

RESPUESTAS AL PROCESO DE CONSULTA PÚBLICA

“Por la cual se adecua la reglamentación del sistema de Interoperabilidad de Peajes con Recaudo Electrónico Vehicular (IP/REV) y se dictan otras disposiciones”

N°	Tema	Documento	Artículo	Empresa o Usuario	Observación	SI / NO / PARCIAL	Respuesta / Justificación		CAMBIOS A LA RESOLUCIÓN
1	Habilitación	Resolución	6	Perimetral de Oriente de Bogotá	Es un proceso adicional a lo contractualmente establecido, el contrato APP no establece requerimiento de habilitación como operador	No	Como se ha indicado durante los diferentes escenarios de socialización llevados a cabo desde el proceso de publicación de la Resolución 546 de 2018 y durante todo el proceso de publicación y discusión del presente proyecto de resolución, respecto de la eventual ausencia de obligaciones contractuales asociadas a la implementación del sistema de interoperabilidad de peajes con recaudo electrónico vehicular, es necesario indicar que la competencia regulatoria como manifestación de la intervención del Estado en la economía en procura del interés