de 2018, la experiencia ha demostrado el desinterés y la falta de compromiso de las entidades concedentes en las definiciones correspondientes relativas a la implementación del sistema.</p>		NO	Respecto de la eventual ausencia de obligaciones contractuales asociadas a lo establecido en la regulación del sistema de interoperabilidad de peajes con recaudo electrónico vehicular, es necesario indicar que la competencia regulatoria no se encuentra supeditada a lo establecido en las de relaciones jurídicas sobre las que recaerá. Preciamente la regulación, al prever que puede generar efectos de cualquier tipo en las relaciones jurídicas existentes, indica claramente que es responsabilidad de los Concesionarios viales y las entidades concedentes o contratantes de adelantar las gestiones necesarias para la migración e implementación del sistema.
33	CCI	17/3/2021	Parágrafo 1: Se solicita respetuosamente modificar la redacción del Parágrafo 1 del artículo en cuestión en tanto una vez revertidos los peajes, la obligación a la que se somete el plazo de un (1) años no estará en cabeza del concesionario correspondiente.		NO	El parágrafo se refiere al plazo que tiene el INVIAS una vez se efectuó la reversión.
33	CCI	17/3/2021	Parágrafo 2: Se solicita respetuosamente agregar la referencia de que la obligación contenida en dicho Parágrafo está sujeta a lo establecido en los contratos de concesión respectivos.		NO	Respecto de la eventual ausencia de obligaciones contractuales asociadas a lo establecido en la regulación del sistema de interoperabilidad de peajes con recaudo electrónico vehicular, es necesario indicar que la competencia regulatoria no se encuentra supeditada a lo establecido en las de relaciones jurídicas sobre las que recaerá. Preciamente la regulación, al prever que puede generar efectos de cualquier tipo en las relaciones jurídicas existentes, indica claramente que es responsabilidad de los Concesionarios viales y las entidades concedentes o contratantes de adelantar las gestiones necesarias para la migración e implementación del sistema.
Pedro Luis Jimenez	Pedro Luis Jimenez	17/3/2021	<p>Adicionalmente se solicita que se aclare la condición que dentro de la resolución establece:</p> <p>Parágrafo 3. Los peajes que sean instalados con posterioridad a la entrada en vigencia de la presente resolución, deberán cumplir con lo acá establecido para el inicio de su operación.</p> <p>Se entiende que corresponde con condiciones técnicas y no a que por ello el operador para nuevos peajes deba inmediatamente habilitarse, para poder poner en funcionamiento lo que exige su contrato</p>		NO	A partir de la entrada en vigencia de la presente resolución todo nuevo peaje que se instale en el país debe contar desde su inicio de operación con habilitación dentro del sistema IP/REV. "Parágrafo 3. Los peajes que sean instalados con posterioridad a la entrada en vigencia de la presente resolución, deberán cumplir con lo acá establecido para el inicio de su operación."
Alejandro Uribe	Gopass	8/3/2021	<p>1.1. Los TAGS en circulación cumplen con los requisitos técnicos para la interoperabilidad Los TAGS en circulación de GOPASS no son incompatibles técnicamente con los estándares establecidos en el Proyecto de Resolución. Con excepción de la impresión de la numeración y la presencia de la marca GOPASS en lugar de la marca COLPASS, nuestros TAGS cumplen con todos los requisitos técnicos y permitir que sigan en circulación no va a afectar el funcionamiento del sistema en los términos del Proyecto de Resolución.</p>	PARCIAL		<p>Se ajusta la redacción para generar un periodo de transición para los TAG instalados con anterioridad a la expedición de la Resolución y los que se encuentran en Inventario.</p> <p>"Artículo 12. Migración de TAG en circulación e inventario. Una vez al Intermediador le sea otorgada la Habilitación, esté deberá migrar al SIGT o sistema de información que destine el Ministerio de Transporte, los TAG que a la fecha de la entrada en vigencia de la presente Resolución tenga en circulación o en inventario. La información por migrar de los TAG en circulación será el TID, EPC, placa y clase de vehículo. Para los TAG en inventario la información a migrar será el TID, el número de factura de compra y fecha.</p> <p>Esta migración deberá realizarse dentro de los veinte (20) días siguientes a la expedición del acto que le otorgue la habilitación. Los TAG para ser migrados deberán cumplir con lo establecido en el Decreto 2060 de 2015 y con las condiciones técnicas y de interoperabilidad establecidas en la presente resolución. Una vez realizada la migración, el intermediador solo podrá asignar nuevos TAG a los usuarios con la numeración que le otorgue el Ministerio.</p> <p>Parágrafo 1: Los intermediadores tendrán un plazo máximo de tres (3) años, contados a partir de la vigencia de la presente Resolución, para realizar los cambios de TAG que fueron migrados inicialmente al sistema del Ministerio de Transporte. A partir del vencimiento de este plazo, todos los TAG deberán tener la codificación y cumplir los parámetros técnicos establecidos en la presente resolución.</p> <p>Parágrafo 2: No se permitirá la migración de los TAG a las personas jurídicas que pretendan ser intermediadores y a la fecha de expedición de la presente resolución no estén prestando el servicio de Recaudo Electrónico Vehicular (REV). En este caso todos los TAG deberán cumplir con las condiciones técnicas descritas en la presente resolución."</p>
1.10.4	CCI	17/3/2021	<p>(6) 1.10.4. Funciones del Sistema de Información de los INT IP/REV REV8</p> <p>Proveer la funcionalidad capaz de facturar al usuario IP/REV las transacciones recibidas de los diferentes OP IP/REV correspondientes a su TAG.</p> <p>Si bien se menciona la facturación, es demasiado importante tener claridad cómo es la facturación y cómo deben ser los contratos de mandato entre los OP y los INT para poder facturar la tarifa de peajes por ellos desde lo INT. Esto debe quedar validado con los conceptos de la DIAN</p> <p>Incluir como se debe ser esta facturación y mandatos requeridos</p>		NO	La facturación debe hacerse de acuerdo con las normas tributarias y contables vigentes. La oferta básica de interoperabilidad es la que establece las condiciones mínimas para regular las relaciones entre operadores e intermediadores.
Juan Manuel Vicente	F2X	10/3/2021	<p>1.10.4. Funciones del Sistema de Información de los INT IP/REV REV8</p> <p>TEXTO ACTUAL:</p> <p>Proveer la funcionalidad capaz de facturar al usuario IP/REV las transacciones recibidas de los diferentes OP IP/REV correspondientes a su TAG. Incluir como se debe ser esta facturación y mandatos requeridos</p> <p>si bien se menciona la facturación, es demasiado importante tener claridad cómo es la facturación y cómo deben ser los contratos de mandato entre los OP y los INT para poder facturar la tarifa de peajes por ellos desde lo INT. Esto debe quedar validado con los conceptos de la DIAN</p>		NO	La facturación debe hacerse de acuerdo con las normas tributarias y contables vigentes. La oferta básica de interoperabilidad es la que establece las condiciones mínimas para regular las relaciones entre operadores e intermediadores.



Juan Manuel Vicente	F2X	10/3/2021	<p>1.13. GENERALIDADES</p> <p>TEXTO ACTUAL:</p> <p>1.13. GENERALIDADES</p> <p>...</p> <p>El presente capítulo identifica las partes fundamentales del sistema de Recaudo Electrónico Vehicular (IP/REV). Para cada parte, se describen las funcionalidades, y los elementos de Hardware y software necesarios para garantizar la interoperabilidad de peajes del sistema IP/REV en Colombia. De igual manera, los requisitos (funcionales, de uso, de confiabilidad, de rendimiento, entre otros) que debe tener cada elemento de software y hardware son presentados. Lo anterior, esto sin desconocer que estos actores deberán proveer y operar los componentes adicionales que consideren para garantizar el correcto funcionamiento del sistema de peajes IP/REV y todo lo relacionado para cumplir a cabalidad con el objetivo y la visión del sistema IP/REV. De igual manera, el Operador IP/REV o el Intermediador IP/REV podrán en el ejercicio de las mejores prácticas instalar elementos de igual o mejores características, siempre que cumplan con los estándares aquí establecidos.</p> <p>TEXTO PROPUESTO: (rescatado de la resolución 3254)</p> <p>...</p> <p>El presente capítulo identifica las partes fundamentales de/sistema de Recaudo Electrónico Vehicular (IP/REV). Para cada parte, se describen las funcionalidades, y los elementos de Hardware necesarios para garantizar la interoperabilidad de peajes del sistema IP/REV en Colombia. De igual manera, los requisitos (funcionales, de uso, de confiabilidad, de rendimiento, entre otros) que debe tener cada elemento de hardware.</p> <p>Lo anterior, sin desconocer que los actores deberán proveer y operar los componentes adicionales que consideren y requieran para garantizar el correcto funcionamiento del sistema de peajes IP/REV y todo lo relacionado para cumplir a cabalidad con el objetivo y la visión del sistema IP/REV.</p> <p>El Actor Estratégico podrá instalar equipos equivalentes a los descritos en el presente capítulo siempre que garantice que el hardware que se instale: i) cumple con la visión del sistema, ii) presenten características semejantes, iii) cumple con los niveles de servicio establecidos en el Anexo 4 y los contratos de concesión, y iv) garantice la interoperabilidad del sistema</p> <p>Se debe dejar la modificación realizada en la resolución 3254 del 2018 que ya muchos sistemas de peaje se han implementado basado en esta decisión y cuentan con equipos similares a los requeridos.</p>	SI		<p>Se acepta el comentario.</p> <p>*1.13. GENERALIDADES</p> <p>El presente capítulo identifica las partes fundamentales del sistema de recaudo electrónico vehicular (IP/REV). Para cada parte, se describen las funcionalidades, y los elementos de Hardware necesarios para garantizar la Interoperabilidad de peajes del sistema IP/REV, en Colombia. De igual manera, los requisitos (funcionales, de uso, de confiabilidad, de rendimiento, entre otros), que debe tener cada elemento de hardware.</p> <p>Lo anterior, sin desconocer que los actores deberán proveer y operar los componentes adicionales que consideren y requieran para garantizar el correcto funcionamiento del sistema de peajes IP/REV y todo lo relacionado para cumplir a cabalidad con el objetivo y la visión del sistema IP/REV.</p> <p>El actor estratégico podrá instalar equipos equivalentes a los descritos en el presente capítulo siempre que garantice que el hardware que se instale: i) cumple con la visión del sistema, ii) presente características semejantes, iii) cumple con los niveles de servicio establecidos en el anexo 4 —OBIP— y los contratos de concesión, y iv) garantice la interoperabilidad del sistema”.</p>
1,13	CCI	17/3/2021	<p>(2) REQUISITOS FUNCIONALES DE HARDWARE</p> <p>1.13. GENERALIDADES</p> <p>El INT IP/REV deberá reponer el TAG RFID al usuario en caso de que este se dañe dentro de los 7 años inmediatamente siguientes a su instalación, a menos de que se trate de un daño derivado por el mal uso o instalación de este por parte del usuario.</p> <p>Los tags de RFID para uso vehicular pueden durar más de 7 años si son fabricados para este uso y siempre y cuando se sigan los cuidados adecuados. Sin embargo garantizar 7 años los dispositivos es un riesgo alto debido a que el proceso para establecer el origen de un daño es altamente costoso y complejo técnica y logísticamente, ya que la revisión debería hacerse en el vehículo, antes de retirar el tag.</p> <p>Proponemos una garantía de 2 años, periodo de cura más que suficiente para este tipo de elemento.</p> <p>TEXTO PROPUESTO:</p> <p>El INT IP/REV deberá demostrar que cuenta con certificaciones por parte del fabricante de sus tags en las que declare que bajo las condiciones ambientales de operación (luz, humedad, temperatura) propias del país, y en ausencia de daños físicos o eléctricos externos causados al mismo, los tags están en capacidad de operar por más de 7 años sin interrupción, siendo sus materiales de fabricación, tintas, circuitos, adhesivos y demás elementos óptimos para el uso planteado.</p> <p>El INT IP/REV deberá ofrecer garantía de reposición del TAG RFID al usuario, en caso de que este se dañe, de mínimo 2 años a partir de su instalación, siempre y cuando no se trate de un daño derivado del mal uso o mala instalación de este por parte del usuario.</p>	PARCIAL		<p>Se acepta parcialmente el comentario ajustando el ítem RH005 Usabilidad así:</p> <p>“El INT IP/REV deberá soportar que sus tags funcionan bajo las condiciones ambientales de operación (luz, humedad, temperatura) propias de Colombia, adicionalmente apropiado para la exposición a las condiciones dadas en vidrios panorámicos de los vehículos, o en exteriores para el caso de vehículos blindados, y en ausencia de daños físicos o eléctricos externos causados al mismo, los tags están en capacidad de operar por lo menos de 5 años sin interrupción, siendo sus materiales de fabricación, tintas, circuitos, adhesivos y demás elementos óptimos para el uso planeado.</p> <p>El INT IP/REV deberá ofrecer garantía de reposición del TAG RFID al usuario, en caso de que este se dañe, de mínimo 2 años a partir de su instalación, siempre y cuando no se trate de un daño derivado del mal uso o mala instalación de este por parte del usuario.</p> <p>La temperatura de operación debe estar comprendida entre -20°C y 60°C”</p>
1,13	CCI	17/3/2021	<p>(5) 1.13. GENERALIDADES</p> <p>1.13. GENERALIDADES</p> <p>...</p> <p>El presente capítulo identifica las partes fundamentales del sistema de Recaudo Electrónico Vehicular (IP/REV). Para cada parte, se describen las funcionalidades, y los elementos de Hardware y software necesarios para garantizar la interoperabilidad de peajes del sistema IP/REV en Colombia. De igual manera, los requisitos (funcionales, de uso, de confiabilidad, de rendimiento, entre otros) que debe tener cada elemento de software y hardware son presentados. Lo anterior, esto sin desconocer que estos actores deberán proveer y operar los componentes adicionales que consideren para garantizar el correcto funcionamiento del sistema de peajes IP/REV y todo lo relacionado para cumplir a cabalidad con el objetivo y la visión del sistema IP/REV. De igual manera, el Operador IP/REV o el Intermediador IP/REV podrán en el ejercicio de las mejores prácticas instalar elementos de igual o mejores características, siempre que cumplan con los estándares aquí establecidos.</p> <p>Se debe dejar la modificación realizada en la resolución 3254 del 2018 que ya muchos sistemas de peaje se han implementado basado en esta decisión y cuentan con equipos similares a los requeridos.</p> <p>El presente capítulo identifica las partes fundamentales de/sistema de Recaudo Electrónico Vehicular (IP/REV). Para cada parte, se describen las funcionalidades, y los elementos de Hardware necesarios para garantizar la interoperabilidad de peajes del sistema IP/REV en Colombia. De igual manera, los requisitos (funcionales, de uso, de confiabilidad, de rendimiento, entre otros) que debe tener cada elemento de hardware.</p> <p>Lo anterior, sin desconocer que los actores deberán proveer y operar los componentes adicionales que consideren y requieran para garantizar el correcto funcionamiento del sistema de peajes IP/REV y todo lo relacionado para cumplir a cabalidad con el objetivo y la visión del sistema IP/REV.</p> <p>El Actor Estratégico podrá instalar equipos equivalentes a los descritos en el presente capítulo siempre que garantice que el hardware que se instale: i) cumple con la visión del sistema, ii) presenten características semejantes, iii) cumple con los niveles de servicio establecidos en el Anexo 4 y los contratos de concesión, y iv) garantice la interoperabilidad del sistema</p>	SI		<p>Se acepta el comentario.</p> <p>*1.13. GENERALIDADES</p> <p>El presente capítulo identifica las partes fundamentales del sistema de recaudo electrónico vehicular (IP/REV). Para cada parte, se describen las funcionalidades, y los elementos de Hardware necesarios para garantizar la Interoperabilidad de peajes del sistema IP/REV, en Colombia. De igual manera, los requisitos (funcionales, de uso, de confiabilidad, de rendimiento, entre otros), que debe tener cada elemento de hardware.</p> <p>Lo anterior, sin desconocer que los actores deberán proveer y operar los componentes adicionales que consideren y requieran para garantizar el correcto funcionamiento del sistema de peajes IP/REV y todo lo relacionado para cumplir a cabalidad con el objetivo y la visión del sistema IP/REV.</p> <p>El actor estratégico podrá instalar equipos equivalentes a los descritos en el presente capítulo siempre que garantice que el hardware que se instale: i) cumple con la visión del sistema, ii) presente características semejantes, iii) cumple con los niveles de servicio establecidos en el anexo 4 —OBIP— y los contratos de concesión, y iv) garantice la interoperabilidad del sistema”.</p>
1,13	CCI	17/3/2021	<p>(6) REQUISITOS FUNCIONALES DE HARDWARE 1.13. GENERALIDADES</p> <p>✓ Placa consultada asociada a un TAG. Si al momento de la consulta el INT IP/REV, valida que el usuario tiene ya un TAG activo o inactivo, este no podrá realizar el proceso de asignación del TAG, dado lo anterior, si el usuario desea continuar con ese proceso de solicitud de TAG ante este intermediador, deberá realizar las acciones necesarias con el intermediador con el que tenga el TAG asociado para terminar su vinculación contractual IP/REV y este realice el proceso de notificación ante el SIGT con el estado de desvinculación.</p> <p>Es necesario definir un procedimiento para cuando el vehículo fue registrado por otro usuario que ya no es su dueño y no es posible contactarlo para que desvincule el vehículo de su cuenta. Esta situación es más frecuente que lo que se piensa y el nuevo dueño del vehículo no puede acceder al pago electrónico.</p> <p>✓ Placa consultada asociada a un TAG. Si al momento de la consulta el INT IP/REV, valida que el usuario tiene ya un TAG activo o inactivo, este no podrá realizar el proceso de asignación del TAG, dado lo anterior, si el usuario desea continuar con ese proceso de solicitud de TAG ante este intermediador, deberá realizar las acciones necesarias con el intermediador con el que tenga el TAG asociado para terminar su vinculación contractual IP/REV y este realice el proceso de notificación ante el SIGT con el estado de desvinculación.</p> <p>Los intermediadores con vehículos registrados de dueños anteriores que no hicieron la desvinculación deberán facilitar la cancelación de la cuenta antigua, una vez reciban la solicitud del nuevo propietario y validen la información.</p>	PARCIAL		<p>Se recibe la observación y acepta parcialmente y se incluye un párrafo después de:</p> <p>☐ Placa consultada asociada a un TAG.</p> <p>“Si al momento de la consulta el INT IP/REV, valida que el usuario tiene ya un TAG activo o inactivo, este no podrá realizar el proceso de asignación del TAG, dado lo anterior, si el usuario desea continuar con ese proceso de solicitud de TAG ante este intermediador, deberá realizar las acciones necesarias con el intermediador con el que tenga el TAG asociado para terminar su vinculación contractual IP/REV y este realice el proceso de notificación ante el SIGT con el estado de desvinculación.”</p> <p>Texto para incluir</p> <p>Si el actual propietario requiera instalar un TAG en su vehículo y este vehículo tenga un TAG asociado a otro usuario, el actual propietario a través de una carta (PQRS) solicitará al intermediador del el TAG asociado ejecutar el proceso de desvinculación.</p>

Juan Manuel Vicente	F2X	10/3/2021	<p>REQUISITOS FUNCIONALES DE HARDWARE 1.13. GENERALIDADES</p> <p>TEXTO ACTUAL: ✓ Placa consultada asociada a un TAG. Si al momento de la consulta el INT IP/REV, valida que el usuario tiene ya un TAG activo o inactivo, este no podrá realizar el proceso de asignación del TAG, dado lo anterior, si el usuario desea continuar con ese proceso de solicitud de TAG ante este intermediador, deberá realizar las acciones necesarias con el intermediador con el que tenga el TAG asociado para terminar su vinculación contractual IP/REV y este realice el proceso de notificación ante el SIGT con el estado de desvinculación.</p> <p>TEXTO PROPUESTO: ✓ Placa consultada asociada a un TAG. Si al momento de la consulta el INT IP/REV, valida que el usuario tiene ya un TAG activo o inactivo, este no podrá realizar el proceso de asignación del TAG, dado lo anterior, si el usuario desea continuar con ese proceso de solicitud de TAG ante este intermediador, deberá realizar las acciones necesarias con el intermediador con el que tenga el TAG asociado para terminar su vinculación contractual IP/REV y este realice el proceso de notificación ante el SIGT con el estado de desvinculación.</p> <p>Los intermediadores con vehículos registrados de dueños anteriores que no hicieron la desvinculación deberán facilitar la cancelación de la cuenta antigua, una vez reciban la solicitud del nuevo propietario y validen la información.</p> <p>Es necesario definir un procedimiento para cuando el vehículo fue registrado por otro usuario que ya no es su dueño y no es posible contactarlo para que desvincule el vehículo de su cuenta. Esta situación es más frecuente que lo que se piensa y el nuevo dueño del vehículo no puede acceder al pago electrónico.</p>	PARCIAL		<p>Se recibe la observación y acepta parcialmente y se incluye un párrafo después de:</p> <p>□ Placa consultada asociada a un TAG.</p> <p>"Si al momento de la consulta el INT IP/REV, valida que el usuario tiene ya un TAG activo o inactivo, este no podrá realizar el proceso de asignación del TAG, dado lo anterior, si el usuario desea continuar con ese proceso de solicitud de TAG ante este intermediador, deberá realizar las acciones necesarias con el intermediador con el que tenga el TAG asociado para terminar su vinculación contractual IP/REV y este realice el proceso de notificación ante el SIGT con el estado de desvinculación."</p> <p>Texto para incluir</p> <p>Si el actual propietario requiera instalar un TAG en su vehículo y este vehículo tenga un TAG asociado a otro usuario, el actual propietario a través de una carta (PQRS) solicitará al intermediador del el TAG asociado ejecutar el proceso de desvinculación.</p>
1,14	CCI	17/3/2021	<p>(2) REQUISITOS FUNCIONALES DE HARDWARE</p> <p>1.14. GENERALIDADES</p> <p>TEXTO ACTUAL: 1.14. TAG RFID ISO 18000 63 (ON BOARD UNIT OBU) El Intermediador deberá instalar directamente el TAG RFID en el vehículo del usuario, con el fin de constatar que las características del vehículo en donde se realiza la instalación concuerdan con la información aportada por el usuario.</p> <p>La responsabilidad de la entrega de información veraz del vehículo es del usuario, el INT buscará validar dicha información pero si esta es incorrecta el tag podrá ser desactivado inmediatamente se compruebe que la placa o características no coinciden con el vehículo que transita por el peaje.</p> <p>TEXTO PROPUESTO: El usuario deberá registrar e instalar el tag en el vehículo de acuerdo a las recomendaciones entregadas por el INT y reportar las características del vehículo en donde se instalará el dispositivo. Los intermediarios podrán validar dicha información con las bases de datos de RUNT, tarjeta de propiedad, foto del vehículo, presencia física del vehículo entre otros. En todo caso será obligación del usuario reportar adecuadamente la información al momento de la vinculación de un vehículo a una cuenta IP/REV.</p>	PARCIAL		<p>Se recibe la observación y acepta parcialmente y se modifica el ítem al cual hace alusión</p> <p>Se modifica en el cuadro el segundo ítem de usabilidad</p> <p>1.14. TAG RFID ISO 18000-63 (ON BOARD UNIT - OBU)</p> <p>Usabilidad</p> <p>• El usuario deberá registrar e instalar el tag en el vehículo de acuerdo con las recomendaciones entregadas por el intermediador y este último será responsable de generar las herramientas físicas, virtuales o las que haya lugar, para la correcta instalación, uso y cuidado del TAG por parte del usuario, así mismo facilitará en diferentes medios físicos o virtuales soporte técnico respectivo.</p>
Juan Manuel Vicente	F2X	10/3/2021	<p>1.15.1. FRONT END INFRAESTRUCTURA PARA SERVICIO A NIVEL DE VÍA IP/REV</p> <p>1.15.1.15. Equipos de monitoreo meteorológico</p> <p>TEXTO ACTUAL: Se recomienda contar con equipos de monitoreo meteorológico que informen sobre las condiciones climatológicas. Los requisitos para estos equipos son los siguientes TEXTO PROPUESTO: Eliminar este punto</p> <p>En la medida en que esto es una mera recomendación y que los proyectos de 4G en adelante cubren este elemento en sus sistemas de ITS de forma obligatoria, se sugiere eliminar este punto que no tiene nada que ver con el recaudo electrónico vehicular.</p>		NO	<p>No se acepta la observación, dado que el texto enuncia que es una recomendación</p>
Juan Manuel Vicente	F2X	10/3/2021	<p>1.15.1. FRONT END INFRAESTRUCTURA PARA SERVICIO A NIVEL DE VÍA IP/REV 1.15.1.4. Cámaras de seguridad d</p> <p>TEXTO ACTUAL: Las imágenes de las cámaras serán transmitidas al centro de control de la plaza de peaje. Allí serán almacenadas de forma cifrada empleando AES 256.</p> <p>TEXTO PROPUESTO: Las imágenes de las cámaras serán transmitidas al centro de control de la plaza de peaje</p> <p>Las cámaras de seguridad planteadas en IP/REV son cámaras panorámicas PTZ cuya funcionalidad es visualizar el estado operativo del peaje y no contienen ninguna información sensible que deba ser protegida.</p> <p>Esta consideración lo que genera es mayor necesidad de discos, servidores de video independientes, mayor lentitud en el acceso a la información, incompatibilidad con los repuestos comunes y complejidades innecesarias. Las cámaras panorámicas son inclusive publicadas en muchos proyectos vía las páginas web de forma abierta para que los usuarios consulten el estado de las vías.</p>	SI		<p>Se recibe la observación y acepta parcialmente y se modifica todo el texto en la pág. 73 en el cuadro ítem usabilidad</p> <p>"Usabilidad: Las imágenes de las cámaras serán transmitidas al centro de control de la plaza de peaje, teniendo un esquema de cadena de custodia de esa información en la plaza de peaje."</p>
Juan Manuel Vicente	F2X	10/3/2021	<p>1.15.1.1. Unidad de lectura de dispositivo TAG RFID</p> <p>Vehículos Blindados</p> <p>TEXTO ACTUAL: ... El techo del vehículo. Algunos vehículos como camiones, buses y otros de gran tamaño, podrán portar TAG diseñados para ser instalados en el techo del mismo, con línea de vista directa con las antenas de los peajes</p> <p>TEXTO PROPUESTO: Eliminar este literal</p> <p>Instalar tags en los techos de los vehículos podría llevar a lecturas cruzadas entre carriles de telepeaje contiguos, especialmente los carriles mixtos por la alta presencia de metal en las estructuras.</p> <p>Antes de emitir esta recomendación habría que homologar los tipos de dispositivos, seguramente tags de mucha menor ganancia y lectura a menor distancia.</p> <p>Se recomienda eliminar este punto y con la colaboración del comité técnico que establece el Anexo 6, dar la correcta evolución a este tema.</p>	SI		<p>Se recibe la observación y acepta parcialmente y se modifica el literal C del acápite Vehículos Blindados, así:</p> <p>"c) El techo del vehículo. Algunos vehículos como camiones, buses y otros de gran tamaño, podrán portar TAG diseñados para ser instalados en el techo de este, con línea de vista directa con las antenas de los peajes, o donde el Intermediador determine y le guíe al usuario, siempre y cuando se garantice la correcta la lectura del TAG y el intermediador asumirá la responsabilidad de la indicación de esta instalación."</p>
Paula González Villota	Copiloto	16/3/2021	<p>consideramos que el EPC debe ser estándar y no adicionar PLACA y Categoría del vehículo, ya que esto afecta los TAGs existentes del mercado e impactará el pro-ceso de registro de los vehículos, porque obliga conocer dichos datos previo al grabado del EPC en cada TAG, dado que la programación del TAG cambia totalmente al definirse un Banco de Memoria EPC estándar solo para Colombia, esto implica adicional que las claves deben estar en cada centro de distribución de tag para efectuar estas modificaciones, lo que expone la integridad de estas PW a los representantes operativos/comerciales de cada intermediador, por lo tanto el riesgo es muy alto y toma tiempo y costos significativos, adicional a que implica tomar otras medidas en temas de distribución y operación para garantizar la seguridad, sin que represente ningún aporte al modelo y al contrario es un obstáculo para la masificación.</p>	SI		<p>Se acepta la observación y se elimina esta exigencia</p>
Paula González Villota	Copiloto	16/3/2021	<p>En el documento menciona que se debe garantizar la durabilidad por un periodo de al menos 5 años, sin embargo, en otro aparte menciona que el Tag debe tener un tiempo de vida útil de 7 años. ¿Cuál es la indicada? Adicional el tiempo de reposición durante el cual el Intermediador debe asumir el tag (7 años) es muy extenso y debería ser parte de los valores agregados de cada intermediador en su oferta de valor.</p>	PARCIAL		<p>Se acepta parcialmente el comentario ajustando el ítem RH005 Usabilidad así:</p> <p>"El INT IP/REV deberá soportar que sus tags funcionan bajo las condiciones ambientales de operación (luz, humedad, temperatura) propias de Colombia, adicionalmente apropiado para la exposición a las condiciones dadas en vidrios panorámicos de los vehículos, o en exteriores para el caso de vehículos blindados, y en ausencia de daños físicos o eléctricos externos causados al mismo, los tags están en capacidad de operar por lo menos de 5 años sin interrupción, siendo sus materiales de fabricación, tintas, circuitos, adhesivos y demás elementos óptimos para el uso planeado.</p> <p>El INT IP/REV deberá ofrecer garantía de reposición del TAG RFID al usuario, en caso de que este se dañe, de mínimo 2 años a partir de su instalación, siempre y cuando no se trate de un daño derivado del mal uso o mala instalación de este por parte del usuario.</p> <p>La temperatura de operación debe estar comprendida entre -20°C y 60°C"</p>

Miguel Dages	Cibergenius	15/3/2021	<p>Solicito se incorporen lo siguientes cambios ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DEL TAG</p> <p>1.MEMORIA DE USUARIO.- Se especifica la información que debe contener la memoria de usuario: Placa 48 bits Clase de Vehículo: 16 bits Emisores: 32 bits Intermediadores: 7 bits</p> <p>Total de Bits: 103</p> <p>Debido esto, y al surgimiento de nuevos modelos de Tags RFID. con memoria de usuario de 128 bits, solicito:</p> <p>SE MODIFIQUE LA CAPACIDAD DE LA MEMORIA DE USUARIO DE 512 BITS A 128 BITS.</p> <p>2.-En el Banco de Memoria EPC, en el Encabezado, como el EPC, hace un mapeo de los Identificadores de Aplicación, , el Código GIAI, se mapea del 8004 a la cadena binaria: 00110100.. Para mayor claridad:</p> <p>SOLICITÓ QUE EN EL VALOR DEL ENCABEZADO SE COLOQUE 8004, MAPEADO A : 00110100</p> <p>3.- Banco de Memoria reservado.- Consideramos que también es importante proteger el Kill Password.</p> <p>Debido a esto solicitamos que se incluya el mismo procedimiento del Access Password para el Kill Password.</p>	PARCIAL		Se ajusta el numeral 1.14 del Anexo 1.
Juan Manuel Vicente	F2X	10/3/2021	<p>1.15.1.13. Instalaciones eléctricas</p> <p>TEXTO ACTUAL: 1.15.1.10. Sistema para gestión de información de carril IP/REV. Todas las instalaciones eléctricas deben realizarse de acuerdo con lo establecido en las normas nacionales para tal fin, es decir, cumplir con la norma NTC 2050 y RETIE. De igual manera, todos los equipos eléctricos presentes a nivel de carril IP/REV de los peajes, deberán contar con las protecciones eléctricas a nivel de sobretensiones y cortocircuito. TEXTO PROPUESTO: Adicionar: Para peajes existentes cuya construcción fue anterior a 2005 se podrá sustentar el no cumplimiento de RETIE especialmente a nivel de carriles y se deben aplicar las mejores prácticas de seguridad con la infraestructura actual.</p> <p>Existen peajes en el País cuya infraestructura física es muy antigua y cumplir completamente con RETIE requiere una intervención mayor en obra civil (En la mayoría de peajes de INVIAS no es posible garantizar esta consideración en la infraestructura actual) por tal razón se recomienda que sea completamente aplicada para peajes nuevos y que en los peajes existentes se cumpla parcialmente a nivel de acometidas principales y estación pero a nivel de islas se realice la conexión bajo las mejores prácticas con la infraestructura existente.</p>		NO	No se acepta la observación, se mantiene el mismo texto, dado que el RETIE es obligatorio y contempla una serie de excepciones derivadas del campo de aplicación
Juan Manuel Vicente	F2X	10/3/2021	<p>1.15.1.2. Sistema para reconocimiento de número de placa</p> <p>TEXTO ACTUAL: El sistema de reconocimiento de placas debe tener una efectividad igual o superior al 95%, para placas en buen estado de conservación y limpieza. El sistema de reconocimiento de placas debe tener un tiempo de respuesta inferior a 2 segundos desde el momento en que se realiza la fotografía hasta que se obtiene el texto de la placa del vehículo. La cámara empleada para este sistema debe tener un grado de protección IP66. Las cámaras para grabación de placas deberán entregar su información de forma inmediata al centro de control de la plaza de forma inmediata al centro de control de la plaza de peaje. TEXTO PROPUESTO: El sistema de reconocimiento de placas debe tener una efectividad igual o superior al 95%, para placas en buen estado de conservación y limpieza. El sistema de reconocimiento de placas debe tener un tiempo de respuesta inferior a 2 segundos desde el momento en que se procesa la fotografía hasta que se obtiene el texto de la placa del vehículo. La cámara empleada para este sistema debe tener un grado de protección IP66. Las cámaras para grabación de placas deberán entregar su información de forma inmediata al centro de control de la plaza de forma inmediata al centro de control de la plaza de peaje</p> <p>Se sugiere cambiar la expresión "desde el momento en que se realiza la fotografía" por "desde el momento en que se procesa la fotografía". Esto permite eliminar efectos de latencia de red u otros, poder hacer pruebas directamente el motor de procesamiento libre de otros elementos, y habilitar para IP/REV motores de procesamiento compartidos en servidores OCR de estación, que permiten mejor escalabilidad en crecimiento, redundancia y costo-eficiencias.</p>		NO	No se acepta la observación, el momento en que se captura la fotografía corresponde al momento del paso, por lo que los niveles de disponibilidad toman este momento como el punto de partida para todas sus mediciones. Se mantiene el mismo texto
Juan Manuel Vicente	F2X	10/3/2021	<p>1.15.1.8. Paneles de señalización variable</p> <p>TEXTO ACTUAL: "Paneles de señalización variable" TEXTO PROPUESTO: "Display de tarifas e información de carril"</p> <p>Cambiar nombre a este elemento por display de tarifas e informativo. ver comentarios anteriores</p>	PARCIAL		Se ajusta la tabla 1.15.1.8 en el ítem Usabilidad así: "● Los paneles de señalización variable deberán ser visibles desde el punto de entrada al carril IP/REV desde la ubicación del conductor del vehículo, sin importar su categoría. ● Estos paneles deben estar ubicados debajo del semáforo que indica la autorización para continuar el paso por el peaje, a fin de garantizar un único punto de vista a los Usuarios IP/REV, cumpliendo con las consideraciones de localización presentadas en el manual de señalización vial 2015 (Capítulo 2, Sección 2.1 Generalidades de las señales verticales, apartado 4 ubicación). ● De igual manera, teniendo en cuenta que el dispositivo debe ubicarse debajo del semáforo, se deberá cumplir con las consideraciones de diseño; de distancia mínima de visibilidad y lectura presentadas en el manual de señalización vial 2015, (Capítulo 2, Sección 2.4.3.2 Tamaño de letras), adoptado por el Ministerio de Transporte."
Juan Manuel Vicente	F2X	10/3/2021	<p>1.15.1.8. Paneles de señalización variable</p> <p>TEXTO ACTUAL: De igual manera, deben cumplir con las consideraciones de diseño; de distancia mínima de visibilidad y lectura presentadas en el manual de señalización vial 2015, (Capítulo 2, Sección 2.7 Señales de mensaje variable), adoptado por el Ministerio de Transporte. TEXTO PROPUESTO: Eliminar esta condición</p> <p>Mismas consideraciones explicadas anteriormente en el cuadro</p>	PARCIAL		Se ajusta la tabla 1.15.1.8 en el ítem Usabilidad así: "● Los paneles de señalización variable deberán ser visibles desde el punto de entrada al carril IP/REV desde la ubicación del conductor del vehículo, sin importar su categoría. ● Estos paneles deben estar ubicados debajo del semáforo que indica la autorización para continuar el paso por el peaje, a fin de garantizar un único punto de vista a los Usuarios IP/REV, cumpliendo con las consideraciones de localización presentadas en el manual de señalización vial 2015 (Capítulo 2, Sección 2.1 Generalidades de las señales verticales, apartado 4 ubicación). ● De igual manera, teniendo en cuenta que el dispositivo debe ubicarse debajo del semáforo, se deberá cumplir con las consideraciones de diseño; de distancia mínima de visibilidad y lectura presentadas en el manual de señalización vial 2015, (Capítulo 2, Sección 2.4.3.2 Tamaño de letras), adoptado por el Ministerio de Transporte."

Juan Manuel Vicente	F2X	10/3/2021	<p>1.15.2.4. Gestión de la base de datos con información de los dispositivos TAG RFID activados</p> <p>TEXTO ACTUAL:            FUNCIONAL: El equipo de cómputo deberá soportar el procesamiento, almacenamiento y visualización para garantizar la gestión de la base de datos de dispositivos TAG RFID activados y que ha sido descargada desde los INT IP/REV. La base de datos de los dispositivos TAG RFID activados deberá estar cifrada con un algoritmo AES 256 o mejor. TEXTO PROPUESTO:            FUNCIONAL: El equipo de cómputo deberá soportar el procesamiento, almacenamiento y visualización para garantizar la gestión de la base de datos de dispositivos TAG RFID activados y que ha sido descargada desde los INT IP/REV.</p> <p>La lista de TAG's es manejada sin cifrado en el envío de los INT al SIGT (el canal es encriptado SSL, pero no la información recibida). Los OP necesitan utilizar estas bases de datos sin encriptación en las bases de datos de carriles para garantizar velocidad de apertura de la barrera. A nivel operativo, los números de tags son necesario para poder realizar diagnóstico de funcionamiento y resolución de disputas en los diferentes niveles del peaje.</p> <p>El TID no es información sensible desde que el mismo protocolo ISO-18000-63 permite la lectura libre del TID sin necesidad de claves y es lo que hace que el protocolo sea abierto.</p> <p>Consideramos importante sin embargo, que el INT IP/REV guarde de forma segura la información sensible del usuario como son sus vehículos, información personal y en especial sus medios de pago.</p>	PARCIAL		<p>Se recibe la observación y acepta parcialmente y se modifica en la tabla en el primer ítem de la descripción del tipo "Funcional"</p> <p>*1.15.2.4. Gestión de la base de datos con información de los dispositivos TAG RFID activados</p> <p>Funcional</p> <p>• El equipo de cómputo deberá soportar el procesamiento, almacenamiento y visualización para garantizar la gestión de la base de datos de dispositivos TAG RFID activados y que ha sido descargada desde los INT IP/REV. Para que el operador pueda realizar el diagnóstico y resolución de disputas deberá seguir procedimientos de custodia de la información que serán responsabilidad del Intermediador y Operador, todo esto siguiendo preceptos de la Ley 1581 de 2012."</p>
Paula González Villota	Copiloto	16/3/2021	<p>Consideramos que solo se debe mantener grabado el número del TAG ID. Y el EPC mantenerlo en el chip del TAG. El teléfono debe especificarse dentro de los canales de llegada del intermediador al usuario como lo es la página web, redes, Aplicaciones, etc.</p>	PARCIAL		<p>Se ajustó el numeral 1.14 del Anexo 1.</p>
Juan Manuel Vicente	F2X	10/3/2021	<p>1.3.1.7. Definición del tiempo de retención de la información</p> <p>TEXTO ACTUAL:            1.3.1.7. Definición del tiempo de retención de la información La información que se almacena en los sistemas inteligentes, además de tener potencial para la supervisión y conocimiento del sector, así como soportar la generación de políticas, puede ser empleada como prueba o material de apoyo en caso de procesos judiciales (investigación de accidentes de tránsito, hurtos, entre otros). El Ministerio de Transporte define como o término de retención de la información el término de cinco (5) años para el almacenamiento de información, imágenes, videos, entre otros. TEXTO PROPUESTO: El Ministerio de Transporte define como término de retención de la información cinco (5) años. Para el caso de las pruebas que permiten la comprobación del Paso, el actor estratégico podrá elegir el tipo de información a almacenar (imágenes, secuencia de imágenes, videos, o cualquier otra tecnología) siempre que, permita identificar plenamente como mínimo: placa, categoría y ejes del vehículo, imagen de reconocimiento de la placa (Imagen OCR), imagen del vehículo, hora y fecha, identificación de/peaje y carril, número del TAG y valor pagado. La información que se almacena, además de tener potencial para la supervisión y conocimiento del sector, así como soportar la generación de políticas, puede ser empleada como prueba o material de apoyo en caso de procesos judiciales (investigación de accidentes de tránsito, hurtos, entre otros).</p> <p>"Se debe completar la definición del tiempo de retención con definición que se modificó en la res 3254 del 2018</p>	SI		<p>Se ajusta el numeral 1.3.1.7 así:</p> <p>"Definición del tiempo de retención de la información</p> <p>El Ministerio de Transporte define como término de retención de la información cinco (5) años. Para el caso de las pruebas que permiten la comprobación del paso, el actor estratégico podrá elegir el tipo de información a almacenar (imágenes, secuencia de imágenes, videos, o cualquier otra tecnología), siempre que permita identificar plenamente como mínimo: placa, categoría y ejes del vehículo, imagen de reconocimiento de la placa (imagen OCR), imagen del vehículo, hora y fecha, identificación del peaje y carril, número del TAG y valor pagado.</p> <p>La información que se almacena, además de tener potencial para la supervisión y conocimiento del sector, así como soportar la generación de políticas, puede ser empleada como prueba o material de apoyo en caso de procesos judiciales (investigación de accidentes de tránsito, hurtos, entre otros)".</p>
1.3.1.8	CCI	17/3/2021	<p>En la resolución ya estaba planteado un manejo inicial para estas incidencias, que permanece en el artículo 1.3.1.8:            "... 1.3.1.8. Protocolo de pasos con pago por otros medios            Existe la posibilidad de que se presenten situaciones en las que el usuario IP/REV no pueda completar el pago electrónico por situaciones ajenas al OP IP/REV:            - Falta de saldo            - Errores en la lectura del dispositivo TAG RFID, incluyendo un posible mal funcionamiento de este            En ambos casos, el vehículo será desviado a un carril de pago manual y el paso será procesado como paso regular con la correspondiente modalidad de pago.            El OP IP/REV debe tener forma de asegurar que no se está produciendo un fallo en el lector de carril IP/REV con, al menos, otro lector instalado en otra vía, un lector portátil, o cualquier otro método, de lo contrario deberá dejar pasar al usuario, que puede no tener –o querer utilizar– otro medio de pago para satisfacer la tarifa de peaje"</p> <p>Efectivamente, los intermediadores hoy ofrecemos, o podríamos ofrecer sin mayor complejidad, sistemas para la consulta en línea de los saldos, que podrían servir de respaldo en varias formas:            - Desde dispositivos móviles            - Desde páginas web especiales para operadores en donde puedan validar el saldo en línea, y dirimir una disputa con un usuario que dice tener saldo            - Incluso en futuras iteraciones de IP/REV, los carriles podrían tener un proceso de consulta secundaria a directa a los intermediadores en el caso en el que la lista local no autorice</p> <p>Implementando estas medidas, sólo en aquellos casos en los que falle el sistema del operador, y además no exista forma de realizar una comunicación en línea desde el peaje hacia el intermediador, tendría el operador que estar obligado a permitir el paso.</p> <p>En cualquier caso, encontramos también que en la resolución no está claro el manejo de estos casos residuales, y que actor debe asumir la mora en el pago y la eventual pérdida del ingreso. Sugerimos también que se aclare este punto.</p> <p>Como último punto de esta sección, hacemos referencia a la obligación que este proyecto de resolución impone de no realizar cobros a los usuarios de IP/REV más allá del valor del peaje.</p>	PARCIAL		<p>Se identifica que el escenario propuesto puede presentar inconvenientes. Por lo tanto se niega el paso cuando el TAG tenga saldo insuficiente. Se ajusta la tabla de casos de uso del sistema IP/REV</p>
Paula González Villota	Copiloto	16/3/2021	<p>no estamos de acuerdo con la instalación 100% de los Tags por parte del Intermediador. Al ser un TAG pasivo, un ade-cuado instructivo es suficiente para el proceso y garantizar su correcta instalación. Dado que frenaría el objetivo de masificación y afectaría significativamente los costos logísticos. Adicionalmente, consideramos como una barrera de ingreso al servicio y su masificación, solicitar documentos adicionales a verificar como lo es la tarjeta de propiedad y la licencia de tránsito del vehículo, al igual que podría ir en contra de la ley anti-trámites. Adicional hoy en día hay una validación previa en la estación de peaje que tiene elementos suficientes de confirmación de la misma.</p>	PARCIAL		<p>Se ajustó el numeral 1.14 del Anexo 1.</p>
Juan Manuel Vicente	F2X	10/3/2021	<p>1.5. ENTORNO OPERACIONAL Y DE SOPORTE</p> <p>TEXTO ACTUAL:            "Paneles de señalización variable" TEXTO PROPUESTO:            "Display de tarifas e información de carril</p> <p>"El catalogar los display de tarifas del peaje como un panel de mensaje variable y remitir en el anexo técnico al cumplimiento del manual de señalización vial hace inviable técnicamente este tipo de equipo en un carril de peaje.</p> <p>Esto debido a que para este tipo de elementos, el manual de señalización vial solo supone paneles para uso en vías en donde deben ser visualizados a altas velocidades y a grandes distancias, por lo cual solo se tienen opciones de letras de 45cm de altura y de 30 cm dependiendo la velocidad de diseño de la vía. Este tamaño de letra en un carril de peaje supone equipos que superan los 2 metros de ancho lo que es imposible de ubicar en una isla de peaje. Se debe cambiar el nombre de este elemento y no remitir su cumplimiento al manual de señalización vial.</p>	PARCIAL		<p>Se ajusta la tabla 1.15.1.8 en el ítem Usabilidad así:</p> <p>"● Los paneles de señalización variable deberán ser visibles desde el punto de entrada al carril IP/REV desde la ubicación del con-ductor del vehículo, sin importar su categoría.            ● Estos paneles deben estar ubicados debajo del semáforo que indica la autorización para continuar el pas por el peaje, a fin de garantizar un único punto de vista a los Usuarios IP/REV, cum-pliendo con las consideraciones de localización presentadas en el manual de señalización vial 2015 (Capítulo 2, Sección 2.1 Generalidades de las señales verticales, apartado 4 ubicación).            ● De igual manera, teniendo en cuenta que el dispositivo debe ubi-carse debajo del semáforo, se deber cumplir con las considera-ciones de diseño: de distancia mínima de visibilidad y lectura pre-sentadas en el manual de señalización vial 2015, (Capítulo 2, Sección 2.4.3.2 Tamaño de letras), adoptado por el Ministerio de Transporte."</p>

Alejandro Uribe	Gopass	8/3/2021	1.5. Sobre lo conversado en las mesas de trabajo del Proyecto de Resolución En las mesas de trabajo del proyecto se manifestó que la funcionalidad de los TAGS en circulación no se iba a afectar.	SI	<p>Se ajusta la redacción para generar un periodo de transición para los TAG instalados con anterioridad a la expedición de la Resolución y los que se encuentran en inventario.</p> <p>"Artículo 12. Migración de TAG en circulación e inventario. Una vez al Intermediador le sea otorgada la Habilitación, esté deberá migrar al SIGT o sistema de información que destine el Ministerio de Transporte, los TAG que a la fecha de la entrada en vigencia de la presente Resolución tenga en circulación o en inventario. La información por migrar de los TAG en circulación será el TID, EPC, placa y clase de vehículo. Para los TAG en inventario la información a migrar será el TID, el número de factura de compra y fecha.</p> <p>Esta migración deberá realizarse dentro de los veinte (20) días siguientes a la expedición del acto que le otorgue la habilitación. Los TAG para ser migrados deberán cumplir con lo establecido en el Decreto 2060 de 2015 y con las condiciones técnicas y de interoperabilidad establecidas en la presente resolución. Una vez realizada la migración, el intermediador solo podrá asignar nuevos TAG a los usuarios con la numeración que le otorgue el Ministerio.</p> <p>Parágrafo 1: Los intermediadores tendrán un plazo máximo de tres (3) años, contados a partir de la vigencia de la presente Resolución, para realizar los cambios de TAG que fueron migrados inicialmente al sistema del Ministerio de Transporte. A partir del vencimiento de este plazo , todos los TAG deberán tener la codificación y cumplir los parámetros técnicos establecidos en la presente resolución.</p> <p>Parágrafo 2: No se permitirá la migración de los TAG a las personas jurídicas que pretendan ser intermediadores y a la fecha de expedición de la presente resolución no estén prestando el servicio de Recaudo Electrónico Vehicular (REV). En este caso todos los TAG deberán cumplir con las condiciones técnicas descritas en la presente resolución."</p>
Juan Manuel Vicente	F2X	10/3/2021	<p>1.6. ESCENARIOS OPERACIONALES</p> <p>TEXTO ACTUAL: 1.6. ESCENARIOS OPERACIONALES En esta sección se describen los escenarios operacionales del sistema para IP/REV, haciendo énfasis en la interacción de los sistemas de información de los OP IP/REV (verificación de saldos y notificación de cobros) y de los INT IP/REV (dispositivos TAG RFID certificados o deshabilitados, dispositivo TAG RFID con tarifa especial y saldos).</p> <p>TEXTO PROPUESTO: 1.6. ESCENARIOS OPERACIONALES En esta sección se describen los escenarios operacionales del sistema para IP/REV, haciendo énfasis en la interacción de los sistemas de información de los OP IP/REV (verificación de saldos y notificación de cobros) y de los INT IP/REV (dispositivos TAG RFID certificados o deshabilitados y saldos).</p> <p>No es correcta esta definición debido a que la condición de tarifa especial deben ser gestionados directamente por los OP que son las entidades que pueden determinar si un vehículo específico tiene una condición especial en sus peajes y para cuál de ellos. Quien define las tarifas son los OP y no los intermediarios.</p>	SI	<p>Aceptado, se ajustarán numerales 1.6.1.6 y 1.6.1.7, indicando que la obligación de reporte al Sistema IP/REV respecto de los usuarios con calidad de exentos y con tarifas especiales, estará a cargo del Operador IP/REV, con base en la información que le reporten a estos el INVIAS o la entidades concedente o contratantes según sea el caso.</p> <p>"1.6.1.6. Notificación de dispositivos TAG RFID exentos Un Usuario con calidad de exento otorgada por el INVIAS de conformidad con la ley 787 de 2002, deberán presentar la solicitud de adquisición del TAG RFID ante el Intermediador de su elección, siguiendo los procedimientos conforme la normatividad vigente y los lineamientos del INVIAS.</p> <p>En los peajes en los que se cuente con el Sistema IP/REV, el Operador IP/REV podrá cesar la identificación de Usuarios con calidad de exentos a través del TIE a los seis (6) meses siguientes a la obtención de su habilitación como actor estratégico, debiendo informar a los usuarios con calidad de exentos de manera oportuna la fecha en la que la identificación a través del TIE cesará, para que estos puedan gestionar la migración hacia el Sistema IP/REV.</p> <p>Mientras se cumple la implementación del Sistema IP/REV en todos los peajes del país, Los Usuarios con calidad de exentos deberán identificarse con el TIE en aquellos peajes que no cuenten con la tecnología de identificación mediante el dispositivo TAG RFID."</p> <p>"1.6.1.7. Gestión de tarifas especiales El interesado debe realizar una solicitud ante el concedente de la plaza de peaje (ANI, INVIAS o Entidad Territorial), y justificar que cumple con las condiciones para hacerse acreedor del beneficio (esto es, que reside en la vecindad, entre otras).</p> <p>En la actualidad, un usuario que obtiene el beneficio de una tarifa especial en un punto de peaje se identifica en el carril manual por medio de una TIE o tarjeta inteligente, o cualquier otro medio expedido por el concedente respectivo, o por su concesionario, en caso de que así se haya acordado.</p> <p>Con el sistema IP/REV, no se hará necesario el uso de una TIE por parte de los usuarios en los peajes que</p>
Juan Manuel Vicente	F2X	10/3/2021	<p>1.6.1.6. Notificación de dispositivos TAG RFID exentos</p> <p>TEXTO ACTUAL: 1.6.1.6. Notificación de dispositivos TAG RFID exentos Un Usuario con calidad de exento otorgada por el INVIAS de conformidad con la ley 787 de 2002, deberán presentar la solicitud de adquisición del TAG RFID ante el Intermediador de su elección, siguiendo los procedimientos conforme la normatividad vigente y los lineamientos del INVIAS. El Ministerio de Transporte prevé un periodo de transición de seis (6) meses hasta el uso exclusivo del dispositivo TAG RFID para el proceso de los pasos de vehículos exentos, durante el cual el usuario exento podrá hacer uso de ambas tecnologías (TIE y dispositivo TAG RFID) de acuerdo con sus necesidades.</p> <p>TEXTO PROPUESTO: 1.6.1.6. Notificación de dispositivos TAG RFID exentos Un Usuario con calidad de exento otorgada por el INVIAS de conformidad con la ley 787 de 2002, deberá solicitar al INVIAS o la entidad que le Ministerio de Transporte designe la solicitud de instalación del TAG, esta entidad actuará como intermediador para gestionar los tags y listas de exentos enviadas a los OP y al SIGT. Dicha entidad será encargada de garantizar la instalación de los dispositivos en los vehículos exentos y la administración de dicha información.</p> <p>Los TAG exentos tiene una condición especial y estos deben ser emitidos por la entidad competente y garantizar que efectivamente están instalados en el vehículo que tiene esta condición especial. Los intermediadores no tendrán la potestad de definir esta condición y no pueden asumir ante entes de control dicha responsabilidad. El invias o la entidad que el ministerio define debe emitir y controlar estos tags Exentos. Estas listas deben ser reportadas bajo el protocolo IP/REV en las listas de vehículos exentos de pago en todo el País.</p>	SI	<p>Aceptado, se ajustarán numerales 1.6.1.6 y 1.6.1.7, indicando que la obligación de reporte al Sistema IP/REV respecto de los usuarios con calidad de exentos y con tarifas especiales, estará a cargo del Operador IP/REV, con base en la información que le reporten a estos el INVIAS o la entidades concedente o contratantes según sea el caso.</p> <p>"1.6.1.6. Notificación de dispositivos TAG RFID exentos Un Usuario con calidad de exento otorgada por el INVIAS de conformidad con la ley 787 de 2002, deberán presentar la solicitud de adquisición del TAG RFID ante el Intermediador de su elección, siguiendo los procedimientos conforme la normatividad vigente y los lineamientos del INVIAS.</p> <p>En los peajes en los que se cuente con el Sistema IP/REV, el Operador IP/REV podrá cesar la identificación de Usuarios con calidad de exentos a través del TIE a los seis (6) meses siguientes a la obtención de su habilitación como actor estratégico, debiendo informar a los usuarios con calidad de exentos de manera oportuna la fecha en la que la identificación a través del TIE cesará, para que estos puedan gestionar la migración hacia el Sistema IP/REV.</p> <p>Mientras se cumple la implementación del Sistema IP/REV en todos los peajes del país, Los Usuarios con calidad de exentos deberán identificarse con el TIE en aquellos peajes que no cuenten con la tecnología de identificación mediante el dispositivo TAG RFID."</p> <p>"1.6.1.7. Gestión de tarifas especiales El interesado debe realizar una solicitud ante el concedente de la plaza de peaje (ANI, INVIAS o Entidad Territorial), y justificar que cumple con las condiciones para hacerse acreedor del beneficio (esto es, que reside en la vecindad, entre otras).</p> <p>En la actualidad, un usuario que obtiene el beneficio de una tarifa especial en un punto de peaje se identifica en el carril manual por medio de una TIE o tarjeta inteligente, o cualquier otro medio expedido por el concedente respectivo, o por su concesionario, en caso de que así se haya acordado.</p> <p>Con el sistema IP/REV, no se hará necesario el uso de una TIE por parte de los usuarios en los peajes que</p>
Paula González Villota	Copiloto	16/3/2021	Para el caso 2, consideramos que un plazo de 2 horas es muy alto, ya que en dicho lapso puede pasar por más de un peaje y se presta para riesgo de cartera. Un usuario o empresa con múltiples vehículos, podría generar un cobro excesivo debido a que el bloqueo se hace a nivel de usuario y no de placa y un usuario puede tener un sinnfin de placas asociadas, es el caso de las flotas de carga y pasajeros. Un usuario con saldo negativo deberá ser ingresado directamente a la lista negativa. Los intermediadores alertamos por saldo bajo y tenemos elementos de consulta y recarga para permitir un proceso ágil. Igualmente, en caso de que el usuario no pague el saldo faltante se hace reporte del TAG a la lista negativa para ser deshabilitado. ¿Sin embargo, el valor de ese paso quién lo asumiría, si el intermediador no logra el pago del usuario?	SI	<p>Se identifica que el escenario propuesto puede presentar inconvenientes. Por lo tanto se niega el paso cuando el TAG tenga saldo insuficiente. Se ajusta la tabla de casos de uso del sistema IP/REV</p>

1.6.1.8	CCI	17/3/2021	<p>8. Comentario TEMA: Recargas en efectivo, pasos sin recursos y cuentas pre-pagadas simples, obligación de no cobros adicionales al usuario AFECTACIÓN: Costos y oferta a usuarios CRITICIDAD: Muy Alta (3) Situación identificada:</p> <p>El nuevo proyecto de resolución plantea la obligación a los INTs de contar con puntos de recarga en efectivo en todo el territorio nacional, lo cual genera condiciones de inviabilidad económica para los actores y disminuiría la concurrencia de múltiples intermediadores que se persigue. Adicionalmente otorga la posibilidad del paso sin saldo de los usuarios aun en condiciones de funcionamiento adecuado de los sistemas, creando una situación de riesgo para los actores, que podría mitigarse de otras formas. La resolución obliga también al no cobro de valores adicionales al usuario IP/REV en la oferta más básica. Si bien entendemos el racional, hay algunas consideraciones adicionales que sugerimos se tengan en cuenta.</p> <p>Racional de nuestras observaciones:</p> <p>Prestar hoy servicios de recaudo en efectivo para un intermediario IP/REV es muy costoso por los medios de recarga requeridos (en general los medios de recarga en efectivo son pocos y costosos, y es predecible que seguirán teniendo esta tendencia). Los convenios para recaudo de efectivo son hoy ofrecidos con una lógica de mercado que atiende a la disponibilidad, confiabilidad, oportunidad, seguridad, costo-eficiencia, entre otros.</p> <p>Exigir una cobertura nacional de puntos de recarga en efectivo como lo pide el nuevo proyecto de resolución implica la obligación de establecer una red masiva de convenios comerciales, integraciones técnicas, y procesos conciliatorios que acarrear complejidades, costos y riesgos que pueden no ser absorbibles y generarían un desequilibrio insalvable al modelo de viabilidad financiera de los INT IP/REV. Esta exigencia implicaría también una reducción drástica de los jugadores viables y limitaría de forma severa la competencia que se desea en el espacio de los INT IP/REV, especialmente acentuada por la obligación de no cobrar al usuario nada adicional al valor del peaje, la cual podría llevar a situaciones de abuso de posición en precio por parte de los proveedores de canales de efectivo.</p> <p>En su lugar, dejar que los INT atiendan este tipo de canales libremente, con base en sus fortalezas regionales o de segmentos de usuarios o de cualquier otra naturaleza, permitirá la mejor costo-eficiencia y disponibilidad para el sistema.</p> <p>Por otro lado, el nuevo proyecto de resolución plantea una nueva tabla de casos de uso para la determinación de la autorización del paso en el peaje (sección 1.6.1.8, páginas 53, 54 y 55). En estos casos se establece en general que un usuario con TAG sin saldo suficiente podrá hacer paso por el peaje.</p>	SI		<p>Se elimina la obligatoriedad de un punto por cada 20.000 habitantes, sin embargo el Ministerio se reserva la facultad de revisar con posterioridad el funcionamiento de los canales y podrá volver a regular la materia.</p> <p>"Parágrafo 3. Los Intermediadores deberán poner a disposición de sus usuarios puntos para recarga en efectivo en los municipios que atienden las vías con estaciones de peaje IP/REV habilitadas; dichos puntos deberán estar distribuidos en los cascos urbanos para dar la mayor cobertura posible y propendiendo por tener disponibilidad de puntos sobre las vías antes de las estaciones de peaje IP/REV. Para lo anterior podrán disponer de puntos propios o puntos tercerizados con agentes recaudadores de efectivo especializados, corresponsales bancarios u otros; así mismo podrán establecer convenios entre los diferentes INT IP/REV para compartir sus redes de puntos de recarga en efectivo."</p>
1.6.1.8	CCI	17/3/2021	<p>1.6.1.8. Gestión de inconsistencias en la información : case n°2, 5 6</p> <p>Especificar que se acepta el pago electrónico y que el riesgo está en el lado INT</p>	SI		<p>Se identifica que el escenario propuesto puede presentar inconvenientes. Por lo tanto se niega el paso cuando el TAG tenga saldo insuficiente. Se ajusta la tabla de casos de uso del sistema IP/REV</p>
1.6.1.8	CCI	17/3/2021	<p>(3) 1.6.1.8. Gestión de inconsistencias en la información Artículo 28. Modalidades de pago.</p> <p>Parágrafo 3. Los Intermediadores deberán poner a disposición de sus usuarios puntos para recarga en efectivo a razón de al menos un punto por cada 20.000 habitantes o fracción en los municipios que atienden las vías con estaciones de peaje IP/REV habilitadas; dichos puntos deberán estar distribuidos en los cascos urbanos para dar la mayor cobertura posible y propendiendo por tener disponibilidad de puntos sobre las vías antes de las estaciones de peaje IP/REV. Para lo anterior podrán disponer de puntos propios o puntos tercerizados con agentes recaudadores de efectivo especializados, corresponsales bancarios u otros; así mismo podrán establecer convenios entre los diferentes INT IP/REV para compartir sus redes de puntos de recarga en efectivo.</p> <p>Exigir una cobertura nacional de puntos de recarga en efectivo como lo pide el nuevo proyecto inviabilizará el proyecto y limitará de forma severa la concurrencia de competencia que se desea en el espacio de los INT IP/REV Los INT IP/REV tendrán fortalezas regionales, nacionales o por canales y operarán con lógica de mercado.</p> <p>Eliminar este parágrafo</p>	SI		<p>Se elimina la obligatoriedad de un punto por cada 20.000 habitantes, sin embargo el Ministerio se reserva la facultad de revisar con posterioridad el funcionamiento de los canales y podrá volver a regular la materia.</p> <p>"Parágrafo 3. Los Intermediadores deberán poner a disposición de sus usuarios puntos para recarga en efectivo en los municipios que atienden las vías con estaciones de peaje IP/REV habilitadas; dichos puntos deberán estar distribuidos en los cascos urbanos para dar la mayor cobertura posible y propendiendo por tener disponibilidad de puntos sobre las vías antes de las estaciones de peaje IP/REV. Para lo anterior podrán disponer de puntos propios o puntos tercerizados con agentes recaudadores de efectivo especializados, corresponsales bancarios u otros; así mismo podrán establecer convenios entre los diferentes INT IP/REV para compartir sus redes de puntos de recarga en efectivo."</p>
1.6.1.8	CCI	17/3/2021	<p>(3) 1.6. ESCENARIOS OPERACIONALES 1.6.1.8. Gestión de inconsistencias en la información TEXTO ACTUAL: 2 Vehículo con TAG activo + Sistemas disponibles + TAG sin saldo suficiente. - Se permite el paso .... 4 Vehículo con TAG activo + Sistemas no disponibles +TAG sin saldo suficiente - Se permite el paso</p> <p>Se propone el esquema mencionado en la sección introductoria, agregando la posibilidad de la validación en línea desde la página web para operadores, o aplicación móvil que provean los intermediadores a los operadores.</p> <p>TEXTO PROPUESTO: 2 Vehículo con TAG activo + Sistemas disponibles + TAG sin saldo suficiente. - No se permite el transito 4 Vehículo con TAG activo + Sistemas no disponibles. +TAG sin saldo suficiente - Se consulta en línea como contingencia. - Consulta exitosa, con saldo: Se permite el paso - Consulta exitosa, sin saldo; No se permite el paso - No es posible la consulta, se permite el paso</p>	SI		<p>Se identifica que el escenario propuesto puede presentar inconvenientes. Por lo tanto se niega el paso cuando el TAG tenga saldo insuficiente. Se ajusta la tabla de casos de uso del sistema IP/REV</p>
Juan Manuel Vicente	F2X	10/3/2021	<p>1.6. ESCENARIOS OPERACIONALES 1.6.1.8. Gestión de inconsistencias en la información TEXTO ACTUAL: 2 Vehículo con TAG activo + Sistemas disponibles + TAG sin saldo suficiente. - Se permite el paso .... 4 Vehículo con TAG activo + Sistemas no disponibles +TAG sin saldo suficiente - Se permite el paso TEXTO PROPUESTO: 2 Vehículo con TAG activo + Sistemas disponibles + TAG sin saldo suficiente. - No se permite el transito 4 Vehículo con TAG activo + Sistemas no disponibles. +TAG sin saldo suficiente - Se consulta en línea como contingencia. - Consulta exitosa, con saldo: Se permite el paso - Consulta exitosa, sin saldo; No se permite el paso - No es posible la consulta, se permite el paso</p> <p>Se propone el esquema mencionado en la sección introductoria, agregando la posibilidad de la validación en línea desde la página web para operadores, o aplicación móvil que provean los intermediadores a los operadores.</p>	SI		<p>Se identifica una mejora en los casos de uso propuestos. Se ajusta la tabla de casos de uso del sistema IP/REV</p>
Jose Manuel Gómez	Asobancaria	17/3/2021	<p>En el numeral 1.6.1.8 titulado Gestión de inconsistencias en la información, se mencionan una serie de obligaciones a cargo de cada uno de los Actores Estratégicos del sistema, las cuales deberán cumplirse con el objetivo de evitar inconsistencias. En particular, sobre este punto se hace referencia a que el sistema debe enviar un mensaje avisando que la transferencia no fue exitosa por saldo insuficiente y debe solicitarle al usuario hacer recarga para cubrir el saldo pendiente en un plazo de 2 horas.</p> <p>Sobre el particular, un plazo de dos horas resulta excesivo, ya que en dicho lapso el usuario puede pasar por más de un peaje, lo cual se traduce en un riesgo de cartera. De igual manera, en caso de que el usuario no pague el saldo faltante, se debe hacer reporte del TAG y tomar medidas al respecto. Finalmente, es procedente precisar quién asumirá el valor de ese paso, si el usuario no hace el pago del saldo faltante.</p>	SI		<p>Se identifica que el escenario propuesto puede presentar inconvenientes. Por lo tanto se niega el paso cuando el TAG tenga saldo insuficiente. Se ajusta la tabla de casos de uso del sistema IP/REV</p>

2.5	CCI	17/3/2021	<p>1. El punto 2.5 del Título II Actores estratégicos del Sistema IP/REV y Habilitación, Artículo 7., establece el patrimonio líquido mínimo exigible para habilitarse como intermediador sistema de Interoperabilidad de Peaje con recaudo Electrónico vehicular (INT IP/REV):</p> <p>2.5 Acreditar que cuentan con un patrimonio líquido mínimo de siete mil setecientos (7700) Salarios Mínimos Mensuales Legales Vigentes-SMMLV --. El patrimonio solicitado se verificará con los estados financieros con corte a la última vigencia fiscal aplicable antes de la presentación de la solicitud de habilitación, debidamente aprobados por la asamblea de accionistas junta de socios o el órgano social competente y deberán encontrarse debidamente auditados y dictaminados</p> <p>Entendiendo la responsabilidad de los intermediadores en la prestación del servicio y considerando que la resolución incorpora elementos que garantizan su cumplimiento, como el indicador de liquidez y endeudamiento, diferentes pólizas, aspectos técnicos específicos el manejo de recursos a través de encargos fiduciarios o cualquier otro mecanismo que asegure que los recursos recaudados por concepto del pago electrónico del peaje no podrán ser utilizados o destinados por el Intermediador para realizar pagos diferentes a esa destinación, que su incumplimiento dará lugar a la pérdida de la habilitación, ofrece una garantía sobre la idoneidad de la empresa para ser habilitado</p> <p>Con el fin de perseguir los objetivos de la resolución proponemos las siguientes alternativas</p> <p>(i) El patrimonio de los accionistas sea computable a efectos del indicador de patrimonio líquido, no ser aprobada esta opción planteamos la siguiente</p> <p>(ii) El patrimonio líquido de 7700 SMMLV, no sea considerado como requisito indispensable para habilitarse como intermediador, dado que se está solicitando un conjunto de otros requisitos. En caso de no ser considerada esta opción</p> <p>(iii) El monto de capital solicitado debería guardar una proporcionalidad frente a los recursos recaudados por concepto del pago electrónico del peaje</p> <p>(iv) La otra alternativa sería que se tenga en cuenta el patrimonio de la sociedad que se habilitará en un 51% del valor requerido y el 49% restante lo puedan soportar la suma de patrimonio de sus socios</p>		NO	<p>Se requieren altos niveles de liquidez y de circulante disponible para poder realizar adecuadamente la función de intermediador. Ya se flexibilizaron condiciones en materia de resultados de ejecución, pero estos se mantienen. Adicionalmente, el requisito de acreditación de patrimonio líquido mínimo de 7.700 SMMLV es considerado como un mínimo requerido para la operación e infraestructura necesarias para garantizar la interoperabilidad de los intermediadores en el sistema. Este requisito está estrictamente relacionado con los indicadores financieros contemplados en el Anexo 2 de la resolución y el requisito de suscripción de pólizas establecidas en el artículo 31. Su fundamento no solo es garantizar la capacidad de respuesta y músculo financiero de los actores estratégicos del sistema sino dar garantías a los usuarios sobre la calidad y continuidad del servicio. En ese sentido, no se acepta el comentario de flexibilizar o eliminar el requisito de patrimonio líquido, así como la posibilidad de establecer un umbral compartido con el patrimonio de los socios, pues es directamente el intermediador el encargado de responder ante los usuarios sobre la gestión del pago de la tarifa del peaje y la administración de la información de las cuentas de usuarios.</p>
20 - 21	CCI	17/3/2021	<p>Artículo 20. Derechos de los Usuarios. – Artículo 21 Obligaciones de los Usuario</p> <p>El borrador de norma indica en sus artículos 20 (literal c) y 21 (literal h) lo siguiente:</p> <p>c) Recibir los servicios del Sistema IP/REV que ha contratado, de manera continua, de conformidad con lo establecido en las presente Resolución o en aquellas que la modifique, adicione o sustituya.</p> <p>h) Pagar la tarifa de peaje correspondiente a través del Sistema IP/ R EV cuando haga uso de este. Si al momento del paso del vehículo por un carril IP/REV el sistema se encontrara fuera de línea, el Usuario tendrá derecho a pasar por el peaje sin la obligación de aportar otro medio de pago; pero con la obligación de garantizar la disponibilidad del saldo necesario hasta que el sistema ejecute el cobro.</p> <p>Tal como se ha reiterado en múltiples oportunidades conforme a la información reportada por los proyectos es fundamental incluir eventos de fuerza mayor y caso fortuito que exoneren a los Operadores frente a los Usuarios en relación con las fallas de comunicaciones presentadas en las estaciones de peaje. Adicional a lo anterior, resulta importante que, dentro de la regulación de la norma, sean incluidas medidas de cobro como las indicadas en las consideraciones del borrador de norma.</p> <p>A continuación, presentamos las propuestas respectivas:</p> <p>c) Recibir el servicio de Recaudo Electrónico Vehicular que ha contratado de manera continua, de conformidad con lo establecido en las presente Resolución o en aquellas que la modifique, adicione o sustituya. Lo anterior, salvo por condiciones de fuerza mayor, caso fortuito y/o aquellas exclusiones establecidas en el Anexo Técnico de la presente Resolución.</p> <p>h) Pagar la tarifa de peaje correspondiente a través del Sistema IP/ R EV cuando haga uso de este. Si al momento del paso del vehículo por un carril IP/REV el sistema se encontrara fuera de línea, el Usuario tendrá derecho a pasar por el peaje sin la obligación de aportar otro medio de pago; pero con la obligación de garantizar la disponibilidad del saldo necesario hasta que el sistema ejecute el cobro, a través del siguiente método de pago:</p> <p>- Se establece la posibilidad de ejecutar el pago electrónico cuando los sistemas recuperen su disponibilidad</p> <p>- En caso de saldo insuficiente, el sistema debe notificar al usuario para que cubra el saldo en un plazo de 2 horas.</p>	PARCIAL		<p>Las fallas en los sistemas de comunicaciones, así como del software y hardware no constituyen hechos imprevistos o imprevisibles, por lo que el sistema debe estar preparado para responder ante las caídas de los sistemas tal y como se establece en la tabla de casos de uso del Anexo Técnico 1.6.1.8. Frente a otros hechos que el Código Civil ha descrito en su artículo 64, ya se describen como eximentes de responsabilidad.</p>
Juan Manuel Vicente	F2X	10/3/2021	<p>Artículo 25. Prohibición. Además de las condiciones dispuestas los Artículos 42 y 43 de la Ley</p> <p>TEXTO ACTUAL:</p> <p>g) Establecer cobros al usuario por la prestación de los servicios del Sistema IP/REV, adicionales al pago de la tarifa del peaje.</p> <p>TEXTO PROPUESTO:</p> <p>g) Establecer cobros al usuario por la prestación de los servicios del Sistema IP/REV, adicionales al pago de la tarifa del peaje, a excepción de los cobros administrativos permitidos por la presente resolución.</p> <p>Salvo cobros administrativos como la inactividad o penalizaciones por incumplimiento de sus obligaciones.</p>		NO	<p>No se establecerán cargos administrativos ni penalizaciones a los usuarios por incumplimientos por estar por fuera del alcance de este acto administrativo. Adicionalmente, hacer cobros adicionales a la tarifa del peaje pone en riesgo la msificación del sistema y por tanto su sostenibilidad.</p>
anexo 1	CCI	17/3/2021	<p>Anexo 1</p> <p>La Concesionaria para cumplir a cabalidad lo solicitado en esta resolución, debe contratar con personal técnico adicional para gestionar día a día con el intermediador las diferentes transacciones actualización de listas y demás actividades establecidas en el anexo 1, con cada uno de los actores involucrados en esta resolución y que pueden certificarse como intermediarios.</p> <p>Se establecen recursos adicionales que debe asumir los Concesionarios.</p>		NO	<p>Respecto de la eventual ausencia de obligaciones contractuales asociadas a lo establecido en la regulación del sistema de interoperabilidad de peajes con recaudo electrónico vehicular, es necesario indicar que la competencia regulatoria no se encuentra supeditada a lo establecido en las de relaciones jurídicas sobre las que recaerá. Preciamente la regulación, al prever que puede generar efectos de cualquier tipo en las relaciones jurídicas existentes, indica claramente que es responsabilidad de los Concesionarios viales y las entidades concedentes o contratantes de adelantar las gestiones necesarias para la migración e implementación del sistema.</p>

anexo 1	CCI	17/3/2021	<p>PROCEDIMIENTOS RELATIVOS AL TAG RFID EN EL SISTEMA IP/REV:</p> <p>Solicitar documentos adicionales para la venta del TAG genera barreras. Adicionalmente, dado el pico y placa en las ciudades algunos usuarios adquieren más de un TAG para sus vehículos. Esto los obligaría a llevar las licencias de tránsito de todos sus vehículos, siendo un tema crítico para empresas con gran número de vehículos y en contra del modelo de masificación.</p>	PARCIAL	<p>Se ajusta el ANEXO 1 TÉCNICO 1.3.2.1 Visión del Sistema</p> <p>"El Ministerio de Transporte proyecta que todos los peajes sean interoperables y cualquier usuario IP/REV tenga la posibilidad de pagar electrónicamente la tarifa de peaje en cualquier parte del territorio nacional, con un único dispositivo RFID a bordo y asociado a una figura contractual que se adopte el intermediador IP/REV.</p> <p>Para tal efecto, el usuario suscribirá un contrato con un Intermediador IP/REV del sistema de Interoperabilidad de Peajes con Recaudo Electrónico Vehicular (INT IP/REV), debidamente Habilitado para este fin.</p> <p>Para todos los medios de pago el Intermediador deberá informar periódicamente al usuario de las condiciones, tarifas y demás relacionados con los servicios prestados, acorde a lo establecido en el cuerpo de la Resolución.</p> <p>Para la suscripción del contrato, el Intermediador deberá verificar en el SiGT o el sistema que el Ministerio de Transporte destine a tal fin, que el vehículo no tenga un TAG RFID activo asociado. El usuario tendrá la responsabilidad de indicar como mínimo la placa del vehículo a la cual se va a instalar el dispositivo y sus características básicas. El intermediador deberá validar la existencia de la persona natural a través de la Registraduría General de la Nación o jurídica a través del RUES (Registro Único Empresarial y Social) y la calidad mediante la cual actúa, con el RUNT deberá comprobar la información de la licencia de tránsito y las demás que considere pertinentes.</p> <p>Para la vinculación y suscripción del contrato IP/REV el usuario debe adquirir un dispositivo TAG a través de los diferentes medios virtuales o físicos que dispongan los intermediadores</p> <p>Será responsabilidad del Intermediador generar las herramientas físicas, virtuales o las que haya lugar, para la correcta instalación, uso y cuidado del TAG por parte del usuario, así mismo facilitará en diferentes medios físicos o virtuales soporte técnico respectivo."</p>
Juan Manuel Vicente	F2X	10/3/2021	<p>Procedimiento para la adquisición de un TAG</p> <p>TEXTO ACTUAL: Para el proceso de adquisición de un TAG RFID, el usuario deberá presentar al INT IP/REV como mínimo su documento de identidad, la tarjeta de propiedad del vehículo vigente en el que se instalará el TAG RFID. El Intermediador deberá garantizar la lectura del TAG RFID para todo tipo de vehículo.</p> <p>TEXTO PROPUESTO: El usuario podrá adquirir un TAG RFID a través de los mecanismos ofrecidos por los INT IP/REV. Para la inscripción de la cuenta, el usuario debe registrar de forma fiel los datos de la placa y las características básicas del vehículo en el que instalará el dispositivo. Los INT podrán solicitar información adicional al usuario como tarjeta de propiedad, cedula, fotos del vehículo y podrán contrastar la información contra bases de datos existentes tales como el RUNT.</p> <p>El usuario que desea vincular un vehículo al IP/REV necesariamente no será el dueño del vehículo pero desea pagar los peajes por su cuenta. No es necesario exigir la presentación de documento de identidad y documento del vehículo para dar de alta un vehículo en pago electrónico. Los intermediarios determinarán cuál es el proceso más óptimo para realizar la vinculación entre ellos cruce de información con otras bases de datos, información física, información digital entre otros.</p>	PARCIAL	<p>Se ajustan los acápites "Procedimiento para la adquisición de un TAG" del Anéx 1 Técnico</p>
Juan Manuel Vicente	F2X	10/3/2021	<p>1.15.1.1. Esquema de color de los dispositivos TAG RFID</p> <p>TEXTO ACTUAL: 1.15.1.1. Unidad de lectura de dispositivo TAG RFID ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DEL TAG A continuación, se describen las especificaciones mínimas de los TAG que deberán proveer los INT IP/REV a los Usuarios IP/REV. Esquema de color de los dispositivos TAG RFID Los TAG RFID deberán ser de color blanco o transparentes, con el logotipo de la marca Colpass Colpass registrado en la Superintendencia de Industria y Comercio bajo la resolución 100236 de 2015, impreso en la cara anterior, con un tamaño no menor a la mitad del ancho del TAG RFID, acorde con la orientación con que se debe instalar al interior de del vehículo.</p> <p>TEXTO PROPUESTO: Eliminar el párrafo, ya que ya está expuesto en el punto anterior. Tener en cuenta las sugerencias</p> <p>Solicita que la marca no ocupe menos en la mitad del ancho. Dado que es conflictivo con el punto anterior que solicita un ancho del 20%, y por los mismos argumentos ya expuestos, sugerimos eliminar este párrafo por ser redundante y poder llevar a contradicciones.</p>	PARCIAL	<p>Se recibe la observación y acepta parcialmente y se modifican los párrafos en los que se hace alusión al tema as:</p> <p>"Los TAG RFID deberán ser de color blanco o transparentes, con el logotipo de la marca COLPASS registrado en la Superintendencia de Industria y Comercio –SIC, bajo la Resolución 100236 de 2015, impreso en la cara anterior (lado visible al interior del vehículo), con un tamaño no menor al 20% del ancho del TAG RFID, acorde con la orientación con que se debe instalar al interior del vehículo. El TAG debe contar al menos con el enlace a la página web del intermediador para consultar números de contacto y canales de apoyo y deberá tener impreso el EPC que estará grabado en el TAG. La descripción y uso de la marca se establecen en el anexo 3 de la presente resolución. Estas obligaciones no aplicarán para los TAG en circulación e inventario que migren al sistema del Ministerio de Transporte, a los que hace mención el artículo 12 de la presente resolución."</p>
Juan Manuel Vicente	F2X	10/3/2021	<p>1.3.1.1. Esquema de color de los dispositivos TAG RFID</p> <p>TEXTO ACTUAL: 1.3.1.1. Esquema de color de los dispositivos TAG RFID Los TAG RFID deberán ser de color blanco o transparentes, con el logotipo de la marca COLPASS registrado en la Superintendencia de Industria y Comercio SIC, bajo la Resolución 100236 de 2015, impreso en la cara anterior (lado visible al interior del vehículo), con un tamaño no menor al 20% del ancho del TAG RFID , acorde con la orientación con que se debe instalar al interior del vehículo. Igualmente, deberá tener impreso un teléfono de contacto del Intermediador y el código EPC grabado en el TAG, La descripción y uso de la marca se establecen en el anexo 3 de la presente resolución.</p> <p>TEXTO PROPUESTO: El tag podrá ser del color que el INTERMEDIARIO considere así como su tamaño siempre y cuando no afecte su funcionamiento para ser leídos en las condiciones de un peaje o carretera. Estas características de tamaño y color deberán ser informadas claramente al usuario antes de realizar su adquisición. El tag debe contar al menos con la página web del INTERMEDIADOR para consultar números de contacto y canales de apoyo y deberá tener impreso el EPC que estará grabado en el TAG. Estas obligaciones no aplicarán para los tags en circulación e inventario, compatibles técnicamente con IP/REV a los que hace mención el Artículo 12 de la resolución.</p> <p>Debido a que los carriles de pago electrónico estarán exclusivamente marcados con la marca colpass para evitar información confusa, el tag se vuelve uno de los pocos elementos en donde el INT puede hacer presencia de su marca con sus usuarios por lo que consideramos importante que el INT tenga oportunidad de diseñar el imagen tag o la mayor parte de él mismo. Por las características del logo de Colpass (ratio ancho-alto), no es posible incluirlo en el 20% del ancho del TAG. Se podría pensar en una variación de logo de la marca Colpass destinado a uso en el TAG, que sugerimos se incluyera en el Anexo 3 correspondiente a la marca.</p>	SI	<p>Se recibe la observación y acepta parcialmente así:</p> <p>*1.3.1.1. Esquema de color de los dispositivos TAG RFID</p> <p>"Los TAG RFID deberán ser de color blanco o transparentes, con el logotipo de la marca COLPASS registrado en la Superintendencia de Industria y Comercio –SIC, bajo la Resolución 100236 de 2015, impreso en la cara anterior (lado visible al interior del vehículo), con un tamaño no menor al 20% del ancho del TAG RFID, acorde con la orientación con que se debe instalar al interior del vehículo. El TAG debe contar al menos con el enlace a la página web del intermediador para consultar números de contacto y canales de apoyo y deberá tener impreso el EPC que estará grabado en el TAG. La descripción y uso de la marca se establecen en el anexo 3 de la presente resolución. Estas obligaciones no aplicarán para los TAG en circulación e inventario que migren al sistema del Ministerio de Transporte, a los que hace mención el artículo 12 de la presente resolución."</p>



Juan Manuel Vicente	F2X	10/3/2021	<p>ANEXO 1 TÉCNICO 1.3.2.1 Visión del Sistema</p> <p>TEXTO ACTUAL: Para la suscripción del contrato, el Intermediario deberá verificar en el SIGTo el sistema que el Ministerio de Transporte destine a tal fin, que el vehículo no tenga un TAG RFID activo asociado. Una vez suscrito el contrato, el Intermediario citará al Usuario del Sistema IP/REV para instalar la etiqueta RFID adhesivo, que será pegada en el parabrisas del vehículo del usuario por el personal del intermediario, siendo en todo caso responsabilidad del Intermediador que quede correctamente instalado y que las características del vehículo en donde se instala el TAG coincidan con las reportadas ante el RUNT y con la licencia de tránsito del vehículo. Al pasar por un carril del Sistema IP/REV, el lector RFID.</p> <p>TEXTO PROPUESTO: Para la vinculación al IP/REV el usuario debe adquirir un dispositivo TAG a través de los diferentes medios que dispongan los INTERMEDIARIOS para su adquisición como compra virtual, venta en distribuidores, campañas, ventas físicas presenciales, sucursales entre otros. El usuario podrá realizar su inscripción de manera virtual o presencial de acuerdo a como el INTERMEDIADOR determine su proceso de adhesión. Una vez suscrito el contrato el usuario podrá vincular su vehículo y asociar el(los) tag(s), con esta información el Intermediario deberá verificar en el SIGT o el sistema que el Ministerio de Transporte destine a tal fin, que el vehículo no tenga un TAG RFID activo asociado. El usuario tendrá la responsabilidad de indicar como mínimo la placa del vehículo a la cual se va a instalar el dispositivo y sus características básicas las cuales podrán ser validadas por el intermediarios con el RUNT, soportes como la matrícula o mediante los medios que este considere convenientes. Será responsabilidad del intermediador dar acceso al usuario a los manuales y la información necesaria para que se realice una correcta instalación del dispositivo.</p> <p>El tag podrá ser adquirido en multiplicidad de lugares y medios con el fin que su adquisición no sea una barrera de entrada para lograr una alta masificación. El intermediador deberá suministrar la información al usuario de como instalar los dispositivos.</p>	PARCIAL		<p>Se ajusta el ANEXO 1 TÉCNICO 1.3.2.1 Visión del Sistema</p> <p>"El Ministerio de Transporte proyecta que todos los peajes sean interoperables y cualquier usuario IP/REV tenga la posibilidad de pagar electrónicamente la tarifa de peaje en cualquier parte del territorio nacional, con un único dispositivo RFID a bordo y asociado a una figura contractual que se adopte el intermediador IP/REV.</p> <p>Para tal efecto, el usuario suscribirá un contrato con un Intermediador IP/REV del sistema de Interoperabilidad de Peajes con Recaudo Electrónico Vehicular (INT IP/REV), debidamente Habilitado para este fin.</p> <p>Para todos los medios de pago el Intermediador deberá informar periódicamente al usuario de las condiciones, tarifas y demás relacionados con los servicios prestados, acorde a lo establecido en el cuerpo de la Resolución.</p> <p>Para la suscripción del contrato, el Intermediador deberá verificar en el SIGT o el sistema que el Ministerio de Transporte destine a tal fin, que el vehículo no tenga un TAG RFID activo asociado. El usuario tendrá la responsabilidad de indicar como mínimo la placa del vehículo a la cual se va a instalar el dispositivo y sus características básicas. El intermediador deberá validar la existencia de la persona natural a través de la Registraduría General de la Nación o jurídica a través del RUES (Registro Único Empresarial y Social) y la calidad mediante la cual actúa, con el RUNT deberá comprobar la información de la licencia de tránsito y las demás que considere pertinentes.</p> <p>Para la vinculación y suscripción del contrato IP/REV el usuario debe adquirir un dispositivo TAG a través de los diferentes medios virtuales o físicos que dispongan los intermediadores</p> <p>Será responsabilidad del Intermediador generar las herramientas físicas, virtuales o las que haya lugar, para la correcta instalación, uso y cuidado del TAG por parte del usuario, así mismo facilitará en diferentes medios físicos o virtuales soporte técnico respectivo."</p>
anexo 1 - 1.3.2.1 1.14	CCI	17/3/2021	<p>Anexo 1, numeral 1.3.2.1 Una vez suscrito el contrato, el Intermediador citará al Usuario del Sistema IP/REV para instalar la etiqueta RFID adhesivo, que será pegada en el parabrisas del vehículo del usuario por el personal del intermediador, siendo en todo caso responsabilidad del Intermediador que quede correctamente instalado y que las características del vehículo en donde se instala el TAG coincidan con las reportadas ante el RUNT y con la licencia de tránsito del vehículo.</p> <p>numeral 1.14 Usabilidad El Intermediador deberá instalar directamente el TAG RFID en el vehículo del usuario, con el fin de constatar que las características del vehículo en donde se realiza la instalación concuerdan con la información aportada por el usuario.</p> <p>Especificaciones Técnicas del TAG El INT IP/REV deberá suministrar un manual de instalación al usuario, donde se indique claramente la forma en que éste debe instalar el TAG RFID en su vehículo</p> <p>Se observa discrepancia frente a quien debe instalar el TAG en el panorámico del vehículo. En los numerales 1.3.2.1 y 1.14 del Anexo 1 indica que es el Intermediador pero más adelante indica que lo puede hacer el usuario, lo cual genera que los TAG queden instalados en otro vehículo, diferente al asociado en el TAG. Esto impacta con el control de vehículos especiales y exentos.</p>	PARCIAL		<p>Se ajusta el ANEXO 1 TÉCNICO 1.3.2.1 Visión del Sistema</p> <p>"El Ministerio de Transporte proyecta que todos los peajes sean interoperables y cualquier usuario IP/REV tenga la posibilidad de pagar electrónicamente la tarifa de peaje en cualquier parte del territorio nacional, con un único dispositivo RFID a bordo y asociado a una figura contractual que se adopte el intermediador IP/REV.</p> <p>Para tal efecto, el usuario suscribirá un contrato con un Intermediador IP/REV del sistema de Interoperabilidad de Peajes con Recaudo Electrónico Vehicular (INT IP/REV), debidamente Habilitado para este fin.</p> <p>Para todos los medios de pago el Intermediador deberá informar periódicamente al usuario de las condiciones, tarifas y demás relacionados con los servicios prestados, acorde a lo establecido en el cuerpo de la Resolución.</p> <p>Para la suscripción del contrato, el Intermediador deberá verificar en el SIGT o el sistema que el Ministerio de Transporte destine a tal fin, que el vehículo no tenga un TAG RFID activo asociado. El usuario tendrá la responsabilidad de indicar como mínimo la placa del vehículo a la cual se va a instalar el dispositivo y sus características básicas. El intermediador deberá validar la existencia de la persona natural a través de la Registraduría General de la Nación o jurídica a través del RUES (Registro Único Empresarial y Social) y la calidad mediante la cual actúa, con el RUNT deberá comprobar la información de la licencia de tránsito y las demás que considere pertinentes.</p> <p>Para la vinculación y suscripción del contrato IP/REV el usuario debe adquirir un dispositivo TAG a través de los diferentes medios virtuales o físicos que dispongan los intermediadores</p> <p>Será responsabilidad del Intermediador generar las herramientas físicas, virtuales o las que haya lugar, para la correcta instalación, uso y cuidado del TAG por parte del usuario, así mismo facilitará en diferentes medios físicos o virtuales soporte técnico respectivo."</p>
Juan Manuel Vicente	F2X	10/3/2021	<p>1.4.1. Funcionamiento del sistema</p> <p>TEXTO ACTUAL: La entidad intermediadora del sistema de Interoperabilidad de Peajes con Recaudo Electrónico Vehicular (INT IP/REV) valida la información del vehículo con la información consignada en el RUNT por medio de la consulta web provista por este sistema y los documentos entregados por el usuario y realiza la instalación y activación del dispositivo TAG RFID. Para esto último debe seguir las consideraciones establecidas en la presente resolución.</p> <p>TEXTO PROPUESTO: La entidad intermediadora del sistema de Interoperabilidad de Peajes con Recaudo Electrónico Vehicular (INT IP/REV) valida la información registrada por el usuario mediante consultas de la información consignada en el RUNT por medio de la consulta web provista por este sistema, con los documentos entregados por el usuario o por lo medios que este considere adecuados para realizar la activación del dispositivo TAG RFID.</p> <p>Los intermediarios podrán utilizar diferentes sistemas para cotejar la información del vehículo entregada por el usuario alguno en este momento disponibles son: la matrícula del vehículo, consultas en el runt, foto del vehículo o vehículo físico.</p>		NO	<p>No acepta la observación, la forma a validar la información se detalla en el artículo 12</p>
Juan Manuel Vicente	F2X	10/3/2021	<p>REQUISITOS FUNCIONALES DE HARDWARE 1.13. GENERALIDADES</p> <p>TEXTO ACTUAL: El INT IP/REV deberá reponer el TAG RFID al usuario en caso de que este se dañe dentro de los 7 años inmediatamente siguientes a su instalación, a menos de que se trate de un daño derivado por el mal uso o instalación de este por parte del usuario.</p> <p>TEXTO PROPUESTO: El INT IP/REV deberá demostrar que cuenta con certificaciones por parte del fabricante de sus tags en las que declare que bajo las condiciones ambientales de operación (luz, humedad, temperatura) propias del país, y en ausencia de daños físicos o eléctricos externos causados al mismo, los tags están en capacidad de operar por más de 7 años sin interrupción, siendo sus materiales de fabricación, tintas, circuitos, adhesivos y demás elementos óptimos para el uso planteado. El INT IP/REV deberá ofrecer garantía de reposición del TAG RFID al usuario, en caso de que este se dañe, de mínimo 2 años a partir de su instalación, siempre y cuando no se trate de un daño derivado del mal uso o mala instalación de este por parte del usuario.</p> <p>Los tags de RFID para uso vehicular pueden durar más de 7 años si son fabricados para este uso y siempre y cuando se sigan los cuidados adecuados. Sin embargo garantizar 7 años los dispositivos es un riesgo alto debido a que el proceso para establecer el origen de un daño es altamente costoso y complejo técnica y logísticamente, ya que la revisión debería hacerse en el vehículo, antes de retirar el tag. Proponemos una garantía de 2 años, periodo de cura más que suficiente para este tipo de elemento.</p>	PARCIAL		<p>Se acepta parcialmente el comentario ajustando el ítem RH005 Usabilidad así:</p> <p>"El INT IP/REV deberá soportar que sus tags funcionan bajo las condiciones ambientales de operación (luz, humedad, temperatura) propias de Colombia, adicionalmente apropiado para la exposición a las condiciones dadas en vidrios panorámicos de los vehículos, o en exteriores para el caso de vehículos blindados, y en ausencia de daños físicos o eléctricos externos causados al mismo, los tags están en capacidad de operar por lo menos de 5 años sin interrupción, siendo sus materiales de fabricación, tintas, circuitos, adhesivos y demás elementos óptimos para el uso plan-teado.</p> <p>El INT IP/REV deberá ofrecer garantía de reposición del TAG RFID al usuario, en caso de que este se dañe, de mínimo 2 años a partir de su instalación, siempre y cuando no se trate de un daño derivado del mal uso o mala instalación de este por parte del usuario.</p> <p>La temperatura de operación debe estar comprendida entre -20°C y 60°C"</p>

anexo 1 - 1.15.1	CCI	17/3/2021	<p>(5) 1.15.1. FRONT END INFRAESTRUCTURA PARA SERVICIO A NIVEL DE VÍA IP/REV</p> <p>1.15.1.15. Equipos de monitoreo meteorológico</p> <p>TEXTO ACTUAL: Se recomienda contar con equipos de monitoreo meteorológico que informen sobre las condiciones climatológicas. Los requisitos para estos equipos son los siguientes</p> <p>En la medida en que esto es una mera recomendación y que los proyectos de 4G en adelante cubren este elemento en sus sistemas de ITS de forma obligatoria, se sugiere eliminar este punto que no tiene nada que ver con el recaudo electrónico vehicular.</p> <p>Eliminar este punto</p>	PARCIAL	NO	No se acepta la observación, el enunciado establece una recomendación, es decir, es de carácter potestativo.
anexo 1 - 1.15.1.1	CCI	17/3/2021	<p>En el numeral 1.15.1.1. Unidad de lectura de dispositivo TAG RFID:</p> <p>Al igual que lo argumentamos en el artículo 12, consideramos que el EPC debe ser estándar y no adicionar PLACA y Categoría del vehículo, ya que esto afecta los TAGs existentes del mercado e impactará el proceso de registro de los vehículos, porque obliga conocer dichos datos previo al grabado del EPC en cada TAG, dado que la programación del TAG cambia totalmente al definirse un Banco de Memoria EPC estándar solo para Colombia, esto implica adicional que las claves deben estar en cada centro de distribución de tag para efectuar estas modificaciones, lo que expone la integridad de estas PW a los representantes operativos/comerciales de cada intermediador, por lo tanto el riesgo es muy alto y toma tiempo y costos significativos, adicional a que implica tomar otras medidas en temas de distribución y operación para garantizar la seguridad, sin que represente ningún aporte al modelo y al contrario es un obstáculo para la masificación.</p>	PARCIAL		<p>Se recibe la observación y acepta parcialmente y se modifica todo el texto as:</p> <p>"5. Banco de memoria de reservado Utilizado para generar el ámbito de seguridad para la escritura del TAG RFID. El Ministerio de Transporte dará un código de seguridad de 32 bits para controlar la escritura en el banco de memoria de usuario mediante el SIGT. Se dará un código diferente para cada rango aprobado. Este código debe ser grabado como Access Password por los intermediadores para el rango de TAGs otorgado. El Access Password deberá tener procesos de cadena de custodia una vez este sea entregado por parte del Ministerio."</p> <p>"6. Procesos de escritura en los Bancos de Memoria del TAG: Como el TAG RFID tiene diferentes bancos de memoria, estos pueden ser grabados por el intermediador o por quien este disponga, sin embargo, el actor que realice este fin deberá seguir lo estipulado en términos de disposición de bits que se incluyen en esta resolución y deberá seguir procesos de cadena de custodia. Lo anterior, no excluye al intermediador de la responsabilidad de la integridad de la información que tiene el TAG en términos de su EPC, su TID, y el Access Password. Adicionalmente, si un tercero realiza el proceso de escritura de los bancos de memoria diferentes al TID, se requiere que el tercero certifique ante el intermediador que este proceso se ha realizado correctamente y cumple con lo estipulado en la resolución."</p>
anexo 1 - 1.15.1.1	CCI	17/3/2021	<p>En el numeral 1.15.1.1. Unidad de lectura de dispositivo TAG RFID:</p> <p>Exige el uso de un manual de instalación, pero se exige la instalación por parte del intermediario. Es redundante. Se propone únicamente el manual dada la facilidad de instalación del TAG y lo argumentado en puntos anteriores.</p>	PARCIAL		<p>Se ajusta el ANEXO 1 TÉCNICO 1.3.2.1 Visión del Sistema</p> <p>"El Ministerio de Transporte proyecta que todos los peajes sean interoperables y cualquier usuario IP/REV tenga la posibilidad de pagar electrónicamente la tarifa de peaje en cualquier parte del territorio nacional, con un unico dispositivo RFID a bordo y asociado a una figura contractual que se adopte el intermediador IP/REV.</p> <p>Para tal efecto, el usuario suscribirá un contrato con un Intermediador IP/REV del sistema de Interoperabilidad de Peajes con Recaudo Electrónico Vehicular (INT IP/REV), debidamente Habilitado para este fin.</p> <p>Para todos los medios de pago el Intermediador deberá informar periódicamente al usuario de las condiciones, tarifas y demás relacionados con los servicios prestados, acorde a lo establecido en el cuerpo de la Resolución.</p> <p>Para la suscripción del contrato, el Intermediador deberá verificar en el SIGT o el sistema que el Ministerio de Transporte destine a tal fin, que el vehículo no tenga un TAG RFID activo asociado. El usuario tendrá la responsabilidad de indicar como mínimo la placa del vehículo a la cual se va a instalar el dispositivo y sus características básicas. El intermediador deberá validar la existencia de la persona natural a través de la Registraduría General de la Nación o jurídica a través del RUES (Registro Único Empresarial y Social) y la calidad mediante la cual actúa, con el RUNT deberá comprobar la información de la licencia de tránsito y las demás que considere pertinentes.</p> <p>Para la vinculación y suscripción del contrato IP/REV el usuario debe adquirir un dispositivo TAG a través de los diferentes medios virtuales o físicos que dispongan los intermediadores</p> <p>Será responsabilidad del Intermediador generar las herramientas físicas, virtuales o las que haya lugar, para la correcta instalación, uso y cuidado del TAG por parte del usuario, así mismo facilitará en diferentes medios físicos o virtuales soporte técnico respectivo."</p>
anexo 1 - 1.15.1.1	CCI	17/3/2021	<p>En el numeral 1.15.1.1. Unidad de lectura de dispositivo TAG RFID - Confiabilidad</p> <p>En el documento menciona que se debe garantizar la durabilidad por un periodo de al menos 5 años, sin embargo, en otro aparte menciona que el Tag debe tener un tiempo de vida útil de 7 años. ¿Cuál es la indicada? Adicional el tiempo de reposición durante el cual el Intermediador debe asumir el tag (7 años) es muy extenso y debería ser parte de los valores agregados de cada intermediador en su oferta de valor.</p>	PARCIAL		<p>Se acepta parcialmente el comentario ajustando el ítem RH005 Usabilidad así:</p> <p>"El INT IP/REV deberá soportar que sus tags funcionan bajo las condiciones ambientales de operación (luz, humedad, temperatura) propias de Colombia, adicionalmente apropiado para la exposición a las condiciones dadas en vidrios panorámicos de los vehículos, o en exteriores para el caso de vehículos blindados, y en ausencia de daños físicos o eléctricos externos causados al mismo, los tags están en capacidad de operar por lo menos de 5 años sin interrupción, siendo sus materiales de fabricación, tintas, circuitos, adhesivos y demás elementos óptimos para el uso planeado.</p> <p>El INT IP/REV deberá ofrecer garantía de reposición del TAG RFID al usuario, en caso de que este se dañe, de mínimo 2 años a partir de su instalación, siempre y cuando no se trate de un daño derivado del mal uso o mala instalación de este por parte del usuario.</p> <p>La temperatura de operación debe estar comprendida entre -20°C y 60°C"</p>
anexo 1 - 1.15.1.1	CCI	17/3/2021	<p>1.15.1.1 Página 64.- Tabla.- Clase de vehículo en concordancia con la definida por el RUNT en la tabla paramétrica de clase de vehículo así</p> <p>¿Podemos utilizar una tabla de correspondencia y utilizar esta clase de vehículo para aplicar la tarifa de la transacción? En todo caso el control se hará con sensor para gestionar discrepancias.</p> <p>1.5.1.1. Unidad de lectura de dispositivo TAG RFID : En el contexto de la relectura de este documento, lo que vemos es que la introducción de esta noción de datos en la etiqueta solo se describe a medias porque nunca se especifica qué tiene derecho a hacerlo la OP.</p>	PARCIAL		<p>Se recibe la observación y acepta parcialmente y se modifica el ítem confiabilidad, as:</p> <p>"El INT IP/REV deberá ofrecer garantía de reposición del TAG RFID al usuario, en caso de que este se dañe, de mínimo 2 años a partir de su instalación, siempre y cuando no se trate de un daño derivado del mal uso o mala instalación de este por parte del usuario.</p>
anexo 1 - 1.15.1.1	CCI	17/3/2021	<p>1.15.1.1 PROCEDIMIENTOS RELATIVOS AL TAG RFID EN EL SISTEMA IP/REV</p> <p>Plataforma RUNT (Registro Único Nacional De Tránsito): El INT IP/REV consultará y corroborará que la información suministrada sea la misma y concuerde con los datos de la plataforma RUNT.</p> <p>Por favor aclarar ¿qué clase de vehículo (categoría) definida en §1.15.1.1 página 64?</p>		NO	Las clases de vehículo que tipifica el RUNT, son homologadas en categorías en cada uno de los peajes de acuerdo a su configuración tarifari.

anexo 1 - 1.15.1.1	CCI	17/3/2021	<p>(2) 1.15.1.1. Esquema de color de los dispositivos TAG RFID TEXTO ACTUAL: 1.15.1.1. Unidad de lectura de dispositivo TAG RFID ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DEL TAG A continuación, se describen las especificaciones mínimas de los TAG que deberán proveer los INT IP/REV a los Usuarios IP/REV. Esquema de color de los dispositivos TAG RFID Los TAG RFID deberán ser de color blanco o transparentes, con el logotipo de la marca Colpass Colpass registrado en la Superintendencia de Industria y Comercio bajo la resolución 100236 de 2015, impreso en la cara anterior, con un tamaño no menor a la mitad del ancho del TAG RFID, acorde con la orientación con que se debe instalar al interior de del vehículo.</p> <p>Solicita que la marca no ocupe menos de la mitad del ancho. Dado que es conflictivo con lo establecido en el numeral 1.3.1.1., que solicita un ancho del 20%, y por los mismos argumentos ya expuestos, sugerimos eliminar este párrafo por ser redundante y poder llevar a contradicciones.</p> <p>Sugerencia Eliminar el párrafo, ya que ya está expuesto en el punto anterior. Tener en cuenta las sugerencias.</p>	PARCIAL		<p>Se recibe la observación y acepta parcialmente y se modifican los párrafos en los que se hace alusión al tema as:</p> <p>"Los TAG RFID deberán ser de color blanco o transparentes, con el logotipo de la marca COLPASS registrado en la Superintendencia de Industria y Comercio –SIC, bajo la Resolución 100236 de 2015, impreso en la cara anterior (lado visible al interior del vehículo), con un tamaño no menor al 20% del ancho del TAG RFID, acorde con la orientación con que se debe instalar al interior del vehículo. El TAG debe contar al menos con el enlace a la página web del intermediador para consultar números de contacto y canales de apoyo y deberá tener impreso el EPC que estará grabado en el TAG. La descripción y uso de la marca se establecen en el anexo 3 de la presente resolución. Estas obligaciones no aplicarán para los TAG en circulación e inventario que migren al sistema del Ministerio de Transporte, a los que hace mención el artículo 12 de la presente resolución."</p>
anexo 1 - 1.15.1.1	CCI	17/3/2021	<p>(2) 1.15.1.1. Unidad de lectura de dispositivo TAG RFID Tag RFID ISO 18000 63 (On Board Unit OBU) TEXTO ACTUAL: 2. Banco memoria de usuario, capacidad de 512 bits para el almacenamiento de los siguientes datos: • Placa del vehículo (6 bytes 48 bits por ejemplo MKW086) • Clase de vehículo en concordancia con la definida por el RUNT en la tabla paramétrica de clase de vehículo así: ... 4. Banco de memoria reservado. Utilizado para generar el ámbito de seguridad para la escritura del TAG RFID. Cada intermediador habilitado por el Ministerio de Transporte deberá contar un Access Password Privado de 32 bits el cual servirá para sobrescribir ...</p> <p>El banco de memoria implica una personalización del Tag que, como se expresa en la introducción a este conjunto de observaciones, vuelve inviable económicamente el esquema y va en contra de las capacidades de masificación, facilidad para el usuario, costos. Adicionalmente impone a los intermediarios un rol de controlador/fiscalizador vehicular, funciones de otro tipo de actores.</p> <p>Eliminar estos requerimientos de personalización, escritura y claves, por las consideraciones expuestas en la introducción a esta sección de observaciones</p>	PARCIAL		<p>Se recibe la observación y acepta parcialmente y se modifica todo el texto as:</p> <p>"5. Banco de memoria de reservado Utilizado para generar el ámbito de seguridad para la escritura del TAG RFID. El Ministerio de Transporte dará un código de seguridad de 32 bits para controlar la escritura en el banco de memoria de usuario mediante el SIGT. Se dará un código diferente para cada rango aprobado. Este código debe ser grabado como Access Password por los intermediadores para el rango de TAGs otorgado. El Access Password deberá tener procesos de cadena de custodia una vez este sea entregado por parte del Ministerio."</p> <p>"6. Procesos de escritura en los Bancos de Memoria del TAG: Como el TAG RFID tiene diferentes bancos de memoria, estos pueden ser grabados por el intermediador o por quien este disponga, sin embargo, el actor que realice este fin deberá seguir lo estipulado en términos de disposición de bits que se incluyen en esta resolución y deberá seguir procesos de cadena de custodia. Lo anterior, no excluye al intermediador de la responsabilidad de la integridad de la información que tiene el TAG en términos de su EPC, su TID, y el Access Password. Adicionalmente, si un tercero realiza el proceso de escritura de los bancos de memoria diferentes al TID, se requiere que el tercero certifique ante el intermediador que este proceso se ha realizado correctamente y cumple con lo estipulado en la resolución."</p>
anexo 1 - 1.15.1.1	CCI	17/3/2021	<p>(6) 1.15.1.1. Unidad de lectura de dispositivo TAG RFID Vehículos Blindados ... El techo del vehículo. Algunos vehículos como camiones, buses y otros de gran tamaño, podrán portar TAG diseñados para ser instalados en el techo del mismo, con línea de vista directa con las antenas de los peajes</p> <p>Instalar tags en los techos de los vehículos podría llevar a lecturas cruzadas entre carriles de telepeaje contiguos, especialmente los carriles mixtos por la alta presencia de metal en las estructuras. Antes de emitir esta recomendación habría que homologar los tipos de dispositivos, seguramente tags de mucha menor ganancia y lectura a menor distancia. Se recomienda eliminar este punto y con la colaboración del comité técnico que establece el Anexo 6, dar la correcta evolución a este tema.</p> <p>Eliminar este literal</p>	PARCIAL		<p>Se recibe la observación y acepta parcialmente y se modifica el literal C del acápite Vehículos Blindados, así:</p> <p>"c) El techo del vehículo. Algunos vehículos como camiones, buses y otros de gran tamaño, podrán portar TAG diseñados para ser instalados en el techo de este, con línea de vista directa con las antenas de los peajes, o donde el Intermediador determine y le guíe al usuario, siempre y cuando se garantice la correcta lectura del TAG y el intermediador asumirá la responsabilidad de la indicación de esta instalación."</p>
anexo 1 - 1.15.1.13	CCI	17/3/2021	<p>(5) 1.15.1.13. Instalaciones eléctricas TEXTO ACTUAL: 1.15.1.10. Sistema para gestión de información de carril IP/REV. Todas las instalaciones eléctricas deben realizarse de acuerdo con lo establecido en las normas nacionales para tal fin, es decir, cumplir con la norma NTC 2050 y RETIE. De igual manera, todos los equipos eléctricos presentes a nivel de carril IP/REV de los peajes, deberán contar con las protecciones eléctricas a nivel de sobretensiones y cortocircuito.</p> <p>Existen peajes en el País cuya infraestructura física es muy antigua y cumplir completamente con RETIE requiere una intervención mayor en obra civil (En la mayoría de peajes de INVIAS no es posible garantizar esta consideración en la infraestructura actual) por tal razón se recomienda que sea completamente aplicada para peajes nuevos y que en los peajes existentes se cumpla parcialmente a nivel de acometidas principales y estación pero a nivel de islas se realice la conexión bajo las mejores prácticas con la infraestructura existente.</p> <p>TEXTO PROPUESTO: Adicionar: Para peajes existentes cuya construcción fue anterior a 2005 se podrá sustentar el no cumplimiento de RETIE especialmente a nivel de carriles y se deben aplicar las mejores prácticas de seguridad con la infraestructura actual.</p>		NO	<p>No se acepta la observación, se mantiene el mismo texto, dado que el RETIE es obligatorio y contempla una serie de excepciones derivadas del campo de aplicación</p>
anexo 1 - 1.15.1.2	CCI	17/3/2021	<p>1.15.1.2. Sistema para reconocimiento de número de placa "...El sistema de reconocimiento de placas debe tener una efectividad igual o superior al 95%"</p> <p>¿El 99% es aplicable para la placa de identificación colombiana en cualquier tipo de placa de identificación (para otros países)?</p>		NO	<p>El porcentaje requerido en efectividad es del 95% y no del 99% como se menciona en el comentario.</p>
anexo 1 - 1.15.1.2	CCI	17/3/2021	<p>(5) 1.15.1.2. Sistema para reconocimiento de número de placa</p> <p>El sistema de reconocimiento de placas debe tener una efectividad igual o superior al 95%, para placas en buen estado de conservación y limpieza. El sistema de reconocimiento de placas debe tener un tiempo de respuesta inferior a 2 segundos desde el momento en que se realiza la fotografía hasta que se obtiene el texto de la placa del vehículo. La cámara empleada para este sistema debe tener un grado de protección IP66. Las cámaras para grabación de placas deberán entregar su información de forma inmediata al centro de control de la plaza de forma inmediata al centro de control de la plaza de peaje.</p> <p>Se sugiere cambiar la expresión "desde el momento en que se realiza la fotografía" por "desde el momento en que se procesa la fotografía". Esto permite eliminar efectos de latencia de red u otros, poder hacer pruebas directamente el motor de procesamiento libre de otros elementos, y habilitar para IP/REV motores de procesamiento compartidos en servidores OCR de estación, que permiten mejor escalabilidad en crecimiento, redundancia y costo-eficiencias.</p> <p>TEXTO PROPUESTO: El sistema de reconocimiento de placas debe tener una efectividad igual o superior al 95%, para placas en buen estado de conservación y limpieza. El sistema de reconocimiento de placas debe tener un tiempo de respuesta inferior a 2 segundos desde el momento en que se procesa la fotografía hasta que se obtiene el texto de la placa del vehículo. La cámara empleada para este sistema debe tener un grado de protección IP66. Las cámaras para grabación de placas deberán entregar su información de forma inmediata al centro de control de la plaza de forma inmediata al centro de control de la plaza de peaje</p>		NO	<p>No es posible cambiar la redacción puesto que impactaría la velocidad máxima a la que el vehículo se puede desplazar en el carril IP/REV, disminuyendo la misma.</p>

anexo 1 - 1.15.1.8 1.15.1.4	CCI	17/3/2021	(5) 1.15.1.8. Paneles de señalización variable  "Paneles de señalización variable"  Cambiar nombre a este elemento por display de tarifas e informativo. (Ver comentarios del (5) 1.15.1. FRONT END INFRAESTRUCTURA PARA SERVICIO A NIVEL DE VÍA IP/REV 1.15.1.4. Cámaras de seguridad d)  TEXTO PROPUESTO: "Display de tarifas e información de carril"	PARCIAL		Se ajusta la tabla 1.15.1.8 en el ítem Usabilidad así:  "• Los paneles de señalización variable deberán ser visibles desde el punto de entrada al carril IP/REV desde la ubicación del con-ductor del vehículo, sin importar su categoría. • Estos paneles deben estar ubicados debajo del semáforo que indica la autorización para continuar el paso por el peaje, a fin de garantizar un único punto de vista a los Usuarios IP/REV, cumpliendo con las consideraciones de localización presentadas en el manual de señalización vial 2015 (Capítulo 2, Sección 2.1 Gene-ralidades de las señales verticales, apartado 4 ubicación). • De igual manera, teniendo en cuenta que el dispositivo debe ubi-carse debajo del semáforo, se deberá cumplir con las considera-ciones de diseño; de distancia mínima de visibilidad y lectura pre-sentadas en el manual de señalización vial 2015, (Capítulo 2, Sección 2.4.3.2 Tamaño de letras), adoptado por el Ministerio de Transporte."
anexo 1 - 1.15.1.8 1.15.1.4	CCI	17/3/2021	(5) 1.15.1.8. Paneles de señalización variable De igual manera, deben cumplir con las consideraciones de diseño; de distancia mínima de visibilidad y lectura presentadas en el manual de señalización vial 2015, (Capítulo 2, Sección 2.7 Señales de mensaje variable), adoptado por el Ministerio de Transporte.  Mismas consideraciones explicadas anteriormente en el cuadro (Ver comentarios del (5) 1.15.1. FRONT END INFRAESTRUCTURA PARA SERVICIO A NIVEL DE VÍA IP/REV 1.15.1.4. Cámaras de seguridad d)  Eliminar esta condición	PARCIAL		Se ajusta la tabla 1.15.1.8 en el ítem Usabilidad así:  "• Los paneles de señalización variable deberán ser visibles desde el punto de entrada al carril IP/REV desde la ubicación del con-ductor del vehículo, sin importar su categoría. • Estos paneles deben estar ubicados debajo del semáforo que indica la autorización para continuar el paso por el peaje, a fin de garantizar un único punto de vista a los Usuarios IP/REV, cumpliendo con las consideraciones de localización presentadas en el manual de señalización vial 2015 (Capítulo 2, Sección 2.1 Gene-ralidades de las señales verticales, apartado 4 ubicación). • De igual manera, teniendo en cuenta que el dispositivo debe ubi-carse debajo del semáforo, se deberá cumplir con las considera-ciones de diseño; de distancia mínima de visibilidad y lectura pre-sentadas en el manual de señalización vial 2015, (Capítulo 2, Sección 2.4.3.2 Tamaño de letras), adoptado por el Ministerio de Transporte."
anexo 1 - 1.15.2.4	CCI	17/3/2021	(5) 1.15.2.4. Gestión de la base de datos con información de los dispositivos TAG RFID activados  TEXTO ACTUAL: FUNCIONAL: El equipo de cómputo deberá soportar el procesamiento, almacenamiento y visualización para garantizar la gestión de la base de datos de dispositivos TAG RFID activados y que ha sido descargada desde los INT IP/REV. La base de datos de los dispositivos TAG RFID activados deberá estar cifrada con un algoritmo AES 256 o mejor.  La lista de TAG's es manejada sin cifrado en el envío de los INT al SIGT (el canal es encriptado SSL, pero no la información recibida). Los OP necesitan utilizar estas bases de datos sin encriptación en las bases de datos de carriles para garantizar velocidad de apertura de la barrera. A nivel operativo, los números de tags son necesario para poder realizar diagnóstico de funcionamiento y resolución de disputas en los diferentes niveles del peaje. El TID no es información sensible desde que el mismo protocolo ISO-18000-63 permite la lectura libre del TID sin necesidad de claves y es lo que hace que el protocolo sea abierto. Consideramos importante sin embargo, que el INT IP/REV guarde de forma segura la información sensible del usuario como son sus vehículos, información personal y en especial sus medios de pago.  TEXTO PROPUESTO: FUNCIONAL: El equipo de cómputo deberá soportar el procesamiento, almacenamiento y visualización para garantizar la gestión de la base de datos de dispositivos TAG RFID activados y que ha sido descargada desde los INT IP/REV.	PARCIAL		Se considera que el texto puede ser ajustado para brindar mayor claridad. Se eliminan los requerimientos de encriptación de la información. Se ajusta el ítem Funcional del numeral 1.15.2.6 así:  • El equipo de cómputo deberá soportar el procesamiento, almace-namiento y visualización para garantizar la gestión de la base de datos de dispositivos TAG RFID activados y que ha sido descar-gada desde los INT IP/REV. Para que el operador pueda realizar el diagnóstico y resolución de disputas deberá seguir procedimien-tos de custodia de la información que serán responsabilidad del Intermediador y Operador, todo esto siguiendo los preceptos de la Ley 1581 de 2012. • La base de datos de los dispositivos TAG RFID activados deberá estar cifrada con un algoritmo AES-256 mejor. • El equipo deberá contar con sistemas de protección contra fallas en la red eléctrica de forma independiente. • El equipo deberá contar con seguridad física para evitar que actos vandálicos interfieran. • El equipo deberá cumplir con las exigencias del estándar FIPS 140-2 nivel 2 y las normas de compatibilidad electromagnética EMC clase A o su equivalente. • El reloj del equipo deberá estar ajustado a la hora UTC-5 median-te protocolo NTP.
Juan Carlos Quiñónez	CCI	17/3/2021	1.3. REQUERIMIENTOS OPERACIONALES DEL SISTEMA IP/REV numeral 1.3.1.1.: "Igualmente, deberá tener impreso un teléfono de contacto del Intermediador y el código EPC grabado en el TAG  ".Sugerimos que solo se debe mantener grabado el número del TAG ID. Y el EPC mantenerlo en el chip del TAG.	PARCIAL		Se ajusta el texto del 1.3.1.1. Esquema de color de los dispositivos TAG RFID as:  "Los TAG RFID deberán ser de color blanco o transparentes, con el logotipo de la marca COLPASS registrado en la Superintendencia Industria y Comercio SIC, bajo la Resolución 100236 de 2015, impreso en la cara anterior (lado visible al interior del vehículo), con un tamaño no menor al 20% del ancho del TAG RFID, acorde con la orientación con que se debe instalar al interior del vehículo. El TAG debe contar al menos con el link la página web del intermediador para consultar números de contacto y canales de apoyo y deberá tener impreso el EPC que estará grabado en el TAG. La descripción y uso de la marca se establecen en el anexo 3 de la presente resolución. Estas obligaciones no aplicarán para los TAG en circulación e inventario que migren al sistema del Ministerio de Transporte, a los que hace mención el Artículo 12 de la resolución."
Juan Carlos Quiñónez	CCI	17/3/2021	(2) Anexo 1.- 1.3.1.1. Esquema de color de los dispositivos TAG RFID; TEXTO ACTUAL: 1.3.1.1. Esquema de color de los dispositivos TAG RFID Los TAG RFID deberán ser de color blanco o transparentes, con el logotipo de la marca COLPASS registrado en la Superintendencia de Industria y Comercio SIC, bajo la Resolución 100236 de 2015, impreso en la cara anterior (lado visible al interior del vehículo), con un tamaño no menor al 20% del ancho del TAG RFID , acorde con la orientación con que se debe instalar al interior del vehículo. Igualmente, deberá tener impreso un teléfono de contacto del Intermediador y el código EPC grabado en el TAG, La descripción y uso de la marca se establecen en el anexo 3 de la presente resolución.  Debido a que los carriles de pago electrónico estarán exclusivamente marcados con la marca colpass para evitar información confusa, el tag se vuelve uno de los pocos elementos en donde el INT puede hacer presencia de su marca con sus usuarios por lo que consideramos importante que el INT tenga oportunidad de diseñar el imagen tag o la mayor parte de él mismo. Por las características del logo de Colpass (ratio ancho-alto), no es posible incluirlo en el 20% del ancho del TAG. Se podría pensar en una variación de logo de la marca Colpass destinado a uso en el TAG, que sugerimos se incluyera en el Anexo 3 correspondiente a la marca.  TEXTO PROPUESTO: El tag podrá ser del color que el INTERMEDIARIO considere así como su tamaño siempre y cuando no afecte su funcionamiento para ser leídos en las condiciones de un peaje o carretera. Estas características de tamaño y color deberán ser informadas claramente al usuario antes de realizar su adquisición. El tag debe contar al menos con la página web del INTERMEDIADOR para consultar números de contacto y canales de apoyo y deberá tener impreso el EPC que estará grabado en el TAG. Estas obligaciones no aplicarán para los tags en circulación e inventario, compatibles técnicamente con IP/REV a los que hace mención el Artículo 12 de la resolución.	PARCIAL		Se ajusta el texto del 1.3.1.1. Esquema de color de los dispositivos TAG RFID as:  "Los TAG RFID deberán ser de color blanco o transparentes, con el logotipo de la marca COLPASS registrado en la Superintendencia Industria y Comercio SIC, bajo la Resolución 100236 de 2015, impreso en la cara anterior (lado visible al interior del vehículo), con un tamaño no menor al 20% del ancho del TAG RFID, acorde con la orientación con que se debe instalar al interior del vehículo. El TAG debe contar al menos con el link la página web del intermediador para consultar números de contacto y canales de apoyo y deberá tener impreso el EPC que estará grabado en el TAG. La descripción y uso de la marca se establecen en el anexo 3 de la presente resolución. Estas obligaciones no aplicarán para los TAG en circulación e inventario que migren al sistema del Ministerio de Transporte, a los que hace mención el Artículo 12 de la resolución."
Juan Carlos Quiñónez	CCI	17/3/2021	Anexo 1, numeral 1.3.1.7 Definición del tiempo de retención de la información. El Ministerio de Transporte define como término de retención de la información el término de cinco (5) años para el almacenamiento de información, imágenes, videos, entre otros .  No se está teniendo en cuenta la modificación de la Resolución 3254 de 2018 en su artículo 3.	SI		Definición del tiempo de retención de la información  El Ministerio de Transporte define como término de retención de la información cinco (5) años. Para el caso de las pruebas que permiten la comprobación del paso, el actor estratégico podrá elegir el tipo de información a almacenar (imágenes, secuencia de imágenes, videos, o cualquier otra tecnología), siempre que permita identificar plenamente como mínimo: placa, categoría y ejes del vehículo, imagen de reconocimiento de la placa (imagen OCR), imagen del vehículo, hora y fecha, identificación del peaje y carril, número del TAG y valor pagado.  La información que se almacena, además de tener potencial para la supervisión y conocimiento del sector, así como soportar la generación de políticas, puede ser empleada como prueba o material de apoyo en caso de procesos judiciales (investigación de accidentes de tránsito, hurtos, entre otros)".

Juan Carlos Quiñónez	CCI	17/3/2021	<p>Anexo 1, numeral 1.3.1.7 Definición del tiempo de retención de la información.</p> <p>El tiempo de almacenamiento de información es de cinco (5) años para imágenes, videos, entre otros.</p> <p>Observación: Solicitar cambio para que sólo sean imágenes o menos tiempo, 5 años de videos exige demasiado espacio de almacenamiento.</p>	PARCIAL		<p>La publicación inicial no tuvo en cuenta la modificación establecida por la Resolución 3254 de 2018, por lo que se ajusta el proyecto incorporando lo establecido por esta.</p> <p>"Definición del tiempo de retención de la información</p> <p>El Ministerio de Transporte define como término de retención de la información cinco (5) años. Para el caso de las pruebas que permiten la comprobación del paso, el actor estratégico podrá elegir el tipo de información a almacenar (imágenes, secuencia de imágenes, videos, o cualquier otra tecnología), siempre que permita identificar plenamente como mínimo: placa, categoría y ejes del vehículo, imagen de reconocimiento de la placa (imagen OCR), imagen del vehículo, hora y fecha, identificación del peaje y carril, número del TAG y valor pagado.</p> <p>La información que se almacena, además de tener potencial para la supervisión y conocimiento del sector, así como soportar la generación de políticas, puede ser empleada como prueba o material de apoyo en caso de procesos judiciales (investigación de accidentes de tránsito, hurtos, entre otros)".</p>
Juan Carlos Quiñónez	CCI	17/3/2021	<p>1.3.1.7. Definición del tiempo de retención de la información</p> <p>El Ministerio de Transporte define como término de retención de la información el término de cinco (5) años para el almacenamiento de información, imágenes, videos, entre otros.</p> <p>• En otro § página 51 tenemos: "Gestión de discrepancias. Se dispondrá de equipos de cómputo y de software para la gestión de posibles discrepancias. Los videos y/o imágenes que hagan parte de la prueba del paso de un vehículo por un carril IP/REV, deberán estar</p> <p>Tema a aclarar: se sugiere mantener fotos 5 años y videos solo 1 año como máximo.</p>	PARCIAL		<p>"Definición del tiempo de retención de la información</p> <p>El Ministerio de Transporte define como término de retención de la información cinco (5) años. Para el caso de las pruebas que permiten la comprobación del paso, el actor estratégico podrá elegir el tipo de información a almacenar (imágenes, secuencia de imágenes, videos, o cualquier otra tecnología), siempre que permita identificar plenamente como mínimo: placa, categoría y ejes del vehículo, imagen de reconocimiento de la placa (imagen OCR), imagen del vehículo, hora y fecha, identificación del peaje y carril, número del TAG y valor pagado.</p> <p>La información que se almacena, además de tener potencial para la supervisión y conocimiento del sector, así como soportar la generación de políticas, puede ser empleada como prueba o material de apoyo en caso de procesos judiciales (investigación de accidentes de tránsito, hurtos, entre otros)".</p>
Juan Carlos Quiñónez	CCI	17/3/2021	<p>(5) 1.3.1.7. Definición del tiempo de retención de la información</p> <p>1.3.1.7. Definición del tiempo de retención de la información La información que se almacena en los sistemas inteligentes, además de tener potencial para la supervisión y conocimiento del sector, así como soportar la generación de políticas, puede ser empleada como prueba o material de apoyo en caso de procesos judiciales (investigación de accidentes de tránsito, hurtos, entre otros). El Ministerio de Transporte define como término de retención de la información el término de cinco (5) años para el almacenamiento de información, imágenes, videos, entre otros.</p> <p>Se debe completar la definición del tiempo de retención con definición que se modificó en la res 3254 del 2018</p> <p>El Ministerio de Transporte define como término de retención de la información cinco (5) años. Para el caso de las pruebas que permiten la comprobación del Paso, el actor estratégico podrá elegir el tipo de información a almacenar (imágenes, secuencia de imágenes, videos, o cualquier otra tecnología) siempre que, permita identificar plenamente como mínimo: placa, categoría y ejes del vehículo, imagen de reconocimiento de la placa (Imagen OCR), imagen del vehículo, hora y fecha, identificación de/peaje y carril, número del TAG y valor pagado. La información que se almacena, además de tener potencial para la supervisión y conocimiento del sector, así como soportar la generación de políticas, puede ser empleada como prueba o material de apoyo en caso de procesos judiciales (investigación de accidentes de tránsito, hurtos, entre otros)."</p>	SI		<p>La publicación inicial no tuvo en cuenta la modificación establecida por la Resolución 3254 de 2018, por lo que se ajusta el proyecto incorporando lo establecido por esta.</p> <p>"Definición del tiempo de retención de la información</p> <p>El Ministerio de Transporte define como término de retención de la información cinco (5) años. Para el caso de las pruebas que permiten la comprobación del paso, el actor estratégico podrá elegir el tipo de información a almacenar (imágenes, secuencia de imágenes, videos, o cualquier otra tecnología), siempre que permita identificar plenamente como mínimo: placa, categoría y ejes del vehículo, imagen de reconocimiento de la placa (imagen OCR), imagen del vehículo, hora y fecha, identificación del peaje y carril, número del TAG y valor pagado.</p> <p>La información que se almacena, además de tener potencial para la supervisión y conocimiento del sector, así como soportar la generación de políticas, puede ser empleada como prueba o material de apoyo en caso de procesos judiciales (investigación de accidentes de tránsito, hurtos, entre otros)".</p>
N/A	Carvajal	5/3/2021	<p>En el anexo 1 punto 1.3.1.8, ¿el operador del peaje deberá disponer de una persona que se encargue de validar los problemas de pago que tenga el usuario? O ¿cuál sería un medio eficiente para dar agilidad al flujo de vehículos por el paso?</p>		NO	<p>La resolución permite a los Operadores establecer el medio que considere mas eficiente para desviar al usuario ante la imposibilidad de hacer el cobro de la tarifa a través del Sistema IPREV.</p>
Juan Carlos Quiñónez	CCI	17/3/2021	<p>Anexo 1, numeral 1.3.1.9</p> <p>El Ministerio de Transporte efectuará la asignación de estos códigos de identificación para las diferentes plazas de peaje y de sus carriles IP/REV, previo a la entrada en funcionamiento del sistema IP/REV</p> <p>El párrafo 2 se encuentra duplicado</p>	SI		<p>Ajustado</p>
Juan Carlos Quiñónez	CCI	17/3/2021	<p>1.3.1.9. Asignación de códigos únicos de identificación de plazas y carriles IP/REV</p> <p>"El Ministerio de Transporte efectuará la asignación de estos códigos de identificación para las diferentes plazas de peaje y de sus carriles IP/REV, previo a la entrada en funcionamiento del sistema IP/REV bajo el siguiente esquema."</p> <p>¿Con quién se debe establecer la comunicación para la codificación (se proporcionará el contacto)? ¿Y cuándo se tiene pensado efectuar esta codificación?</p>		NO	<p>Se ajustó el texto del numeral 1.3.1.9. Asignación de códigos únicos de identificación de plazas y carriles IP/REV, así:</p> <p>"La asignación de los códigos de identificación únicos para plazas y carriles IP/REV se hace necesaria para la asociación del paso de un vehículo por una determinada estación de peaje.</p> <p>El Ministerio de Transporte efectuará la asignación de estos códigos de identificación para las diferentes plazas de peaje y de sus carriles IP/REV, al momento del otorgamiento del habilitación a cada operador bajo el siguiente esquema:</p> <p>Campo estación: (Código de la vía incluido el tramo en concordancia por el Sistema Sinc: 15 caracteres)- (Código del peaje - consecutivo en función de la vía: 4 caracteres).</p> <p>Campo sentido: (SUR: Sur, NOR: Norte, ORI: Oriente, OCC: Occidente). Solo estos valores válidos.</p> <p>El Operador IPV/REV deberá enviar la siguiente información por cada peaje que sea habilitado en el ámbito IP/REV: número de carriles en el peaje, codificación de cada carril y pertenece al ámbito IP/REV, es mixto o es un carril de pago en efectivo. Esta información deberá ser radicada en el Ministerio de Transporte dentro los siguientes cinco (5) días hábiles después de haber obtenido la Habitación. El documento deberá estar acompañado de un registro fotográfico que muestre la demarcación de los carriles y su identificación única."</p>
Juan Carlos Quiñónez	CCI	17/3/2021	<p>8. Anexo 1. Técnico. Capítulo I</p> <p>El numeral 1.3.2.1: Visión del sistema, "Una vez suscrito el contrato, el Intermediador citará al Usuario del Sistema IP/REV para instalar la etiqueta RFID adhesivo, que será pegada en el parabrisas del vehículo del usuario por el personal del intermediador" no estamos de acuerdo con la instalación 100% de los Tags por parte del Intermediador. Al ser un TAG pasivo, un adecuado instructivo es suficiente para el proceso y garantizar su correcta instalación. Dado que frenaría el objetivo de masificación y afectaría significativamente los costos logísticos.</p> <p>Adicionalmente, consideramos como una barrera de ingreso al servicio y su masificación, solicitar documentos adicionales a verificar como lo es la tarjeta de propiedad y la licencia de tránsito del vehículo, al igual que podría ir en contra de la ley anti-trámites. Adicional hoy en día hay una validación previa en la estación de peaje que tiene elementos de validación de la misma.</p>	PARCIAL		<p>Se ajustó el texto del numeral 1.3.1.9. Asignación de códigos únicos de identificación de plazas y carriles IP/REV, así:</p> <p>"La asignación de los códigos de identificación únicos para plazas y carriles IP/REV se hace necesaria para la asociación del paso de un vehículo por una determinada estación de peaje.</p> <p>El Ministerio de Transporte efectuará la asignación de estos códigos de identificación para las diferentes plazas de peaje y de sus carriles IP/REV, al momento del otorgamiento del habilitación a cada operador bajo el siguiente esquema:</p> <p>Campo estación: (Código de la vía incluido el tramo en concordancia por el Sistema Sinc: 15 caracteres)- (Código del peaje - consecutivo en función de la vía: 4 caracteres).</p> <p>Campo sentido: (SUR: Sur, NOR: Norte, ORI: Oriente, OCC: Occidente). Solo estos valores válidos.</p> <p>El Operador IPV/REV deberá enviar la siguiente información por cada peaje que sea habilitado en el ámbito IP/REV: número de carriles en el peaje, codificación de cada carril y pertenece al ámbito IP/REV, es mixto o es un carril de pago en efectivo. Esta información deberá ser radicada en el Ministerio de Transporte dentro los siguientes cinco (5) días hábiles después de haber obtenido la Habitación. El documento deberá estar acompañado de un registro fotográfico que muestre la demarcación de los carriles y su identificación única."</p> <p>estar acompañado de un registro fotográfico que muestre la demarcación de los carriles y su identificación única.</p>

Juan Carlos Quiñónez	CCI	17/3/2021	<p>(2) Anexo 1.- 1.3.2.1</p> <p>Para la suscripción del contrato, el Intermediario deberá verificar en el SIGTo el sistema que el Ministerio de Transporte destine a tal fin, que el vehículo no tenga un TAG RFID activo asociado.</p> <p>Una vez suscrito el contrato, el Intermediario citará al Usuario del Sistema IP/REV para instalar la etiqueta RFID adhesivo, que será pegada en el parabrisas del vehículo del usuario por el personal del intermediario, siendo en todo caso responsabilidad del Intermediador que quede correctamente instalado y que las características del vehículo en donde se instala el TAG coincidan con las reportadas ante el RUNT y con la licencia de tránsito del vehículo. Al pasar por un carril del Sistema IP/REV, el lector RFID.</p> <p>El tag podrá ser adquirido en multiplicidad de lugares y medios con el fin que su adquisición no sea una barrera de entrada para lograr una alta masificación. El intermediador deberá suministrar la información al usuario de como instalar los dispositivos.</p> <p>TEXTO PROPUESTO:</p> <p>Para la vinculación al IP/REV el usuario debe adquirir un dispositivo TAG a través de los diferentes medios que dispongan los INTERMEDIARIOS para su adquisición como compra virtual, venta en distribuidores, campañas, ventas físicas presenciales, sucursales entre otros. El usuario podrá realizar su inscripción de manera virtual o presencial de acuerdo a como el INTERMEDIADOR determine su proceso de adhesión. Una vez suscrito el contrato el usuario podrá vincular su vehículo y asociar el(los) tag(s), con esta información el Intermediario deberá verificar en el SIGT o el sistema que el Ministerio de Transporte destine a tal fin, que el vehículo no tenga un TAG RFID activo asociado. El usuario tendrá la responsabilidad de indicar como mínimo la placa del vehículo a la cual se va a instalar el dispositivo y sus características básicas las cuales podrán ser validadas por el intermediarios con el RUNT, soportes como la matrícula o mediante los medios que este considere convenientes. Será responsabilidad del intermediador dar acceso al usuario a los manuales y la información necesaria para que se realice una correcta instalación del dispositivo.</p>	PARCIAL	<p>Se ajusta el ANEXO 1 TÉCNICO 1.3.2.1 Visión del Sistema</p> <p>"El Ministerio de Transporte proyecta que todos los peajes sean interoperables y cualquier usuario IP/REV tenga la posibilidad de pagar electrónicamente la tarifa de peaje en cualquier parte del territorio nacional, con un único dispositivo RFID a bordo y asociado a una figura contractual que se adopte el intermediador IP/REV.</p> <p>Para tal efecto, el usuario suscribirá un contrato con un Intermediador IP/REV del sistema de Interoperabilidad de Peajes con Recaudo Electrónico Vehicular (INT IP/REV), debidamente Habilitado para este fin.</p> <p>Para todos los medios de pago el Intermediador deberá informar periódicamente al usuario de las condiciones, tarifas y demás relacionados con los servicios prestados, acorde a lo establecido en el cuerpo de la Resolución.</p> <p>Para la suscripción del contrato, el Intermediador deberá verificar en el SIGT o el sistema que el Ministerio de Transporte destine a tal fin, que el vehículo no tenga un TAG RFID activo asociado. El usuario tendrá la responsabilidad de indicar como mínimo la placa del vehículo a la cual se va a instalar el dispositivo y sus características básicas. El intermediador deberá validar la existencia de la persona natural a través de la Registraduría General de la Nación o jurídica a través del RUES (Registro Único Empresarial y Social) y la calidad mediante la cual actúa, con el RUNT deberá comprobar la información de la licencia de tránsito y las demás que considere pertinentes.</p> <p>Para la vinculación y suscripción del contrato IP/REV el usuario debe adquirir un dispositivo TAG a través de los diferentes medios virtuales o físicos que dispongan los intermediadores</p> <p>Será responsabilidad del Intermediador generar las herramientas físicas, virtuales o las que haya lugar, para la correcta instalación, uso y cuidado del TAG por parte del usuario, así mismo facilitará en diferentes medios físicos o virtuales soporte técnico respectivo."</p>
Juan Carlos Quiñónez	CCI	17/3/2021	<p>(6) ANEXO 1 TÉCNICO 1.3.2.1 Visión del Sistema</p> <p>Para la suscripción del contrato, el Intermediador deberá verificar en el SIGT o el sistema que el Ministerio de Transporte destine a tal fin, que el vehículo no tenga un TAG RFID activo asociado.</p> <p>Es necesario definir un procedimiento para cuando el vehículo fue registrado por otro usuario que ya no es su dueño y no es posible contactarlo para que desvincule el vehículo de su cuenta. Esta situación es más frecuente que lo que se piensa y el nuevo dueño del vehículo no puede acceder al pago electrónico.</p> <p>TEXTO PROPUESTO:</p> <p>Para la suscripción del contrato, el Intermediador deberá verificar en el SIGT o el sistema que el Ministerio de Transporte destine a tal fin, que el vehículo no tenga un TAG RFID activo asociado. Para vehículos que se encuentren activos y que el nuevo dueño no sea quien lo tiene registrado en el sistema IP/REV y ante la imposibilidad de contactar al titular de la cuenta en la cual está registrado el vehículo, esté podrá realizar la solicitud al Intermediador del retiro de vehículo de la cuenta existente presentando la información que lo acredite como dueño del vehículo o tenedor del mismo.</p>	PARCIAL	<p>Se acepta:</p> <p>Anexo 1. 1.14 TAG: "Si el actual propietario requiera instalar un TAG en su vehículo y este vehículo tenga un TAG asociado a otro usuario, el actual propietario a través de una carta (PQRS) solicitará al intermediador del el TAG asociado ejecutar el proceso de desvinculación."</p>
Juan Manuel Vicente	F2X	10/3/2021	<p>ANEXO 1 TÉCNICO 1.3.2.1 Visión del Sistema</p> <p>TEXTO ACTUAL:</p> <p>Para la suscripción del contrato, el Intermediador deberá verificar en el SIGT o el sistema que el Ministerio de Transporte destine a tal fin, que el vehículo no tenga un TAG RFID activo asociado. TEXTO PROPUESTO:</p> <p>Para la suscripción del contrato, el Intermediador deberá verificar en el SIGT o el sistema que el Ministerio de Transporte destine a tal fin, que el vehículo no tenga un TAG RFID activo asociado. Para vehículos que se encuentren activos y que el nuevo dueño no sea quien lo tiene registrado en el sistema IP/REV y ante la imposibilidad de contactar al titular de la cuenta en la cual está registrado el vehículo, esté podrá realizar la solicitud al Intermediador del retiro de vehículo de la cuenta existente presentando la información que lo acredite como dueño del vehículo o tenedor del mismo.</p> <p>Es necesario definir un procedimiento para cuando el vehículo fue registrado por otro usuario que ya no es su dueño y no es posible contactarlo para que desvincule el vehículo de su cuenta. Esta situación es más frecuente que lo que se piensa y el nuevo dueño del vehículo no puede acceder al pago electrónico.</p>	PARCIAL	<p>Se ajusta el ANEXO 1 TÉCNICO 1.3.2.1 Visión del Sistema</p> <p>"El Ministerio de Transporte proyecta que todos los peajes sean interoperables y cualquier usuario IP/REV tenga la posibilidad de pagar electrónicamente la tarifa de peaje en cualquier parte del territorio nacional, con un único dispositivo RFID a bordo y asociado a una figura contractual que se adopte el intermediador IP/REV.</p> <p>Para tal efecto, el usuario suscribirá un contrato con un Intermediador IP/REV del sistema de Interoperabilidad de Peajes con Recaudo Electrónico Vehicular (INT IP/REV), debidamente Habilitado para este fin.</p> <p>Para todos los medios de pago el Intermediador deberá informar periódicamente al usuario de las condiciones, tarifas y demás relacionados con los servicios prestados, acorde a lo establecido en el cuerpo de la Resolución.</p> <p>Para la suscripción del contrato, el Intermediador deberá verificar en el SIGT o el sistema que el Ministerio de Transporte destine a tal fin, que el vehículo no tenga un TAG RFID activo asociado. El usuario tendrá la responsabilidad de indicar como mínimo la placa del vehículo a la cual se va a instalar el dispositivo y sus características básicas. El intermediador deberá validar la existencia de la persona natural a través de la Registraduría General de la Nación o jurídica a través del RUES (Registro Único Empresarial y Social) y la calidad mediante la cual actúa, con el RUNT deberá comprobar la información de la licencia de tránsito y las demás que considere pertinentes.</p> <p>Para la vinculación y suscripción del contrato IP/REV el usuario debe adquirir un dispositivo TAG a través de los diferentes medios virtuales o físicos que dispongan los intermediadores</p> <p>Será responsabilidad del Intermediador generar las herramientas físicas, virtuales o las que haya lugar, para la correcta instalación, uso y cuidado del TAG por parte del usuario, así mismo facilitará en diferentes medios físicos o virtuales soporte técnico respectivo."</p>

Juan Carlos Quiñónez	CCI	17/3/2021	<p>Numeral 1.4.1</p> <p>.Consideramos que es una barrera de masificación la instalación el tag por parte del Intermediador, junto con la solicitud de documentos a comparar con el RUNT, argumento ya expuesto en numerales anteriores.</p>	PARCIAL	<p>Se ajusta el ANEXO 1 TÉCNICO 1.3.2.1 Visión del Sistema</p> <p>"El Ministerio de Transporte proyecta que todos los peajes sean interoperables y cualquier usuario IP/REV tenga la posibilidad de pagar electrónicamente la tarifa de peaje en cualquier parte del territorio nacional, con un único dispositivo RFID a bordo y asociado a una figura contractual que se adopte el intermediador IP/REV.</p> <p>Para tal efecto, el usuario suscribirá un contrato con un Intermediador IP/REV del sistema de Interoperabilidad de Peajes con Recaudo Electrónico Vehicular (INT IP/REV), debidamente Habilitado para este fin.</p> <p>Para todos los medios de pago el Intermediador deberá informar periódicamente al usuario de las condiciones, tarifas y demás relacionados con los servicios prestados, acorde a lo establecido en el cuerpo de la Resolución.</p> <p>Para la suscripción del contrato, el Intermediador deberá verificar en el SIGT o el sistema que el Ministerio de Transporte destine a tal fin, que el vehículo no tenga un TAG RFID activo asociado. El usuario tendrá la responsabilidad de indicar como mínimo la placa del vehículo a la cual se va a instalar el dispositivo y sus características básicas. El intermediador deberá validar la existencia de la persona natural a través de la Registraduría General de la Nación o jurídica a través del RUES (Registro Único Empresarial y Social) y la calidad mediante la cual actúa, con el RUNT deberá comprobar la información de la licencia de tránsito y las demás que considere pertinentes.</p> <p>Para la vinculación y suscripción del contrato IP/REV el usuario debe adquirir un dispositivo TAG a través de los diferentes medios virtuales o físicos que dispongan los intermediadores</p> <p>Será responsabilidad del Intermediador generar las herramientas físicas, virtuales o las que haya lugar, para la correcta instalación, uso y cuidado del TAG por parte del usuario, así mismo facilitará en diferentes medios físicos o virtuales soporte técnico respectivo."</p>
Juan Carlos Quiñónez	CCI	17/3/2021	<p>(2) 1.4.1. Funcionamiento del sistema</p> <p>La entidad intermediadora del sistema de Interoperabilidad de Peajes con Recaudo Electrónico Vehicular (INT IP/REV) valida la información del vehículo con la información consignada en el RUNT por medio de la consulta web provista por este sistema y los documentos entregados por el usuario y realiza la instalación y activación del dispositivo TAG RFID. Para esto último debe seguir las consideraciones establecidas en la presente resolución.</p> <p>Los intermediarios podrán utilizar diferentes sistemas para cotejar la información del vehículo entregada por el usuario alguno en este momento disponibles son: la matrícula del vehículo, consultas en el runt, foto del vehículo o vehículo físico.</p> <p>TEXTO PROPUESTO:</p> <p>La entidad intermediadora del sistema de Interoperabilidad de Peajes con Recaudo Electrónico Vehicular (INT IP/REV) valida la información registrada por el usuario mediante consultas de la información consignada en el RUNT por medio de la consulta web provista por este sistema, con los documentos entregados por el usuario o por lo medios que este considere adecuados para realizar la activación del dispositivo TAG RFID.</p>		<p>Se ajusta el ANEXO 1 TÉCNICO 1.3.2.1 Visión del Sistema</p> <p>"El Ministerio de Transporte proyecta que todos los peajes sean interoperables y cualquier usuario IP/REV tenga la posibilidad de pagar electrónicamente la tarifa de peaje en cualquier parte del territorio nacional, con un único dispositivo RFID a bordo y asociado a una figura contractual que se adopte el intermediador IP/REV.</p> <p>Para tal efecto, el usuario suscribirá un contrato con un Intermediador IP/REV del sistema de Interoperabilidad de Peajes con Recaudo Electrónico Vehicular (INT IP/REV), debidamente Habilitado para este fin.</p> <p>Para todos los medios de pago el Intermediador deberá informar periódicamente al usuario de las condiciones, tarifas y demás relacionados con los servicios prestados, acorde a lo establecido en el cuerpo de la Resolución.</p> <p>Para la suscripción del contrato, el Intermediador deberá verificar en el SIGT o el sistema que el Ministerio de Transporte destine a tal fin, que el vehículo no tenga un TAG RFID activo asociado. El usuario tendrá la responsabilidad de indicar como mínimo la placa del vehículo a la cual se va a instalar el dispositivo y sus características básicas. El intermediador deberá validar la existencia de la persona natural a través de la Registraduría General de la Nación o jurídica a través del RUES (Registro Único Empresarial y Social) y la calidad mediante la cual actúa, con el RUNT deberá comprobar la información de la licencia de tránsito y las demás que considere pertinentes.</p> <p>Para la vinculación y suscripción del contrato IP/REV el usuario debe adquirir un dispositivo TAG a través de los diferentes medios virtuales o físicos que dispongan los intermediadores</p> <p>Será responsabilidad del Intermediador generar las herramientas físicas, virtuales o las que haya lugar, para la correcta instalación, uso y cuidado del TAG por parte del usuario, así mismo facilitará en diferentes medios físicos o virtuales soporte técnico respectivo."</p>
Juan Carlos Quiñónez	CCI	17/3/2021	<p>(5) 1.5. ENTORNO OPERACIONAL Y DE SOPORTE</p> <p>"Paneles de señalización variable"</p> <p>El catalogar los display de tarifas del peaje como un panel de mensaje variable y remitir en el anexo técnico al cumplimiento del manual de señalización vial hace inviable técnicamente este tipo de equipo en un carril de peaje.</p> <p>Esto debido a que para este tipo de elementos, el manual de señalización vial solo supone paneles para uso en vías en donde deben ser visualizados a altas velocidades y a grandes distancias, por lo cual solo se tienen opciones de letras de 45cm de altura y de 30 cm dependiendo la velocidad de diseño de la vía. Este tamaño de letra en un carril de peaje supone equipos que superan los 2 metros de ancho lo que es imposible de ubicar en una isla de peaje. Se debe cambiar el nombre de este elemento y no remitir su cumplimiento al manual de señalización vial.</p> <p>"Display de tarifas e información de carril"</p>	PARCIAL	<p>Se ajusta la tabla 1.15.1.8 en el ítem Usabilidad así:</p> <p>"● Los paneles de señalización variable deberán ser visibles desde el punto de entrada al carril IP/REV desde la ubicación del con-ductor del vehículo, sin importar su categoría.</p> <p>● Estos paneles deben estar ubicados debajo del semáforo que indica la autorización para continuar el paso por el peaje, a fin de garantizar un único punto de vista a los Usuarios IP/REV, cumpliendo con las consideraciones de localización presentadas en el manual de señalización vial 2015 (Capítulo 2, Sección 2.1 Generalidades de las señales verticales, apartado 4 ubicación).</p> <p>● De igual manera, teniendo en cuenta que el dispositivo debe ubi-carse debajo del semáforo, se deberá cumplir con las consideraciones de diseño; de distancia mínima de visibilidad y lectura pre-sentadas en el manual de señalización vial 2015, (Capítulo 2, Sección 2.4.3.2 Tamaño de letras), adoptado por el Ministerio de Transporte."</p>

Juan Carlos Quiñónez	CCI	17/3/2021	<p>(4) 1.6. ESCENARIOS OPERACIONALES</p> <p>1.6. ESCENARIOS OPERACIONALES En esta sección se describen los escenarios operacionales del sistema para IP/REV, haciendo énfasis en la interacción de los sistemas de información de los OP IP/REV (verificación de saldos y notificación de cobros) y de los INT IP/REV (dispositivos TAG RFID certificados o deshabilitados, dispositivo TAG RFID con tarifa especial y saldos).</p> <p>No es correcta esta definición debido a que la condición de tarifa especial deben ser gestionados directamente por los OP que son las entidades que pueden determinar si un vehículo específico tiene una condición especial en sus peajes y para cuál de ellos. Quien define las tarifas son los OP y no los intermediarios.</p> <p>1.6. ESCENARIOS OPERACIONALES En esta sección se describen los escenarios operacionales del sistema para IP/REV, haciendo énfasis en la interacción de los sistemas de información de los OP IP/REV (verificación de saldos y notificación de cobros) y de los INT IP/REV (dispositivos TAG RFID certificados o deshabilitados y saldos).</p>	PARCIAL	<p>Aceptado, se ajustarán numerales 1.6.1.6 y 1.6.1.7. indicando que la obligación de reporte al Sistema IP/REV respecto de los usuarios con calidad de exentos y con tarifas especiales, estará a cargo del Operador IP/REV, con base en la información que le reporten a estos el INVIAS o la entidades concedente o contratantes según sea el caso.</p> <p>"1.6.1.6. Notificación de dispositivos TAG RFID exentos Un Usuario con calidad de exento otorgada por el INVIAS de conformidad con la ley 787 de 2002, deberán presentar la solicitud de adquisición del TAG RFID ante el Intermediador de su elección, siguiendo los procedimientos conforme la normatividad vigente y los lineamientos del INVIAS.</p> <p>En los peajes en los que se cuente con el Sistema IP/REV, el Operador IP/REV podrá cesar la identificación de Usuarios con calidad de exentos a través del TIE a los seis (6) meses siguientes a la obtención de su habilitación como actor estratégico, debiendo informar a los usuarios con calidad de exentos de manera oportuna la fecha en la que la identificación a través del TIE cesará, para que estos puedan gestionar la migración hacia el Sistema IP/REV.</p> <p>Mientras se cumple la implementación del Sistema IP/REV en todos los peajes del país, los Usuarios con calidad de exentos deberán identificarse con el TIE en aquellos peajes que no cuenten con la tecnología de identificación mediante el dispositivo TAG RFID."</p> <p>"1.6.1.7. Gestión de tarifas especiales El interesado debe realizar una solicitud ante el concedente de la plaza de peaje (ANI, INVIAS o Entidad Territorial), y justificar que cumple con las condiciones para hacerse acreedor del beneficio (esto es, que reside en la vecindad, entre otras).</p> <p>En la actualidad, un usuario que obtiene el beneficio de una tarifa especial en un punto de peaje se identifica en el carril manual por medio de una TIE o tarjeta inteligente, o cualquier otro medio expedido por el concedente respectivo, o por su concesionario, en caso de que así se haya acordado.</p> <p>Con el sistema IP/REV, no se hará necesario el uso de una TIE por parte de los usuarios en los peajes que</p>
Juan Carlos Quiñónez	CCI	17/3/2021	<p>Anexo 1, numeral 1.6.1.6 Un Usuario con calidad de exento otorgada por el INVIAS de conformidad con la ley 787 de 2002, deberán presentar la solicitud de adquisición del TAG RFID ante el Intermediador de su elección, siguiendo los procedimientos conforme la normatividad vigente y los lineamientos del INVIAS.</p> <p>El Ministerio de Transporte prevé un periodo de transición de seis (6) meses hasta el uso exclusivo del dispositivo TAG RFID para el proceso de los pasos de vehículos exentos, durante el cual el usuario exento podrá hacer uso de ambas tecnologías (TIE y dispositivo TAG RFID) de acuerdo con sus necesidades.</p> <p>Se requiere mayor claridad en el procedimiento a seguir para que los vehículos exentos puedan transitar con TAG, incluido el control e integración de las bases de datos. Se sugiere revisar con INVIAS este tema.</p>	PARCIAL	<p>Aceptado, se ajustarán numerales 1.6.1.6 y 1.6.1.7. indicando que la obligación de reporte al Sistema IP/REV respecto de los usuarios con calidad de exentos y con tarifas especiales, estará a cargo del Operador IP/REV, con base en la información que le reporten a estos el INVIAS o la entidades concedente o contratantes según sea el caso.</p> <p>"1.6.1.6. Notificación de dispositivos TAG RFID exentos Un Usuario con calidad de exento otorgada por el INVIAS de conformidad con la ley 787 de 2002, deberán presentar la solicitud de adquisición del TAG RFID ante el Intermediador de su elección, siguiendo los procedimientos conforme la normatividad vigente y los lineamientos del INVIAS.</p> <p>En los peajes en los que se cuente con el Sistema IP/REV, el Operador IP/REV podrá cesar la identificación de Usuarios con calidad de exentos a través del TIE a los seis (6) meses siguientes a la obtención de su habilitación como actor estratégico, debiendo informar a los usuarios con calidad de exentos de manera oportuna la fecha en la que la identificación a través del TIE cesará, para que estos puedan gestionar la migración hacia el Sistema IP/REV.</p> <p>Mientras se cumple la implementación del Sistema IP/REV en todos los peajes del país, los Usuarios con calidad de exentos deberán identificarse con el TIE en aquellos peajes que no cuenten con la tecnología de identificación mediante el dispositivo TAG RFID."</p> <p>"1.6.1.7. Gestión de tarifas especiales El interesado debe realizar una solicitud ante el concedente de la plaza de peaje (ANI, INVIAS o Entidad Territorial), y justificar que cumple con las condiciones para hacerse acreedor del beneficio (esto es, que reside en la vecindad, entre otras).</p> <p>En la actualidad, un usuario que obtiene el beneficio de una tarifa especial en un punto de peaje se identifica en el carril manual por medio de una TIE o tarjeta inteligente, o cualquier otro medio expedido por el concedente respectivo, o por su concesionario, en caso de que así se haya acordado.</p> <p>Con el sistema IP/REV, no se hará necesario el uso de una TIE por parte de los usuarios en los peajes que</p>
Juan Carlos Quiñónez	CCI	17/3/2021	<p>(4) 1.6.1.6. Notificación de dispositivos TAG RFID exentos</p> <p>1.6.1.6. Notificación de dispositivos TAG RFID exentos Un Usuario con calidad de exento otorgada por el INVIAS de conformidad con la ley 787 de 2002, deberán presentar la solicitud de adquisición del TAG RFID ante el Intermediador de su elección, siguiendo los procedimientos conforme la normatividad vigente y los lineamientos del INVIAS. El Ministerio de Transporte prevé un periodo de transición de seis (6) meses hasta el uso exclusivo del dispositivo TAG RFID para el proceso de los pasos de vehículos exentos, durante el cual el usuario exento podrá hacer uso de ambas tecnologías (TIE y dispositivo TAG RFID) de acuerdo con sus necesidades.</p> <p>Los TAG exentos tiene una condición especial y estos deben ser emitidos por la entidad competente y garantizar que efectivamente están instalados en el vehículo que tiene esta condición especial. Los intermediadores no tendrán la potestad de definir esta condición y no pueden asumir antes de control dicha responsabilidad. El invias o la entidad que el ministerio defina debe emitir y controlar estos tags Exentos. Estas listas deben ser reportadas bajo el protocolo IP/REV en las listas de vehículos exentos de pago en todo el País.</p> <p>TEXTO PROPUESTO: 1.6.1.6. Notificación de dispositivos TAG RFID exentos Un Usuario con calidad de exento otorgada por el INVIAS de conformidad con la ley 787 de 2002, deberá solicitar al INVIAS o la entidad que le Ministerio de Transporte designe la solicitud de instalación del TAG, esta entidad actuará como intermediador para gestionar los tags y listas de exentos enviadas a los OP y al SIGT. Dicha entidad será encargada de garantizar la instalación de los dispositivos en los vehículos exentos y la administración de dicha información.</p>	PARCIAL	<p>Aceptado, se ajustarán numerales 1.6.1.6 y 1.6.1.7. indicando que la obligación de reporte al Sistema IP/REV respecto de los usuarios con calidad de exentos y con tarifas especiales, estará a cargo del Operador IP/REV, con base en la información que le reporten a estos el INVIAS o la entidades concedente o contratantes según sea el caso.</p> <p>"1.6.1.6. Notificación de dispositivos TAG RFID exentos Un Usuario con calidad de exento otorgada por el INVIAS de conformidad con la ley 787 de 2002, deberán presentar la solicitud de adquisición del TAG RFID ante el Intermediador de su elección, siguiendo los procedimientos conforme la normatividad vigente y los lineamientos del INVIAS.</p> <p>En los peajes en los que se cuente con el Sistema IP/REV, el Operador IP/REV podrá cesar la identificación de Usuarios con calidad de exentos a través del TIE a los seis (6) meses siguientes a la obtención de su habilitación como actor estratégico, debiendo informar a los usuarios con calidad de exentos de manera oportuna la fecha en la que la identificación a través del TIE cesará, para que estos puedan gestionar la migración hacia el Sistema IP/REV.</p> <p>Mientras se cumple la implementación del Sistema IP/REV en todos los peajes del país, los Usuarios con calidad de exentos deberán identificarse con el TIE en aquellos peajes que no cuenten con la tecnología de identificación mediante el dispositivo TAG RFID."</p> <p>"1.6.1.7. Gestión de tarifas especiales El interesado debe realizar una solicitud ante el concedente de la plaza de peaje (ANI, INVIAS o Entidad Territorial), y justificar que cumple con las condiciones para hacerse acreedor del beneficio (esto es, que reside en la vecindad, entre otras).</p> <p>En la actualidad, un usuario que obtiene el beneficio de una tarifa especial en un punto de peaje se identifica en el carril manual por medio de una TIE o tarjeta inteligente, o cualquier otro medio expedido por el concedente respectivo, o por su concesionario, en caso de que así se haya acordado.</p> <p>Con el sistema IP/REV, no se hará necesario el uso de una TIE por parte de los usuarios en los peajes que</p>



Juan Carlos Quiñónez	CCI	17/3/2021	<p>Anexo 1, numeral 1.6.1.7. Gestión de tarifas especiales</p> <p>El interesado debe realizar una solicitud ante el concedente de la plaza de peaje (ANI, INVIAS o Entidad Territorial), y justificar que cumple con las condiciones para hacerse acreedor del beneficio (esto es, que reside en la vecindad, entre otras).</p> <p>En la actualidad, un usuario que obtiene el beneficio de una tarifa especial en un punto de peaje se identifica en el carril manual por medio de una TIE o tarjeta inteligente, o cualquier otro medio expedido por el concedente respectivo, o por su concesionario, en caso de que así se haya acordado.</p> <p>Con el sistema IP/REV, no se hará necesario el uso de una TIE por parte de los usuarios, sino que estos al obtener el beneficio de tarifa especial emitido por el concedente respectivo, deberán ir al OP IP/REV de la plaza de peaje de interés y notificarle el beneficio recibido mediante una Resolución que portará el usuario y que deberá ser acogida por el OP IP/REV. En ese momento, el OP IP/REV deberá asociar en su base de datos local al usuario con la tarifa especial, y al momento en que éste transite por la respectiva plaza de peaje, el OP IP/REV debe reportar al INT IP/REV el tipo de cobro "tarifa especial"</p> <p>NOTA: cuando un concedente otorgue el beneficio de tarifa especial a un usuario que no tenga (y no suscriba) un contrato IP/REV, el usuario deberá portar un TIE o similar en su vehículo, igual que en la actualidad. El concedente notificará a sus concesionarios la lista de Usuarios con tarifa especial, que no cuentan con sistema IP/REV.</p> <p>Ajustar todo el contenido.</p> <p>Se considera que la TIE es necesaria por controles e identificación de los OP/REV y entidades concedentes de estos vehículos.</p>	PARCIAL		<p>Aceptado, se ajustarán numerales 1.6.1.6 y 1.6.1.7. indicando que la obligación de reporte al Sistema IP/REV respecto de los usuarios con calidad de exentos y con tarifas especiales, estará a cargo del Operador IP/REV, con base en la información que le reporten a estos el INVIAS o la entidades concedente o contratantes según sea el caso.</p> <p>"1.6.1.6. Notificación de dispositivos TAG RFID exentos Un Usuario con calidad de exento otorgada por el INVIAS de conformidad con la ley 787 de 2002, deberán presentar la solicitud de adquisición del TAG RFID ante el Intermediador de su elección, siguiendo los procedimientos conforme la normatividad vigente y los lineamientos del INVIAS.</p> <p>En los peajes en los que se cuente con el Sistema IP/REV, el Operador IP/REV podrá cesar la identificación de Usuarios con calidad de exentos a través del TIE a los seis (6) meses siguientes a la obtención de su habilitación como actor estratégico, debiendo informar a los usuarios con calidad de exentos de manera oportuna la fecha en la que la identificación a través del TIE cesará, para que estos puedan gestionar la migración hacia el Sistema IP/REV.</p> <p>Mientras se cumple la implementación del Sistema IP/REV en todos los peajes del país, los Usuarios con calidad de exentos deberán identificarse con el TIE en aquellos peajes que no cuenten con la tecnología de identificación mediante el dispositivo TAG RFID."</p> <p>"1.6.1.7. Gestión de tarifas especiales El interesado debe realizar una solicitud ante el concedente de la plaza de peaje (ANI, INVIAS o Entidad Territorial), y justificar que cumple con las condiciones para hacerse acreedor del beneficio (esto es, que reside en la vecindad, entre otras).</p> <p>En la actualidad, un usuario que obtiene el beneficio de una tarifa especial en un punto de peaje se identifica en el carril manual por medio de una TIE o tarjeta inteligente, o cualquier otro medio expedido por el concedente respectivo, o por su concesionario, en caso de que así se haya acordado.</p> <p>Con el sistema IP/REV, no se hará necesario el uso de una TIE por parte de los usuarios en los peajes que</p>
Juan Carlos Quiñónez	CCI	17/3/2021	<p>En el numeral 1.6.1.8. Gestión de inconsistencias en la información:</p> <p>Para el caso 2, consideramos que un plazo de 2 horas es muy alto, ya que en dicho lapso puede pasar por más de un peaje y se presta para riesgo de cartera. Un usuario con saldo negativo deberá ser ingresado directamente a la lista negativa. Los intermediadores alertamos por saldo bajo y tenemos elementos de consulta y recarga para permitir un proceso ágil.</p> <p>Igualmente, en caso de que el usuario no pague el saldo faltante se hace reporte del TAG a la lista negativa para ser deshabilitado. ¿Sin embargo, el valor de ese paso quién lo asumiría, si el intermediador no logra el pago del usuario?</p>	SI		<p>Se identifica que el escenario propuesto puede presentar inconvenientes. Por lo tanto se niega el paso cuando el TAG tenga saldo insuficiente. Se ajusta la tabla de casos de uso del sistema IP/REV</p>
Pedro Luis Jimenez	Pedro Luis Jimenez	17/3/2021	<p>La resolución no resuelve un problema de fondo que se podría presentar en el momento de cierre de cuentas con respecto a los pasos que se hubiesen efectuado siguiendo las recomendaciones de la consultoría:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- "En caso de saldo insuficiente, el sistema debe notificar al usuario para que cubra el saldo en un plazo de 2 horas.</li> <li>- Si no se cubre el saldo, el Intermediador reportara el TAG al SIGT para ser incluido en la lista negativa, una vez incluido quedará inhabilitado hasta que reporte estar a paz y salvo y el Intermediador reporte al SIGT esa condición para volver a la lista positiva."</li> </ul> <p>Este protocolo mitiga el riesgo de no pago del peaje por caídas del sistema"</p> <p>Cómo se deberá actuar para los casos de los cierres y balances diarios que coincidan con el tiempo en el cual un usuario aún no hubiese cubierto el saldo y por lo tanto no pueda obtenerse el pago del faltante. Las interventorías y auditorías que exigen que dichos cierres se efectúen en hora precisa ¿Cómo deberán actuar?, La resolución deberá establecer un mecanismo específico para estos casos y evitar así posibles sanciones por incumplimientos del contrato de Concesión</p>	PARCIAL		<p>Se identifica que el escenario propuesto puede presentar inconvenientes. Por lo tanto se niega el paso cuando el TAG tenga saldo insuficiente. Se ajusta la tabla de casos de uso del sistema IP/REV</p>
Juan Manuel Vicente	F2X	10/3/2021	<p>REQUISITOS FUNCIONALES DE HARDWARE</p> <p>1.14. GENERALIDADES</p> <p>TEXTO ACTUAL:</p> <p>1.14. TAG RFID ISO 18000 63 (ON BOARD UNIT OBU)</p> <p>El Intermediador deberá instalar directamente el TAG RFID en el vehículo del usuario, con el fin de constatar que las características del vehículo en donde se realiza la instalación concuerdan con la información aportada por el usuario.</p> <p>TEXTO PROPUESTO:</p> <p>El usuario deberá registrar e instalar el tag en el vehículo de acuerdo a las recomendaciones entregadas por el INT y reportar las características del vehículo en donde se instalará el dispositivo. Los intermediarios podrán validar dicha información con las bases de datos de RUNT, tarjeta de propiedad, foto del vehículo, presencia física del vehículo entre otros. En todo caso será obligación del usuario reportar adecuadamente la información al momento de la vinculación de un vehículo a una cuenta IP/REV.</p> <p>La responsabilidad de la entrega de información veraz del vehículo es del usuario, el INT buscará validar dicha información pero si esta es incorrecta el tag podrá ser desactivado inmediatamente se compruebe que la placa o características no coinciden con el vehículo que transita por el peaje.</p>	PARCIAL		<p>Se recibe la observación y acepta parcialmente y se modifica todo el texto as:</p> <p>"5. Banco de memoria de reservado Utilizado para generar el ámbito de seguridad para la escritura del TAG RFID. El Ministerio de Transporte dará un código de seguridad de 32 bits para controlar la escritura en el banco de memoria de usuario mediante el SIGT. Se dará un código diferente para cada rango aprobado. Este código debe ser grabado como Access Password por los intermediadores para el rango de TAGs otorgado. El Access Password deberá tener procesos de cadena de custodia una vez este sea entregado por parte del Ministerio."</p> <p>"6. Procesos de escritura en los Bancos de Memoria del TAG: Como el TAG RFID tiene diferentes bancos de memoria, estos pueden ser grabados por el intermediador o por quien este disponga, sin embargo, el actor que realice este fin deberá seguir lo estipulado en términos de disposición de bits que se incluyen en esta resolución y deberá seguir procesos de cadena de custodia. Lo anterior, no excluye al intermediador de la responsabilidad de la integridad de la información que tiene el TAG en términos de su EPC, su TID, y el Access Password. Adicionalmente, si un tercero realiza el proceso de escritura de los bancos de memoria diferentes al TID, se requiere que el tercero certifique ante el intermediador que este proceso se ha realizado correctamente y cumple con lo estipulado en la resolución."</p>
Juan Manuel Vicente	F2X	10/3/2021	<p>1.15.1.1. Unidad de lectura de dispositivo TAG RFID Tag RFID ISO 18000 63 (On Board Unit OBU)</p> <p>TEXTO ACTUAL:</p> <p>2. Banco memoria de usuario, capacidad de 512 bits para el almacenamiento de los siguientes datos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Placa del vehículo (6 bytes 48 bits por ejemplo MKW086)</li> <li>• Clase de vehículo en concordancia con la definida por el RUNT en la tabla paramétrica de clase de vehículo entre otros. ...</li> </ul> <p>4. Banco de memoria reservado.</p> <p>Utilizado para generar el ámbito de seguridad para la escritura del TAG RFID. Cada intermediador habilitado por el Ministerio de Transporte deberá contar un Access Password Privado de 32 bits el cual servirá para sobrescribir ...</p> <p>TEXTO PROPUESTO:</p> <p>Eliminar estos requerimientos de personalización, escritura y claves, por las consideraciones expuestas en la introducción a esta sección de observaciones.</p> <p>El banco de memoria implica una personalización del Tag que, como se expresa en la introducción a este conjunto de observaciones, vuelve inviable económicamente el esquema y va en contra de las capacidades de masificación, facilidad para el usuario, costos. Adicionalmente impone a los intermediarios un rol de controlador/fiscalizador vehicular, funciones de otro tipo de actores.</p>	PARCIAL		<p>Se recibe la observación y acepta parcialmente y se modifica todo el texto as:</p> <p>"5. Banco de memoria de reservado Utilizado para generar el ámbito de seguridad para la escritura del TAG RFID. El Ministerio de Transporte dará un código de seguridad de 32 bits para controlar la escritura en el banco de memoria de usuario mediante el SIGT. Se dará un código diferente para cada rango aprobado. Este código debe ser grabado como Access Password por los intermediadores para el rango de TAGs otorgado. El Access Password deberá tener procesos de cadena de custodia una vez este sea entregado por parte del Ministerio."</p> <p>"6. Procesos de escritura en los Bancos de Memoria del TAG: Como el TAG RFID tiene diferentes bancos de memoria, estos pueden ser grabados por el intermediador o por quien este disponga, sin embargo, el actor que realice este fin deberá seguir lo estipulado en términos de disposición de bits que se incluyen en esta resolución y deberá seguir procesos de cadena de custodia. Lo anterior, no excluye al intermediador de la responsabilidad de la integridad de la información que tiene el TAG en términos de su EPC, su TID, y el Access Password. Adicionalmente, si un tercero realiza el proceso de escritura de los bancos de memoria diferentes al TID, se requiere que el tercero certifique ante el intermediador que este proceso se ha realizado correctamente y cumple con lo estipulado en la resolución."</p>

Juan Carlos Quiñónez	CCI	17/3/2021	<p>Anexo 1, numeral 1.14 Confiabilidad Los TAG RFID ISO 18000-63 deberán contener protección UV y estar construido con materiales y protecciones de calidad suficiente para garantizar su durabilidad por un periodo de al menos 5 años apropiado para la exposición a las condiciones dadas en vidrios panorámicos de los vehículos, o en exteriores para el caso de vehículos blindados.</p> <p>Especificaciones Técnicas del TAG Los TAG RFID ISO 18000-63 deberán tener un tiempo de vida superior a 7 años, apropiado para la exposición a las condiciones dadas en vidrios panorámicos de los vehículos, o en exteriores para el caso de vehículos blindados.</p> <p>La temperatura de operación debe estar comprendida entre -20°C y 60°C.</p> <p>El INT IP/REV deberá reponer el TAG RFID al usuario en caso de que este se dañe dentro de los 7 años inmediatamente siguientes a su instalación, a menos de que se trate de un daño derivado por el mal uso o instalación de este por parte del usuario.</p> <p>Se observa discrepancia frente al tiempo de durabilidad y confiabilidad que debe garantizar el TAG. En el numeral 1.14 del Anexo 1 indica que es 5 años pero más adelante indica 7 años.</p>	PARCIAL		<p>Se acepta parcialmente el comentario ajustando el ítem RH005 Usabilidad así:</p> <p>"El INT IP/REV deberá soportar que sus tags funcionan bajo las condiciones ambientales de operación (luz, humedad, temperatura) propias de Colombia, adicionalmente apropiado para la exposición a las condiciones dadas en vidrios panorámicos de los vehículos, o en exteriores para el caso de vehículos blindados, y en ausencia de daños físicos o eléctricos externos causados al mismo, los tags están en capacidad de operar por lo menos de 5 años sin interrupción, siendo sus materiales de fabricación, tintas, circuitos, adhesivos y demás elementos óptimos para el uso planeado.</p> <p>El INT IP/REV deberá ofrecer garantía de reposición del TAG RFID al usuario, en caso de que este se dañe, de mínimo 2 años a partir de su instalación, siempre y cuando no se trate de un daño derivado del mal uso o mala instalación de este por parte del usuario.</p> <p>La temperatura de operación debe estar comprendida entre -20°C y 60°C"</p>
Juan Carlos Quiñónez	CCI	17/3/2021	<p>Anexo 1, numeral 1.6.1.8 ...A continuación, se detallan los casos de uso del sistema IP/REV y la respuesta que debe dar el sistema en cada uno de ellos:</p> <p>No es claro, el por qué se permite el paso al usuario cuando el TAG está sin saldo suficiente. Se observa discrepancia frente a los casos señalados en la misma resolución en el numeral 4.7.1 del anexo 5</p>	SI		<p>Se identifica que el escenario propuesto puede presentar inconvenientes. Por lo tanto se niega el paso cuando el TAG tenga saldo insuficiente. Se ajusta la tabla de casos de uso del sistema IP/REV</p>
Juan Carlos Quiñónez	CCI	17/3/2021	<p>Artículo 7 condiciones y requisitos para obtener la habilitación como actor estratégico</p> <p>Indicadores Financieros (anexo 2):</p> <p>Para los operadores del sistema entendemos que no aplica los indicadores financieros expuestos en el anexo 2. En razón a que no se desarrolla en el aparte de los operadores y si en el de los intermediadores.</p> <p>Al revisar la redacción del anexo 2, no diferencia los actores estratégicos, luego genera confusión.</p> <p>Debe tener en cuenta el Ministerio que los Concesionarios actualmente tienen la obligación de administrar el recaudo de peajes y son estos los que se habilitarán como operadores, en ese sentido no se deben exigir indicadores financieros para ser OP IP/ REV, como un requisito habilitante, los cuales no necesariamente cumplen y en ese caso sería una restricción para ser operador.</p> <p>En consecuencia, se debe precisar que los indicadores financieros mencionados en el anexo 2 aplican solo para el Intermediador.</p>	SI		<p>Efectivamente los indicadores financieros solo son aplicables a los Intermediadores.</p>
N/A	Carvajal	5/3/2021	<p>En el Anexo 3, la marca de ColPass deberá estar visible para el usuario. Se sugiere a la entidad indicar en qué partes de la caseta de cobro se debe colocar para la visibilidad de los usuarios al pasar por el carril.</p> <p>Anexo 3 Colpass.</p>		NO	<p>No se acepta la observación. Revisar anexo 3 colpass</p>
Juan Carlos Quiñónez	CCI	17/3/2021	<p>Con esta resolución se adopta la marca COLPASS, en el documento anexo 3, establece el manual de imagen de esta marca, estableciendo que debe implementarse esta publicidad mediante vallas, avisos informativos etc.</p> <p>Se establecen actividades adicionales a las actuales que acarreen un costo adicional al actual establecido.</p>		NO	<p>La Marca ColPass está adoptada desde resoluciones anteriores. Ahora, respecto de la eventual ausencia de obligaciones contractuales asociadas a lo establecido en la regulación del sistema de interoperabilidad de peajes con recaudo electrónico vehicular, es necesario indicar que la competencia regulatoria no se encuentra supeditada a lo establecido en las de relaciones jurídicas sobre las que recaerá. Preciamente la regulación, al prever que puede generar efectos de cualquier tipo en las relaciones jurídicas existentes, indica claramente que es responsabilidad de los Concesionarios viales y las entidades concedentes o contratantes de adelantar las gestiones necesarias para la migración e implementación del sistema.</p>
Juan Carlos Quiñónez	CCI	17/3/2021	<p>Anexo 4. OBIP Compensación al intermediador: Compensación de los costos de Intermediación. Valor de aceptación: Máximo 30 días desde la consignación de la tasa de peaje, el 100% del Costo de Intermediación</p> <p>Se puede interpretar que diariamente el Operador debería estar compensando al Intermediador, debido a que el Intermediador todos los días consigna la tasa de peaje recaudada</p>		NO	<p>El operador compensará al intermediador de acuerdo con los plazos establecidos, el tránsito y la operación determinará la frecuencia de las compensaciones. Que podría ser incluso diariamente.</p>
Juan Carlos Quiñónez	CCI	17/3/2021	<p>Anexo 4 Oferta básica de Interoperabilidad. Condiciones mutuas entre operadores e intermediadores. Riesgo de recaudo. En caso de que el Operador IP/REV, por razones que le sean imputables, no pueda verificar el TAG del usuario, podrá habilitar mecanismos de contingencia para realizar la identificación del usuario o su vehículo previo a la autorización de su Paso. Posteriormente, transmitirá al respectivo Intermediador la información de la transacción a fin de que éste gestione su cobro. En el evento, que la transacción no sea reconocida por el usuario y éste niegue el pago, el Operador IP/REV será el responsable de este.</p> <p>La inclusión de esta obligación genera un riesgo en cabeza de los Operadores, quienes deberán asumir los costos derivados de aquellos pasos sobre los que no sea posible efectuar el cobro por parte de los usuarios. Por lo cual se sugiere tener en cuenta las propuestas establecidas en el punto anterior y, crear mecanismos que permitan conminar a los usuarios a efectuar los pagos.</p> <p>De igual manera las condiciones mutuas establecidas en la OBIP indican que</p> <p>Los Actores Estratégicos serán responsables y deberán asumir los costos, daños y perjuicios que ocasionen a sus contrapartes y/o a los usuarios del sistema IP/REV por el incumplimiento de sus obligaciones, en particular, las relacionadas con la actualización de las listas de usuarios y transacciones. El Actor Estratégico que no actualice las listas de usuarios o de transacciones o las utilice desactualizadas será responsable de las transacciones que no sean reconocidas por los Usuarios.</p> <p>Se sugiere limitar la obligación de Intermediadores y Operadores de responder por concepto de indemnización perjuicios, cuando se presenten casos de fuerza mayor o caso fortuito.</p> <p>Los Actores Estratégicos serán responsables y deberán asumir los costos, daños y perjuicios que ocasionen a sus contrapartes y/o a los usuarios del sistema IP/REV por el incumplimiento de sus obligaciones, en particular, las relacionadas con la actualización de las listas de usuarios y transacciones. El Actor Estratégico que no actualice las listas de usuarios o de transacciones o las utilice desactualizadas será responsable de las transacciones que no sean reconocidas por los Usuarios. Lo anterior salvo por casos de fuerza mayor o caso fortuito.</p>	PARCIAL		<p>Se identifica que el escenario propuesto puede presentar inconvenientes. Por lo tanto se niega el paso cuando el TAG tenga saldo insuficiente. Se ajusta la tabla de casos de uso del sistema IP/REV . Frente a la fuerza mayor y casos fortuito, se plaicará de acuerdo con lo señalado por el artículo 64 del código Civil. Así mismo, el ítem b del acápite "CONDICIONES MUTUAS PARA ESTABLECERSE ENTRE LOS OPERADORES Y LOS INTERMEDIADORES" del Anexo 4 - Oferta Básica de Interoperabilidad - OBIP establece que "(...) ningún Actor Estratégico salvo por condiciones de Fuerza Mayor o Caso Fortuito, podrá dejar de prestar su servicio de IP/REV definitivamente a los otros Actores o hacerlo unilateralmente sin haber tomado las medidas del caso respecto de los usuarios, los Intermediadores o los Operadores vinculados. (...)".</p>

Juan Carlos Quiñónez	CCI	17/3/2021	<p>ANEXO 4 OFERTA BÁSICA DE INTEROPERABILIDAD OBIP</p> <p>Colas: El Operador IP/REV deberá permitir el tránsito de por lo menos trescientos (300) vehículos/hora/carril, sin que se presenten acumulaciones en un mismo carril de vehículos que detienen su marcha de manera simultánea, para pagar la Tasa de Peaje superiores a diez (10) vehículos para la categoría primera y de cinco (5) vehículos para las demás categorías que se encuentran en servicio, por un periodo igual o mayor a sesenta (60) minutos.</p> <p>Disponibilidad del Sistema Dispuesto para la Operación del (IP/REV): Es la habilidad del sistema para realizar las siguientes funciones acordadas cuando sean requeridas: gestionar las transacciones que se originen en las plazas de peajes y así como las actualización de las listas de usuarios, y demás propias del operador IP/REV.</p> <p>En el anexo 4 se establece el indicador del peaje O3 – Cola de peajes, como único indicador establecido. Con la nueva normatividad IP/REV se establece cambio en el indicador, aumento de la exigencia con un nuevo indicador de disponibilidad del sistema para la operación, debiendo cumplir el 99% de la disponibilidad mensual; por tanto, se tendría que realizar contratación de auditor externo para certificación.</p> <p>Se requiere cambio contractual para aumentar indicador de cumplimiento peajes, contratación de auditor externo que certifique disponibilidad del sistema IP/REV de peajes 99% mensual.</p>	PARCIAL		<p>Se mantendrán las obligaciones contractuales respecto a los volúmenes de congestión admisibles, pero se mantiene el indicador de disponibilidad para garantizar la estabilidad y sostenibilidad del Sistema IP/REV y la oferta de valor al usuario.</p> <p>ANEXO 4 - OFERTA BÁSICA DE INTEROPERABILIDAD - OBIP</p> <p>CONDICIONES APLICABLES AL OPERADOR</p> <p>“Los niveles de servicio para la prestación del servicio de Recaudo Electrónico Vehicular de Peajes, que debe cumplir el Operador como mínimo deberán garantizar:</p> <p>(TABLA)</p> <p>Las anteriores condiciones de Niveles de Servicio se establecen como un factor mínimo de cumplimiento para los Operadores. Sin embargo, los Operadores deberán cumplir con los niveles de servicio establecidos en los respectivos contratos de concesión y aquellos deberán estar reflejados en las relaciones contractuales que establezcan con los Intermediadores IP/REV’. Cuando estas condiciones sean más exigentes que las establecidas en los contratos de los Operadores con las entidades públicas, se aplicarán estas últimas</p> <p>En la relación contractual que establezca el Intermediador IP/REV y el Operador IP/REV deberá definirse que el traslado de recursos del Intermediador IP/REV hacia el Operador IP/REV por concepto Recaudo Electrónico Vehicular de las tarifas de Peaje deberá darse en los términos dispuestos por el respectivo contrato de concesión.”</p>
Juan Carlos Quiñónez	CCI	17/3/2021	<p>Anexo 4</p> <p>Condiciones aplicables al operador Colas:</p> <p>El Operador IP/REV deberá permitir el tránsito de por lo menos trescientos (300) vehículos/hora/carril, sin que se presenten acumulaciones en un mismo carril de vehículos que detienen su marcha de manera simultánea, para pagar la Tasa de Peaje superiores a diez (10) vehículos para la categoría primera y de cinco (5) vehículos para las demás categorías que se encuentran en servicio, por un periodo igual o mayor a sesenta (60) minutos.</p> <p>Al usar el modo multimodo (carriles mixtos), nos gustaría no permitir que los vehículos conduzcan sin parar y seguir solo en lo que respecta al tema de seguridad. Se podría alcanzar la capacidad de 300 vehículos / hora para dicho carril (3600/300 = 12 s, que es tiempo suficiente para gestionar dicho modo de transacción). ¿Confirma que usamos multimodo (carriles mixtos) para la interoperabilidad?</p>	PARCIAL		<p>Para los carriles mixtos, el operador debe hacer uso de la debida señalización y la instalación de reductores de velocidad que garanticen una operación segura del carril. Lo anterior de acuerdo con las normas técnicas vigentes y las condiciones contractuales particulares. La resolución establece 60 KM por hora como velocidad máxima en la que el sensor debe tener capacidad de leer el TAG.</p>
Juan Carlos Quiñónez	CCI	17/3/2021	<p>Garantías – Oferta Básica de Interoperabilidad. Anexo 4</p> <p>En el Anexo No 4, correspondiente a las condiciones que deben regir la oferta básica de interoperabilidad del Sistema IP/REV, se establece que como mínimo los actores deben establecer garantías por el incumplimiento de sus obligaciones, en especial aquellas obligaciones dinerarias. Sobre el particular, si bien estamos de acuerdo con la inclusión de este tipo de disposiciones a fin de garantizar la estabilidad económica del sistema, consideramos que, las mismas, en caso de considerar mantenerlas, deben ser objeto de estandarización detallada, pues la definición de qué tipo de garantía y las condiciones de emisión de las mismas harán que necesariamente que los Actores Estratégicos deban acudir al Comité Técnico de Operación, para definir esta situación, circunstancia que desplaza los tiempos de suscripción de dichas ofertas.</p> <p>Aunado a lo anterior, para el caso específico de las garantías de pago que son exigidas a los intermediadores, es importante resaltar que, luego de un análisis del mercado asegurador se ha podido determinar que dichas garantías no son de fácil consecución en el mercado, dado su alto componente financiero y, de encontrarse requieren la constitución de garantías líquidas de respaldo, cuya consecución resulta inviable para un Intermediador que debe disponer de estas garantías para el total de operadores del país.</p> <p>Ahora bien, de lograrse la expedición de estas garantías las tasas en el mercado son altamente competitivas y pueden variar aproximadamente entre un 50% A.P. y 1% A.P. sobre valor asegurado, por consiguiente en los contratos que suscriban los actores estratégicos además de contener las exigencias indicadas en la resolución en su anexo No. 4 , deben determinarse claramente los valores asegurados y las vigencias para que, con base en dicho documento puedan efectuarse los acercamientos respectivos con los aseguradores y reaseguradores. De no contar con este estándar, en la práctica resultará difícil cerrar negociaciones con el mercado asegurador, máxime si se tiene en cuenta que por regla general los aseguradores y reaseguradores no participan en negocios con vigencias muy largas o que de alguna manera impliquen una continuidad prolongada en el tiempo.</p> <p>Adicional a lo anterior, para el caso de constitución de depósitos o creación de nuevos encargos, su constitución y costo resulta en una carga excesiva para el Intermediador la cual no es compensada con la comisión pagada por el servicio prestado.</p> <p>La propuesta consiste en modificar las garantías exigidas y en su lugar, crear una matriz de riesgos entre los Actores Estratégicos y establecer obligaciones de hacer y no hacer tales como: Prohibición de préstamos a accionistas, no otorgamientos de financiaciones o préstamos, prohibición de inversiones en otras compañías, etc. Lo anterior con el fin de proteger los dineros de un uso indebido.</p>		NO	<p>Las garantías son indispensables para tener un respaldo cierto y exigible del cumplimiento de las obligaciones. Adicionar obligaciones no supe el respaldo que otorgan las garantías.</p>
Juan Carlos Quiñónez	CCI	17/3/2021	<p>Anexo 4. Oferta básica de Interoperabilidad. Condiciones mutuas entre operadores e intermediadores. Riesgo de recaudo.</p> <p>La OBID establece lo siguiente:</p> <p>En caso de que el Operador IP/REV, por razones que le sean imputables, no pueda verificar el TAG del usuario, podrá habilitar mecanismos de contingencia para realizar la identificación del usuario o su vehículo previo a la autorización de su Paso. Posteriormente, transmitirá al respectivo Intermediador la información de la transacción a fin de que éste gestione su cobro. En el evento, que la transacción no sea reconocida por el usuario y éste niegue el pago, el Operador IP/REV será el responsable de este.</p> <p>La inclusión de esta obligación genera un riesgo en cabeza de los Operadores, quienes deberán asumir los costos derivados de aquellos pasos sobre los que no sea posible efectuarse el cobro por parte de los usuarios. Por lo cual se sugiere tener en cuenta las propuestas establecidas en el punto anterior y, crear mecanismos que permitan conminar a los usuarios a efectuar los pagos.</p>	PARCIAL		<p>Se identifica que el escenario propuesto puede presentar inconvenientes. Por lo tanto se niega el paso cuando el TAG tenga saldo insuficiente. Se ajusta la tabla de casos de uso del sistema IP/REV .</p> <p>Con respecto a la fuerza mayor y el caso fortuito, estas situaciones ya son consideradas como eximentes de responsabilidad por el Código Civil en su artículo 64, por lo que no se requiere establecerlo en esta norma. Así mismo, el ítem b del acápite "CONDICIONES MUTUAS PARA ESTABLECERSE ENTRE LOS OPERADORES Y LOS INTERMEDIADORES" del Anexo 4 - Oferta Básica de Interoperabilidad - OBIP establece que "(...) ningún Actor Estratégico salvo por condiciones de Fuerza Mayor o Caso Fortuito, podrá dejar de prestar su servicio de IP/REV definitivamente a los otros Actores o hacerlo unilateralmente sin haber tomado las medidas del caso respecto de los usuarios, los Intermediadores o los Operadores vinculados. (...)".</p>
Juan Carlos Quiñónez	CCI	17/3/2021	<p>Anexo 4. Oferta básica de Interoperabilidad. Condiciones</p> <p>De igual manera las condiciones mutuas establecidas en la OBIP indican que</p> <p>Los Actores Estratégicos serán responsables y deberán asumir los costos, daños y perjuicios que ocasionen a sus contrapartes y/o a los usuarios del sistema IP/REV por el incumplimiento de sus obligaciones, en particular, las relacionadas con la actualización de las listas de usuarios y transacciones. El Actor Estratégico que no actualice las listas de usuarios o de transacciones o las utilice desactualizadas será responsable de las transacciones que no sean reconocidas por los Usuarios.</p> <p>Se sugiere limitar la obligación de Intermediadores y Operadores de responder por concepto de indemnización perjuicios, cuando se presenten casos de fuerza mayor o caso fortuito.</p> <p>Los Actores Estratégicos serán responsables y deberán asumir los costos, daños y perjuicios que ocasionen a sus contrapartes y/o a los usuarios del sistema IP/REV por el incumplimiento de sus obligaciones, en particular, las relacionadas con la actualización de las listas de usuarios y transacciones. El Actor Estratégico que no actualice las listas de usuarios o de transacciones o las utilice desactualizadas será responsable de las transacciones que no sean reconocidas por los Usuarios. Lo anterior salvo por casos de fuerza mayor o caso fortuito.</p>		NO	<p>Las situaciones de fuerza mayor y caso fortuito ya están descritas en el Art 64 código civil. Así mismo, el ítem b del acápite "CONDICIONES MUTUAS PARA ESTABLECERSE ENTRE LOS OPERADORES Y LOS INTERMEDIADORES" del Anexo 4 - Oferta Básica de Interoperabilidad - OBIP establece que "(...) ningún Actor Estratégico salvo por condiciones de Fuerza Mayor o Caso Fortuito, podrá dejar de prestar su servicio de IP/REV definitivamente a los otros Actores o hacerlo unilateralmente sin haber tomado las medidas del caso respecto de los usuarios, los Intermediadores o los Operadores vinculados. (...)".</p>

Juan Carlos Quiñónez	CCI	17/3/2021	<p>9. Comentario TEMA: Tag exentos y tarifas especiales AFECTACIÓN: Riesgos CRITICIDAD: Media (4)</p> <p>Situación identificada: La resolución no explica con claridad el manejo de los exentos de Ley 787, dejando un vacío en el proceso.</p> <p>Racional de nuestras observaciones:</p> <p>Las tarifas especiales de peaje son gestionadas directamente por cada concesión u operadores, los intermediarios no tienen manejo de estas condiciones. Esto es claro en la resolución y lo es en los protocolos de integración del Anexo 5, en los que el intermediador únicamente transmite la configuración del vehículo y ninguna otra condición. Es el operador quien en su sistema tiene listas de vehículos especiales y es el quién liquida la tarifa a cobrar con base en esta condición. Esta parte es clara en la resolución.</p> <p>Para el caso de los vehículos exentos por ley, estos son actualmente administrados por INVIAS.</p> <p>La resolución indica que: "Un Usuario con calidad de exento otorgada por el INVIAS de conformidad con la ley 787 de 2002, deberán presentar la solicitud de adquisición del TAG RFID ante el Intermediador de su elección, siguiendo los procedimientos conforme la normatividad vigente y los lineamientos del INVIAS"</p> <p>La responsabilidad de entrega e instalación de un dispositivo con esta característica supremamente especial y riesgosa no debe estar a cargo de los INT IP/REV.</p> <p>En su lugar los vehículos de Ley 787 podrían operar con un tag provisto por INVIAS, u operar con un tag de cualquier intermediador, con un proceso previo en el que el INVIAS verificara la instalación y el valor del TID del tag, incluyendo ambos en una lista especial de exentos similar a las listas de Ley 787 que el propio INVIAS distribuiría a los operadores. Como medida de seguridad adicional, se podría exigir que si se detecta una discrepancia entre TAG y PLACA para un exento, esto sea reportado al INV.</p>	PARCIAL		<p>Aceptado, se ajustarán numerales 1.6.1.6 y 1.6.1.7, indicando que la obligación de reporte al Sistema IP/REV respecto de los usuarios con calidad de exentos y con tarifas especiales, estará a cargo del Operador IP/REV, con base en la información que le reporten a estos el INVIAS o la entidades concedente o contratantes según sea el caso.</p> <p>"1.6.1.6. Notificación de dispositivos TAG RFID exentos Un Usuario con calidad de exento otorgada por el INVIAS de conformidad con la ley 787 de 2002, deberán presentar la solicitud de adquisición del TAG RFID ante el Intermediador de su elección, siguiendo los procedimientos conforme la normatividad vigente y los lineamientos del INVIAS.</p> <p>En los peajes en los que se cuente con el Sistema IP/REV, el Operador IP/REV podrá cesar la identificación de Usuarios con calidad de exentos a través del TIE a los seis (6) meses siguientes a la obtención de su habilitación como actor estratégico, debiendo informar a los usuarios con calidad de exentos de manera oportuna la fecha en la que la identificación a través del TIE cesará, para que estos puedan gestionar la migración hacia el Sistema IP/REV.</p> <p>Mientras se cumple la implementación del Sistema IP/REV en todos los peajes del país, los Usuarios con calidad de exentos deberán identificarse con el TIE en aquellos peajes que no cuenten con la tecnología de identificación mediante el dispositivo TAG RFID."</p> <p>"1.6.1.7. Gestión de tarifas especiales El interesado debe realizar una solicitud ante el concedente de la plaza de peaje (ANI, INVIAS o Entidad Territorial), y justificar que cumple con las condiciones para hacerse acreedor del beneficio (esto es, que reside en la vecindad, entre otras).</p> <p>En la actualidad, un usuario que obtiene el beneficio de una tarifa especial en un punto de peaje se identifica en el carril manual por medio de una TIE o tarjeta inteligente, o cualquier otro medio expedido por el concedente respectivo, o por su concesionario, en caso de que así se haya acordado.</p> <p>En la actualidad, un usuario que obtiene el beneficio de una tarifa especial en un punto de peaje se identifica en el carril manual por medio de una TIE o tarjeta inteligente, o cualquier otro medio expedido por el concedente respectivo, o por su concesionario, en caso de que así se haya acordado.</p> <p>Con el sistema IP/REV, no se hará necesario el uso de una TIE por parte de los usuarios en los peajes que se recibe la observación y acepta y se modifica en la descripción de usuario pág. 102</p>
Jose Manuel Gómez	Asobancaria	17/3/2021	<p>El numeral 1.2 hace referencia a la terminología. En particular, la expresión el "Usuario" es definida como aquella "Persona natural o jurídica, que utiliza el sistema de telepeaje, al transitar con un vehículo y un TAG por un carril dinámico. En este documento, un usuario equivale a 1 TAG y 1 vehículo inscrito en 1 intermediador".</p> <p>Dado lo anterior, se recomienda modificar esta definición sobre el Usuario, que limita su acceso al sistema, debido a que un Usuario puede tener más de un vehículo asociado, y por tanto, un Usuario puede equivaler a varios TAGs y cada TAG equivale a una sola placa o vehículo.</p>	SI		<p>"1.2 Terminología Usuario Persona natural o jurídica, que utiliza el sistema de Recaudo Electrónico Vehicular de peajes, al transitar con un vehículo y un TAG por un carril dinámico, sin perjuicio de contar con varios TAG asociados a diferentes vehículos a través de una sola relación contractual con un Intermediador. Por lo tanto, en este documento, 1 usuario puede equivaler a quien ostenta el contrato con el Intermediador, o al TAG asociado a una sola placa o vehículo."</p>
Juan Carlos Quiñónez	CCI	17/3/2021	<p>Anexo 5 2.2 Flujos generales y responsabilidades -El OP IP/REV deberá solicitar las listas al INT IP/REV a través de los servicios definidos y llevar un registro ordenado de la obtención y procesamiento de las mismas. - El OP IP/REV deberá respetar unas reglas de secuencialidad a la hora de obtener y procesar las listas obtenidas del INT IP/REV.</p> <p>¿Qué reglas secuenciales? ¿En qué párrafo está definido? ¿Está vinculado con la página 118 4.4.1.2 o 4.4.1.3 o 4.4.2.2 o 4.4.3?</p>		NO	<p>No es una observación, es una duda frente al texto de la resolución, es de indicar que las reglas secuenciales se encuentran en el ítem 4.4.1.2. Se debe procesar por día y dentro del día por la secuencia del código de la lista.</p>
Juan Carlos Quiñónez	CCI	17/3/2021	<p>Anexo 5. Especificaciones de Interoperabilidad 3.9. Trazabilidad</p> <p>Si bien el apéndice técnico N° 2 del contrato de concesión establece "En el evento en que la ANI y/o INVIAS establezca una tecnología o estándar para el recaudo automático de peajes para todo el país, el Concesionario deberá participar de dicho estándar y adoptar la tecnología instalada en las Estaciones de Peaje de la(s) vía(s) objeto de la concesión a la normatividad que para el efecto se establezca, de conformidad con lo establecido en el numeral 8.3 de la Parte General del Contrato", esto no establece los equipos, implementación de la tecnología adicional, cumplimiento de cada uno de los protocolos de integración con el intermediador, software de IPREV a implementar que se relacionan en este proyecto de resolución IP/REV, en especial y pormenorizado en el anexo 1.</p> <p>Equipamiento adicional en el peaje, pues se requiere según la normatividad almacenar en el sistema como mínimo 92 días de transacciones realizadas en el peaje, de acuerdo con lo establecido en el anexo1 técnico y anexo 5 especificaciones de interoperabilidad.</p> <p>Por tanto, se requiere la definición de los costos adicionales que los Concesionarios tienen que invertir para lograr el equipamiento en las estaciones de peaje y software para cumplir a cabalidad lo consignado en este documento.</p>		NO	<p>Respecto de la eventual ausencia de obligaciones contractuales asociadas a lo establecido en la regulación del sistema de interoperabilidad de peajes con recaudo electrónico vehicular, es necesario indicar que la competencia regulatoria no se encuentra supeeditada a lo establecido en las de relaciones jurídicas sobre las que recaerá. Preciamente la regulación, al prever que puede generar efectos de cualquier tipo en las relaciones jurídicas existentes, indica claramente que es responsabilidad de los Concesionarios viales y las entidades concedentes o contratantes de adelantar las gestiones necesarias para la migración e implementación del sistema.</p>
Juan Carlos Quiñónez	CCI	17/3/2021	<p>No es claro, el por qué se permite el paso al usuario cuando el TAG esta sin saldo suficiente. Se observa discrepancia frente a los casos señalados en la misma resolución en el numeral 4.7.1 del anexo 5</p>	PARCIAL		<p>Se identifica que el escenario propuesto puede presentar inconvenientes. Por lo tanto se niega el paso cuando el TAG tenga saldo insuficiente. Se ajusta la tabla de casos de uso del sistema IP/REV</p>
Juan Carlos Quiñónez	CCI	17/3/2021	<p>Anexo 5. Especificaciones de Interoperabilidad Numeral 4.7.1 El siguiente es el comportamiento esperado frente a la habilitación del paso en el OP IP/REV según las :</p> <p>No es claro, el por qué se permite el paso al usuario cuando el TAG esta sin saldo suficiente. Se observa discrepancia frente a los casos señalados en la misma resolución en el numeral 4.7.1 del anexo 5</p>	PARCIAL		<p>Se identifica que el escenario propuesto puede presentar inconvenientes. Por lo tanto se niega el paso cuando el TAG tenga saldo insuficiente. Se ajusta la tabla de casos de uso del sistema IP/REV</p>
Juan Carlos Quiñónez	CCI	17/3/2021	<p>Anexo 5 4.7.1 Activo/sin saldo e activo / use saldo:</p> <p>Inconsistente con los casos 2, 5 y 6 §1.6.1.8. Gestión de inconsistencias en información página 55</p>	PARCIAL		<p>Se identifica que el escenario propuesto puede presentar inconvenientes. Por lo tanto se niega el paso cuando el TAG tenga saldo insuficiente. Se ajusta la tabla de casos de uso del sistema IP/REV</p>
Juan Carlos Quiñónez	CCI	17/3/2021	<p>Anexo 5 4.7.2</p> <p>Inconsistente con la descripción de los casos 2, 5 y 6 de §1.6.1.8. Gestión de inconsistencias en la información página 55 (Ver comentario al Anexo 5-4.7.1).</p>	PARCIAL		<p>Se identifica que el escenario propuesto puede presentar inconvenientes. Por lo tanto se niega el paso cuando el TAG tenga saldo insuficiente. Se ajusta la tabla de casos de uso del sistema IP/REV</p>
Juan Carlos Quiñónez	CCI	17/3/2021	<p>Anexo 5 6.2 Pruebas de interoperabilidad</p> <p>Sinóptico no visible</p>	SI		<p>Se recibe la observación, y se ajusta en el apartado de la resolución.</p>

Juan Carlos Quiñónez	CCI	17/3/2021	<p>Anexo 5. Especificaciones de Interoperabilidad Numeral 2.4 Dado que la fuente autoritativa de los saldos es el INT-IP/REV, los saldos locales serán reemplazados cada vez que se el INT IP/REV notifique actualizaciones sobre un usuario.</p> <p>Numeral 4.7.3 Con el objetivo de racionalizar la cantidad de actualizaciones generadas en el sistema y evitar el crecimiento excesivo de la comunicación entre INT IP/REV y OP IP/REV, se recomienda seguir los siguientes lineamientos para usuarios con tipo de contrato prepago que no posean la funcionalidad de recarga automática (usuarios de prepago puro) Cuando un usuario tiene un saldo suficientemente alto (es decir, superior al del valor máximo de un peaje de su categoría, se recomienda al INT IP/REV utilizar el estado "CON SALDO" y no enviar el saldo al OP IP/REV. En la medida en que el usuario consuma peajes y su saldo disminuya, el INT IP/REV no deberá actualizar el mensaje del usuario a los OP IP/REV hasta que llegue al umbral definido por cada INT IP/REV que determina que el saldo es bajo</p> <p>El reporte permanente de saldo en las listas por el Intermediador genera saturación al sistema y a las Bases de datos</p>		NO	Los sistemas deberán tener esa capacidad de gestión y almacenamiento.
Juan Carlos Quiñónez	CCI	17/3/2021	<p>10. Comentario TEMA: Anexo Técnico AFECTACIÓN: Recibo de sistemas interventorias CRITICIDAD: Muy Alta (5) Situación identificada:  La resolución 0546 fue acompañada de la posterior resolución 3254 del 2018 que aclaró los términos de retención de la información y dio beneficio interpretativo al anexo técnico, especialmente en puntos interpretativos, o herencias no adecuadamente revisadas de la resolución 4303. En este proyecto se perdieron los aportes importantes de esta resolución 3254.</p> <p>Racional de nuestras observaciones:  El anexo 1 tiene descripciones funcionales y técnicas detalladas de algunos elementos requeridos para el funcionamiento de los peajes bajo IP/REV. Sin embargo, algunas definiciones fueron quedándose sin revisar desde la resolución 4303 presentan algunos problemas: - En algunos casos limitan elementos a equipos muy específicos - En otros, como los displays de tarifas presentan inconsistencias y contradicciones con la norma que exigen cumplir - En otros incluyen exigencias no relevantes al equipo o función a prestar</p> <p>Modificaciones a los artículos propuestos: Con base a las consideraciones propuestas, y en la línea de eliminar los riesgos de viabilidad identificados, proponemos unos ajustes de redacción que se podrán observar con el cardinal (5)</p>	SI		<p>Se ajustó la definición del tiempo de retención de la información</p> <p>El Ministerio de Transporte define como término de retención de la información cinco (5) años. Para el caso de las pruebas que permiten la comprobación del paso, el actor estratégico podrá elegir el tipo de información a almacenar (imágenes, secuencia de imágenes, videos, o cualquier otra tecnología), siempre que permita identificar plenamente como mínimo: placa, categoría y ejes del vehículo, imagen de reconocimiento de la placa (imagen OCR), imagen del vehículo, hora y fecha, identificación del peaje y carril, número del TAG y valor pagado.</p> <p>La información que se almacena, además de tener potencial para la supervisión y conocimiento del sector, así como soportar la generación de políticas, puede ser empleada como prueba o material de apoyo en caso de procesos judiciales (investigación de accidentes de tránsito, hurtos, entre otros)".</p>
Juan Carlos Quiñónez	CCI	17/3/2021	<p>11. Comentario TEMA: Anexo Técnico AFECTACIÓN: Operatividad del sistema IP/REV CRITICIDAD: Alta (6) Situación identificada:  Existen algunas otras condiciones de operación que pueden o debieran ser mejoradas para garantizar el mejor funcionamiento del sistema IP/REV como un todo</p> <p>Racional de nuestras observaciones:  La experiencia de los ya casi 2 años operando bajo estos protocolos, y más recientemente operando con varios intermediadores nos hacen plantear algunas sugerencias de oportunidades de mejora. También mencionamos puntos que no fueron catalogados en las otras secciones.</p> <p>Modificaciones a los artículos propuestos: Con base a las consideraciones propuestas, y en la línea de eliminar los riesgos de viabilidad identificados, proponemos unos ajustes de redacción que se podrán observar con el cardinal (6)</p>	SI		Las propuestas sobre el Anexo Técnico fueron atendidas de manera particular de acuerdo con los comentarios desarrollados en la matriz.
Juan Carlos Quiñónez	CCI	17/3/2021	<p>Anexo técnico 1 (general), Anexo técnico 4 y OBIP</p> <p>La resolución debe incluir un artículo, en el que indique la derogatoria de la resolución 546 y las subsiguientes, especialmente la resolución 3254 de agosto de 2018, que realizó unos ajustes sobre la resolución 546.</p> <p>Al revisar el significado de Oferta Básica en la Resolución, nos lleva al Art. 17 que dice "(...) La -Oferta Básica de Interoperabilidad –OBIP, de que trata el Anexo 4 de la presente Resolución, establece el contenido mínimo que debe constar en los acuerdos que logren los Actores Estratégicos, en aras de asegurar el correcto funcionamiento del sistema IP/REV y la protección de los Usuarios que lo utilicen. (...)” y revisando el Anexo 4 contiene entre otros, niveles de servicio para la prestación del recaudo, los cuales serían más exigentes de lo establecido en el Contrato de Concesión Técnico, por ejemplo, en el tema de cola de peaje.</p>	PARCIAL		Respecto a la derogatoria de las Resoluciones 546 y 3254 de 2018, esta establecida en el último artículo del proyecto de resolución. Frente a las colas de peajes se harán los ajustes correspondientes para mantener las condiciones contractuales al respecto.
Leonel Pava	LOGYCA /GS1	17/3/2021	<p>Modificación de algunas definiciones: o RFID -Radio Frequency Identification-: Se entiende por RFID, la identificación por Radio Frecuencia o TAGs: Se entiende por TAGs , etiqueta con un Microchip adherido a una antena que envía datos a un lector RFID. o Etiqueta RFID: Microchip adherido a una antena que envía datos a un lector RFID. La etiqueta RFID contiene un número seriado único y también puede contener datos adicionales. Las etiquetas RFID pueden ser activas, pasivas, o semi pasivas</p>		NO	La definición que se encuentra en la Resolución es coincidente con la del Decreto 2060 de 2015
Leonel Pava	LOGYCA /GS1	17/3/2021	<p>Agregar las siguientes definiciones: o GS1: organización global privada dedicada a la elaboración y aplicación de estándares mundiales y soluciones para mejorar la eficiencia y visibilidad de las redes de valor de múltiples sectores. En Colombia está representada por LOGYCA /ASOCIACIÓN. o Especificaciones Generales GS1: Define los estándares de datos y aplicaciones del Sistema GS1 relativos al marcado e identificación automática de artículos comerciales, ubicaciones, unidades logísticas, bienes y otros mediante el uso de códigos de barras, RFID y Claves de Identificación GS1. o Prefijo de Compañía: la proporción del número de identificación del Sistema GS1 que comprende un Prefijo GS1 y un Número de Compañía, ambos asignados por Organizaciones Miembro de GS1. o EPC -Electronic Product Code-: Código Electrónico de Producto o EPC es una identificación única de objetos físicos, unidades de carga, ubicaciones o cualquier otra entidad identificable en las redes de valor. El EPC es almacenado en un tag de radio frecuencia (RFID), el cual transmite la información cuando es consultada por un lector. o GIAI: Identificador global de activos individuales utilizado para la identificación, gestión y seguimiento de los mismos. El GIAI permite establecer la historia del activo, desde la creación de propiedad a la propiedad actual y un enlace a la información de activos.</p>	PARCIAL		<p>Se agregan las siguientes definiciones al artículo 4:</p> <p>- Prefijo de Compañía: la proporción del número de identificación del Sistema GS1 que comprende un Prefijo GS1 y un Número de Compañía, ambos asignados por Organizaciones Miembro de GS1.</p> <p>- GIAI: Identificador global de activos individuales utilizado para la identificación, gestión y seguimiento de los mismos. El GIAI permite establecer la historia del activo, desde la creación de propiedad a la propiedad actual y un enlace a la información de activos.</p>

Leonel Pava	LOGYCA /GS1	17/3/2021	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aclarar que: o Debe haber una implementación de tags RFID especiales para lectura en vehículos, que soporte cambios bruscos de temperatura para garantizar su funcionalidad.</li> <li>• Corregir: o Dentro de la tabla de requisitos del TAG, fila RF001 Funcional, numeral 3, el prefijo del MINISTERIO es el 7706113.</li> </ul>	SI		<p>Respecto de la usabilidad del TAG se ajustó el ítem RH005 Usabilidad así:</p> <p>"El INT IP/REV deberá soportar que sus tags funcionen bajo las condiciones ambientales de operación (luz, humedad, temperatura) propias de Colombia, adicionalmente apropiado para la exposición a las condiciones dadas en vidrios panorámicos de los vehículos, o en exteriores para el caso de vehículos blindados, y en ausencia de daños físicos o eléctricos externos causados al mismo, los tags están en capacidad de operar por lo menos de 5 años sin interrupción, siendo sus materiales de fabricación, tintas, circuitos, adhesivos y demás elementos óptimos para el uso plan-teado.</p> <p>El INT IP/REV deberá ofrecer garantía de reposición del TAG RFID al usuario, en caso de que este se dañe, de mínimo 2 años a partir de su instalación, siempre y cuando no se trate de un daño derivado del mal uso o mala instalación de este por parte del usuario.</p> <p>La temperatura de operación debe estar comprendida entre -20°C y 60°C"</p> <p>Respecto de el prefijo del Ministerio, se aclaró el texto así:</p> <p>Identifica al Ministerio de Transporte. Identificador que identifica el MT: 7706113</p>
Andres de la Cadena	HONEYWELL	17/3/2021	el comentario central de Honeywell es la importancia de que el estándar técnico exigido para el sistema de peajes electrónicos sea la última versión de la norma ISO 18000-63: 2015 que incluye un estándar razonable de ciberseguridad y protección de datos. De no corregirse esta falencia, el sistema nacional estaría implementándose sobre una base endeble, que afectaría a los usuarios que se verían expuestos a estafas y robos de información financiera, datos personales y datos de los vehículos contenidos en los tags de peajes.	PARCIAL		<p>Se ajusta el ítem Funcional del Numeral 1.14 así:</p> <p>"El TAG RFID debe ser compatible con estándar ISO/IEC 18000-63 y tener los siguientes bancos de memoria:"</p>
Leonel Pava	LOGYCA /GS1	17/3/2021	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Se solicita la inclusión de LOGYCA/ASOCIACIÓN como actor del sistema, dentro de esta inclusión solicitamos que se especifique que los números EPC son asignados por LOGYCA / ASOCIACIÓN al Ministerio.</li> <li>• Se recomienda establecer que el estándar ISO 18000-63 está homologado al estándar GS1 EPC. Para mayor información ver: <a href="https://www.gs1.org/standards/epc-rfid">https://www.gs1.org/standards/epc-rfid</a> y <a href="https://www.gs1co.org/PreguntasFrecuentes/que-es-el-epc.aspx">https://www.gs1co.org/PreguntasFrecuentes/que-es-el-epc.aspx</a></li> <li>• Ponemos a consideración del Ministerio que LOGYCA / ASOCIACIÓN haga parte de el comité Técnico de Operación.</li> <li>• Dentro del numeral 1.3.1.9. Asignación de códigos únicos de identificación de plazas y carriles IP/ REV se hace referencia a unos códigos de identificación para las diferentes plazas de peaje y de sus carriles IP/REV. Este código pareciera no estar relacionado con el estándar GS1. Teniendo en cuenta que dentro de los estándares GS1 ya se cuenta con un código específico que permite identificar de manera única, universal y no ambigua cualquier localización física o virtual llamado GLN y que el convenio entre LOGYCA/ASOCIACIÓN y el Ministerio contempla también la entrega de estos códigos; se sugiere que para la identificación de plazas y carriles IP/REV se haga uso de este código, Lo anterior con el objetivo de que todo el sistema haga uso del mismo estándar en sus diferentes aplicaciones y, con ello, asegurando la futura interoperabilidad del mismo.</li> </ul>		NO	<p>No se acepta la observación, dada que la relación del Ministerio es contractual, por tal razón no se incluye dentro del documento normativo.</p> <p>Así mismo con respecto a la codificación GS1 ver aparte 1.14 del anexo 1.</p>
Juan Manuel Vicente	F2X	10/3/2021	<p>IMPUESTOS Estampillas</p> <p>Se solicita revisar el efecto que Estampillas como la de Cundinamarca puedan tener en la ejecución de estos servicios, y de requerir algún tratamiento especial en cuanto al modelo económico, aclararlo en la resolución.</p>		NO	<p>La resolución no tiene la vocación de regular elementos de carácter tributario, por lo tanto los Actores estratégicos deberán dar aplicación a la normatividad tributaria y contable vigente.</p>
Alejandro Uribe	Gopass	8/3/2021	<p>2. Sobre la migración de usuarios entre Intermediadores.</p> <p>El Proyecto de Resolución no incluye reglas específicas para la migración de usuarios entre distintos Intermediadores. Esto implica riesgos para la libre competencia y los derechos de los usuarios en la medida en que los intermediarios tendrán incentivos para atar a sus usuarios actuales a su servicio. Cambiar a otro Intermediador sin reglas claras y/o un proceso regulado puede impedir que los usuarios satisfagan su derecho a elegir libremente al Intermediador de su preferencia. De hecho, esto ya ha pasado y hay denuncias y quejas ante la Superintendencia de Industria y Comercio. No regular esta migración, puede generar costos de transacción y cambio para el consumidor con consecuencias contrarias a la ley de libre competencia y al estatuto del consumidor. 1. La idea es que el usuario sea libre de escoger su intermediario y de migrar cuando así lo quiera.</p> <p>En consecuencia, solicitamos respetuosamente al Ministerio regular expresamente las reglas para la migración de usuarios entre Intermediadores.</p>	PARCIAL		<p>Se ajustaron los literales j) del artículo 20 y l) del artículo 23. respectivamente, y el parágrafo de este último artículo así:</p> <p>"j) Terminar la relación contractual en cualquier momento de la prestación del servicio, sujeto al pago de los servicios que se le hayan prestado hasta el momento de la terminación y, en caso de tener saldo pendiente de uso en una cuenta prepago, tener derecho a su íntegra devolución de manera oportuna, salvo la deducción del impuesto del 4 x mil cuando aplique. Dicha deducción debe estar claramente explicada en un certificado de cierre de cuenta expedido con el certificado de desvinculación del TAG a la cuenta de usuario, para que éste pueda contra-tar con cualquier otro Intermediador de su elección. La emisión de este certificado deberá darse dentro de los tres (3) días calendario siguientes a la solicitud de terminación de la relación contractual, habiendo cumplido con los requisitos para tal fin por parte del Usuario."</p> <p>l) Permitir al Usuario terminar la relación contractual en cualquier momento de la prestación del servicio sujeto al pago de los servicios que se le hayan prestado hasta el momento de la terminación y, en caso de tener saldo pendiente de uso en una cuenta prepago, tener derecho a su íntegra devolución de manera oportuna, salvo la deducción del impuesto del 4 por mil cuando aplique. Dicha devolución debe estar claramente explicada en un certificado de cierre de cuenta expedido junto con el certificado de desvinculación del TAG a la cuenta de usuario, lo anterior. (...)</p> <p>Parágrafo: La emisión del certificado de cierre de cuenta deberá darse dentro de los 3 días calendario siguientes a la solicitud de terminación de la relación contractual, habiendo cumplido con los requisitos para tal fin por parte del Usuario."</p>
Juan Carlos Quiñónez	CCI	17/3/2021	<p>1. Comentario:</p> <p>El principio del proceso de carril debe aclararse y especificarse dentro del documento de resolución. Procedemos de la siguiente manera para los carriles ETC:</p> <p>Quando solo tenemos sensores de posclasificación</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Leer el TAG y comprobar si la TAG está en la lista blanca o negra,</li> <li>• Si no es posible leer el TAG tomaremos la placa de identificación detectada con cámara OCR.</li> <li>2. Tomar la clasificación del TAG para determinar la tarifa de peaje,</li> <li>3. Verificar el saldo del usuario y si está en saldo bajo según la tarifa de Estación del Peaje,</li> <li>4. Pago de la tarifa según la categoría del vehículo,</li> <li>5. Detección La posclasificación se utilizará para comprobar la discrepancia entre la clasificación detectada y la categoría de vehículo contenida dentro del TAG (realizada después de que el vehículo abandona el carril).</li> </ol> <p>Quando solo tenemos sensores de pre y pos-clasificación</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Detectar la clasificación del vehículo con sensores de pre-clasificación,</li> <li>2. Leer el TAG y comprobar si la TAG está en lista blanca o negra,</li> <li>• Si no es posible leer el TAG tomaremos la placa de identificación detectada con cámara OCR.</li> <li>3. Verificar el saldo del usuario y si está en saldo bajo según la tarifa de la Estación de Peaje,</li> <li>4. Pago de la tarifa según la categoría del vehículo,</li> <li>5. La detección de la clasificación posterior se utilizará para comprobar la discrepancia (o desajuste) entre la clasificación detectada con los sensores de pos-clasificación frente a los sensores de pre-clasificación frente a la categoría de vehículo contenida dentro del TAG (realizada después de que el vehículo salga del carril).</li> </ol> <p>Sugerimos tener en cuenta esta solicitud en la resolución</p>	NO		<p>Se deben cumplir los escenarios operacionales, así mismo cumplir con los requisitos de HW y SW descritos en la presente resolución</p>

Juan Carlos Quiñónez	CCI	17/3/2021	<p>7. Comentario TEMA: Personalización del TAG, Instalación y registro presencial AFECTACIÓN: Usuarios/masificación/costos CRITICIDAD: Muy Alta (2)</p> <p>Situación identificada:</p> <p>El nuevo proyecto de resolución plantea la necesidad de instalación y registro presencial del tag. Adicionalmente plantea que se deba escribir en los tags información del vehículo, y se empleen claves compartidas entre ministerio e intermediadores. Estas medidas implican la inviabilidad del modelo económico planteado. Adicionalmente hay argumentos técnicos y de experiencia que indican que estas medidas no son necesarias.</p> <p>Racional de nuestras observaciones:</p> <p>Los tags son un elemento de identificación que se asocia a un vehículo y a una placa. El campo TID del tag es el número único irreplicable y no modificable de la normativa ISO 18000-63. El TID es el principal identificador del tag y es el elemento que es leído por los equipos de carril y asociado a la transacción de peaje.</p> <p>La ventaja de un modelo como el elegido por Colombia es que el tag se convierte en un elemento simple de identificación y toda la información reside en las bases de datos en línea (categorías, saldos, placa, modelos, colores), en la manera más segura y costo-eficiente posible.</p> <p>La misma simpleza es la que permite que los tags sean vendidos de forma masiva y eficiente mediante despachos a domicilio y compras en distribuidores, eliminando la barrera de entrada que supondría un proceso complejo de adquisición. Esta misma simpleza es la que permite que un tag finalmente pueda ser utilizado para múltiples aplicaciones sin limitar o poner en riesgo a los demás actores que lo deseen utilizar.</p> <p>La instalación de un TAG no requiere de gran experticia y con manuales, videos y recomendaciones, un usuario común puede realizar la instalación del dispositivo sin ninguna dificultad.</p> <p>La resolución plantea en el artículo 1.14 del Anexo 1 Técnico, Pág. 64 del borrador, Sección RF001 Funcional, que se utilice el "banco de memoria de usuario" del tag de 512 bits, para escribir en él datos como la placa, clase de vehículo, emisor e intermediario.</p>	PARCIAL		Se ajustan los acápites "Procedimiento para la adquisición de un TAG" del Anexo 1 Técnico
Equipo Técnico	Sistemas Inteligentes Colombia	9/3/2021	De acuerdo al proyecto de acto administrativo publicado por ustedes en la página del Ministerio de Transporte, referente a la reglamentación del sistema de Interoperabilidad de Peajes con Recaudo Electrónico Vehicular (IP/REV), solicitamos que se cumplan los tiempos de ley para la socialización y recepción de observaciones de los 15 días calendario, tal como lo indica la misma resolución 994 de 2017 del Ministerio de Transporte, dado que en la página se plantea que la recepción de las observaciones va hasta el 8 de marzo de 2021, que en total no son más de 4 días hábiles para la recepción, tiempo muy inferior, para su estudio y análisis que corresponde, aun mas sabiendo la importancia que tiene esta resolución en el desarrollo económico del país y de todas las partes interesadas.	SI		Subsanado y se corrigio la fecha de recepción de observaciones en la página del Ministerio de Transporte
N/A	Carvajal	5/3/2021	En caso que el usuario pueda pasar sin tener que pagar ya que no puede exigirse otro medio de pago, ¿el operador como deberá enviar el reporte de ese vehículo que pasó por el peaje pero no pago?.		NO	Se identifica que el escenario propuesto puede presentar inconvenientes. Por lo tanto se niega el paso cuando el TAG tenga saldo insuficiente. Se ajusta la tabla de casos de uso del sistema IP/REV
Equipo Técnico	Sistemas Inteligentes Colombia	9/3/2021	Por otro lado, solicitamos se aclare en la resolución dado que sigue apareciendo listas blancas y negras y listas positivas y negativas, a que hace alusión o es un error de actualización de redacción.	SI		Se reemplaza los términos listas blancas y negras por positivas y negativas respectivamente, en todo el cuerpo de la resolución y sus anexos
Equipo Técnico	Sistemas Inteligentes Colombia	9/3/2021	<p>Felicitamos al Ministerio por incluir las especificaciones del TAG y los niveles de seguridad para el proceso de asignación de TAG hacia el usuario, no obstante solicitamos que el intermediador tenga la plena libertad de hacer ese proceso remoto y que la instalación sea manejada por el usuario facilitando los procesos comerciales y de masificación, no obstante es buena noticia que el Intermediador valide si el usuario tiene o no más tag activos y que la información física del vehículo sea validada ante la página del RUNT.</p>	PARCIAL		<p>Se ajusta el ANEXO 1 TÉCNICO 1.3.2.1 Visión del Sistema</p> <p>"El Ministerio de Transporte proyecta que todos los peajes sean interoperables y cualquier usuario IP/REV tenga la posibilidad de pagar electrónicamente la tarifa de peaje en cualquier parte del territorio nacional, con un único dispositivo RFID a bordo y asociado a una figura contractual que se adopte el intermediador IP/REV.</p> <p>Para tal efecto, el usuario suscribirá un contrato con un Intermediador IP/REV del sistema de Interoperabilidad de Peajes con Recaudo Electrónico Vehicular (INT IP/REV), debidamente Habilitado para este fin.</p> <p>Para todos los medios de pago el Intermediador deberá informar periódicamente al usuario de las condiciones, tarifas y demás relacionados con los servicios prestados, acorde a lo establecido en el cuerpo de la Resolución.</p> <p>Para la suscripción del contrato, el Intermediador deberá verificar en el SIGT o el sistema que el Ministerio de Transporte destine a tal fin, que el vehículo no tenga un TAG RFID activo asociado. El usuario tendrá la responsabilidad de indicar como mínimo la placa del vehículo a la cual se va a instalar el dispositivo y sus características básicas. El intermediador deberá validar la existencia de la persona natural a través de la Registraduría General de la Nación o jurídica a través del RUES (Registro Único Empresarial y Social) y la calidad mediante la cual actúa, con el RUNT deberá comprobar la información de la licencia de tránsito y las demás que considere pertinentes.</p> <p>Para la vinculación y suscripción del contrato IP/REV el usuario debe adquirir un dispositivo TAG a través de los diferentes medios virtuales o físicos que dispongan los intermediadores</p> <p>Será responsabilidad del Intermediador generar las herramientas físicas, virtuales o las que haya lugar, para la correcta instalación, uso y cuidado del TAG por parte del usuario, así mismo facilitará en diferentes medios físicos o virtuales soporte técnico respectivo."</p>
Juan David Lozano	Superintendencia de Industria y Comercio	10/3/2021	Se considera oportuno que el Ministerio de Transporte identifique si la nueva reglamentación que va a emitir, es coherente con el "Reglamento de Uso" de la marca de certificación COLPASS que reposa en la Superintendencia de Industria y Comercio, de manera que cualquier modificación a las reglas de uso se corresponda con lo dispuesto en el artículo 187 de la Decisión 486 de 2000, y se efectivamente puesta en conocimiento de la oficina nacional competente, a través de los medios dispuestos para tal fin. en caso contrario podría resultar pertinente analizar como posible alternativa la eventual solicitud de un nuevo registro, el cual se encontraría sujeto al cumplimiento los requisitos establecidos en la decisión 486 de 2000.	SI		El proyecto de resolución no modifica las reglas de uso de marca con respecto a lo dispuesto por la resolución 546 de 2018, vigente.
Juan Carlos Quiñónez	CCI	17/3/2021	<p>• Para la construcción de un nuevo sistema TCS y nueva Estación de Peaje, se necesitara una validación de pre-diseño para poder firmar un contrato que se ajuste a los requisitos de la empresa estatal. Ejemplo con principio multimodo, u otra solución que pueda considerar las necesidades de operación.</p> <p>Sugerimos tener en cuenta esta solicitud en la resolución</p>		NO	La solicitud esta fuera del alcance regulatorio del presente proyecto de resolución
Juan Carlos Quiñónez	CCI	17/3/2021	<p>• Interfaz física entre el equipo INT y el equipo OP no definida. Por ejemplo, INT podría ser responsable de instalar equipos en la sala de servidores y llevar la interfaz al servidor central de INT. La responsabilidad del OP comienza desde el equipo de INT. Y el equipo del INT se mantendrá y estará bajo la responsabilidad del INT</p> <p>Sugerimos tener en cuenta esta solicitud en la resolución</p>		NO	Se mantienen las especificaciones de HW y SW para cada uno de los actores estrategicos. Se aclara que el punto 5.9. y 1.5.2. contiene especificaciones de interfaz con BackOffice. Se recuerda que esto es un ambiente de interoperabilidad de peajes, por lo tanto debe existir una red que permita conectar a los actores estrategicos con el SIGT. Adicionalmente en el numeral 10 del art. 4 se define interoperabilidad de la siguiente manera: Es la interacción e intercambio de datos de acuerdo con un método definido a través de la integración de tecnología y regulación normativa, entre dos o más sistemas (computadoras, medios de comunicación, redes, software y otros componentes de tecnologías de la información). Esto se complementa con la definición de Interoperabilidad de Peajes con el Sistema de Recaudo Electrónico Vehicular (IPREV) del numeral 1.1 de la norma ibidem.
Juan Carlos Quiñónez	CCI	17/3/2021	<p>Por qué poner el sistema meteorológico como requisito? La información del sistema meteorológico es parte del sistema de gestión del tráfico, incluso si el equipo meteorológico está instalado en el área de TP. Alcance diferente.</p> <p>Sugerimos tener en cuenta esta solicitud en la resolución</p>		NO	No se acepta la observación, el enunciado establece una recomendación, es decir, es de carácter potestativo.

Juan Carlos Quiñónez	CCI	17/3/2021	¿Cuál es el límite de velocidad para el carril ETC? ¿La velocidad requerida es de 30 km/h o 60 km/h o no hay una solicitud específica?		NO	De acuerdo con lo establecido en el numeral 1.15.1.5 del proyecto de resolución, la velocidad máxima de carril como tope para la lectura de unos de los equipos electromecánicos es de hasta de 60 Km/h, con vehículos transitando a 40 centímetros de separación.
Juan Carlos Quiñónez	CCI		<p>Adicionalmente, con respecto al manejo de claves propuesto para la escritura de esta información en el tag, para el caso del estándar ISO-18000-6C Gen2, es importante anotar que los tags ISO-18000-63 Gen2 tienen solamente 2 tipos de contraseñas:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- la llamada "KILL password", que sirve para inhabilitar el tag de forma permanente e irreversible, y que de forma general NO debe estar habilitada para este tipo de aplicación, condición que se puede pedir de fábrica y así se hace normalmente.</li> <li>- y la denominada "ACCESS password" que sirve para escribir en los bancos de memoria habilitados del tag.</li> </ul> <p>Sin embargo ambas contraseñas tienen longitud máxima de 32 bits, con lo cual no son contraseñas seguras, y no es recomendable pretender el uso de las mismas para esta aplicación. El esquema IP/REV respalda su seguridad en el uso del TID que es un número único de fabricante a nivel mundial, la lectura de las placas con cámaras y la comparación de ambos valores, sumado a las leyes y reglamentaciones coercitivas existentes.</p> <p>Se puede concluir que tanto para el recaudo electrónico vehicular, como para los proyectos de identificación vehicular, escribir información al interior del tag es innecesario, en general debido a que toda la información de los vehículos hoy se encuentra en línea y actualizada en bases como el RUNT en donde se puede contrastar las características físicas de los vehículos con los datos recibidos.</p> <p>Entendemos que la resolución busca mediante la solicitud de instalación presencial garantizar que el tag sea instalado correctamente y vinculado correctamente con el vehículo para lograr un mejor funcionamiento del sistema. Hacemos notar que en nuestra experiencia de más de 10 años, las ocasiones en las que un tag es instalado o asociado incorrectamente por parte del usuario son mínimas, y en ningún caso en todo este tiempo con más de 50 millones de transacciones y 0,5 billones de recaudo ha supuesto un problema para el normal desarrollo del peaje electrónico.</p>	PARCIAL		Se ajustan los acápites "Procedimiento para la adquisición de un TAG" del Anéx 1 Técnico
Juan Carlos Quiñónez	CCI	17/3/2021	<p>En los casos en los que ocurre una inscripción errada, la situación no genera un riesgo real, y es rápidamente subsanada debido a lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La categoría vehicular es contrastada con el RUNT al momento del registro, luego las discrepancias Placa-Categoría no ocurrirán.</li> <li>- El intermediador responde por el pago del peaje, independientemente de si la categoría vehicular/placa están mal registradas, luego no hay riesgo para el operador en este caso. El riesgo económico lo está asumiendo el intermediador, que es quien en últimas asume la decisión de distribuir los tags para instalación por parte del usuario.</li> <li>- En la primera transacción de peaje, la discrepancia entre la placa inscrita y la placa detectada por las cámaras es reportada, y el intermediador toma las medidas oportunas para corregir el registro y contactarse con su usuario para indicarle la situación, con lo cual el propio sistema IP/REV ya tiene herramientas para subsanar estas situaciones en un tiempo muy breve.</li> <li>- El intermediador tiene también la potestad de suspender la cuenta si detecta que el error de inscripción no fue involuntario.</li> </ul> <p>Modificaciones a los artículos propuestos:</p> <p>Con base a las consideraciones propuestas, y en la línea de eliminar los riesgos de viabilidad identificados, proponemos unos ajustes de redacción que se podrán observar con el cardinal (2)</p>	SI PARCIAL		<p>Se ajusta el ANEXO 1 TÉCNICO 1.3.2.1 Visión del Sistema</p> <p>"El Ministerio de Transporte proyecta que todos los peajes sean interoperables y cualquier usuario IP/REV tenga la posibilidad de pagar electrónicamente la tarifa de peaje en cualquier parte del territorio nacional, con un único dispositivo RFID a bordo y asociado a una figura contractual que se adopte el intermediador IP/REV.</p> <p>Para tal efecto, el usuario suscribirá un contrato con un Intermediador IP/REV del sistema de Interoperabilidad de Peajes con Recaudo Electrónico Vehicular (INT IP/REV), debidamente Habilitado para este fin.</p> <p>Para todos los medios de pago el Intermediador deberá informar periódicamente al usuario de las condiciones, tarifas y demás relacionados con los servicios prestados, acorde a lo establecido en el cuerpo de la Resolución.</p> <p>Para la suscripción del contrato, el Intermediador deberá verificar en el SiGT o el sistema que el Ministerio de Transporte destine a tal fin, que el vehículo no tenga un TAG RFID activo asociado. El usuario tendrá la responsabilidad de indicar como mínimo la placa del vehículo a la cual se va a instalar el dispositivo y sus características básicas. El intermediador deberá validar la existencia de la persona natural a través de la Registraduría General de la Nación o jurídica a través del RUES (Registro Único Empresarial y Social) y la calidad mediante la cual actúa, con el RUNT deberá comprobar la información de la licencia de tránsito y las demás que considere pertinentes.</p> <p>Para la vinculación y suscripción del contrato IP/REV el usuario debe adquirir un dispositivo TAG a través de los diferentes medios virtuales o físicos que dispongan los intermediadores</p> <p>Será responsabilidad del Intermediador generar las herramientas físicas, virtuales o las que haya lugar, para la correcta instalación, uso y cuidado del TAG por parte del usuario, así mismo facilitará en diferentes medios físicos o virtuales soporte técnico respectivo."</p>
Juan Carlos Quiñónez	CCI	17/3/2021	<p>Por nuestra experiencia, consideramos fundamental que se permitan en cualquier caso cobros adicionales a los usuarios por las siguientes situaciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Cobro administrativo por inactividad: En ocasiones, los usuarios abandonan las cuentas con pequeños saldos y dejan de ser contactables. La responsabilidad de tener esos saldos en fiducia sin la posibilidad de jamás devolverlos genera una carga para el INT IP/REV que no encuentra solución de manejo.</li> <li>- Cobro administrativo por mal uso: De acuerdo a las estipulaciones que el INT IP/REV haga y que sean aceptadas por el usuario en el contrato de vinculación, podrá realizar cobros administrativos por mal uso de la plataforma o el servicio</li> </ul> <p>Adicionalmente, en la medida en la que durante el periodo inicial de 5 años se plantea una reducción gradual de las tarifas de intermediación, sugerimos que los cobros a los usuarios se liberalicen a partir del final de este periodo inicial, con el fin de permitir la diferenciación de los intermediadores por su calidad u oportunidad de servicio, incluso en el plan más básico.</p> <p>Modificaciones a los artículos propuestos:</p> <p>Con base a las consideraciones propuestas, y en la línea de eliminar los riesgos de viabilidad identificados, proponemos unos ajustes de redacción que se podrán observar con el cardinal (3)</p>		NO	No es posible permitir generar cobros por mal uso porque equivaldría a una sanción cobrada por un privado. Así mismo, la propuesta de valor consiste en no imponer mayores cargas al usuario que las que asume con el recaudo manual, por cuanto se pone en riesgo la masificación del uso del sistema IP/REV. Sin embargo, después del periodo de 5 años o antes si así lo considera necesario, el MT tomará decisiones al respecto, porque se pretende precisamente analizar el comportamiento del sistema. Los Intermediadores están en libertad de hacer uso de las medidas disponibles en la legislación vigente para la devolución de los saldos.
Juan Carlos Quiñónez	CCI	17/3/2021	<p>Página 4</p> <p>"2. El cambio del término "Certificación" por el de "habilitación" por cuanto el Ministerio de Transporte no cumple funciones de Entidad de Certificación, entendida aquella como la organización privada que tiene como función evaluar la conformidad con y certificar el cumplimiento de una norma de referencia, ya sea respecto al producto, al servicio, o al sistema de gestión de una organización."</p> <p>Aclaración del proceso de "habilitación". ¿Qué empresa lo hará? y siguiendo qué proceso detallado?</p>		NO	Solamente se cambió el término certificación por habilitación pero el proceso es el mismo
Juan Carlos Quiñónez	CCI	17/3/2021	<p>(2) Procedimiento para la adquisición de un TAG (página 88)</p> <p>Para el proceso de adquisición de un TAG RFID, el usuario deberá presentar al INT IP/REV como mínimo su documento de identidad, la tarjeta de propiedad del vehículo vigente en el que se instalará el TAG RFID. El Intermediador deberá garantizar la lectura del TAG RFID para todo tipo de vehículo.</p> <p>El usuario que desea vincular un vehículo al IP/REV necesariamente no será el dueño del vehículo pero desea pagar los peajes por su cuenta. No es necesario exigir la presentación de documento de identidad y documento del vehículo para dar de alta un vehículo en pago electrónico. Los intermediarios determinarán cuál es el proceso más óptimo para realizar la vinculación entre ellos cruce de información con otras bases de datos, información física, información digital entre otros.</p> <p>El usuario podrá adquirir un TAG RFID a través de los mecanismos ofrecidos por los INT IP/REV. Para la inscripción de la cuenta, el usuario debe registrar de forma fiel los datos de la placa y las características básicas del vehículo en el que instalará el dispositivo. Los INT podrán solicitar información adicional al usuario como tarjeta de propiedad, cedula, fotos del vehículo y podrán contrastar la información contra bases de datos existentes tales como el RUNT.</p>	PARCIAL		<p>Se acepta:</p> <p>Anexo 1. 1.14 TAG: "Si el actual propietario requiera instalar un TAG en su vehículo y este vehículo tenga un TAG asociado a otro usuario, el actual propietario a través de una carta (PQRS) solicitará al intermediador del el TAG asociado ejecutar el proceso de desvinculación."</p>



Juan Carlos Quiñónez	CCI	17/3/2021	(6) IMPUESTOS Estampillas  Se solicita revisar el efecto que Estampillas como la de Cundinamarca puedan tener en le ejecución de estos servicios, y de requerir algún tratamiento especial en cuanto al modelo económico, aclararlo en la resolución.		NO	La resolución no tiene la vocación de regular elementos de carácter tributarios, por lo tanto los Actores estratégicos deberán dar aplicación a la normatividad tributaria y contable vigente.
Pedro Luis Jimenez	Pedro Luis Jimenez	17/3/2021	Es necesario que la reglamentación propuesta se articule con las obligaciones que se encuentran consignadas en los contratos de las concesiones conocidas como 3G o 4G, en razón que en la mayoría de casos, tanto la implementación, como la operación de un Telepeaje, no se encuentran como obligación en ellos. La resolución deberá establecer un trabajo que permita establecer que obligaciones en particular se afectan en razón de la entrada en vigor de la resolución en comentario.  Así por ejemplo las labores y procesos de recaudo en las plazas de peaje requerirán de importantes cambios que no han sido tenidos en cuenta en la mencionada resolución.		NO	Respecto de la eventual ausencia de obligaciones contractuales asociadas a lo establecido en la regulación del sistema de interoperabilidad de peajes con recaudo electrónico vehicular, es necesario indicar que la competencia regulatoria no se encuentra supeditada a lo establecido en las de relaciones jurídicas sobre las que recaerá. Preciamente la regulación, al prever que puede generar efectos de cualquier tipo en las relaciones jurídicas existentes, indica claramente que es responsabilidad de los Concesionarios viales y las entidades concedentes o contratantes de adelantar las gestiones necesarias para la migración e implementación del sistema.
Juan Carlos Quiñónez	CCI	17/3/2021	No se establece, como se resolverán las discrepancias que resulten entre el proceso de inscripción y lo que automáticamente se registre por el sistema DAC ante el paso de un vehículo. Así por ejemplo uno de los casos más comunes es el que se denomina el paso de la "doble llanta", la mayoría de los sistemas de clasificación presentan dificultades en discernir adecuadamente este tipo de vehículos en razón que se establecen como C2 siendo vehículos livianos o viceversa. Se hace necesario por lo tanto que se establezca claramente cuales son los procesos de validación que para este caso significarían la imposibilidad de hacer los cierres de turno que se establecen en los contratos.		NO	El Operador tiene la responsabilidad de determinar la categoría de los vehículos a través de los equipos instalados en vía, y de presentarse discrepancias justificará técnicamente al intermediador cada una de ellas, dentro del desarrollo de las relaciones entre los actores. En caso de que se presenten dificultades recurrentes entre operadores intermediadores con respecto a estas discrepancias, podrán acudir ante el comité técnico de operación, para facilitar su resolución.
<b>Observaciones:</b> Las anteriores respuestas fueron enviadas a todos los ciudadanos que manifestaron sus observaciones						

Aprobado por

  
 \_\_\_\_\_  
**PABLO MEJÍA GONZÁLEZ**  
 Director de Infraestructura  
 Ministerio de Transporte

Fecha

25/03/2021

Revisó:

**JOSE RICARDO ACEVEDO**  
 Asesor/CIO/ Coordinador GTIC
 

Proyectó:

Humberto Suarez - Abogado Dirección de Infraestructura / Javier Andrés Garzón Arias - Ingeniero Grupo Tecnologías de la Información y las Comunicaciones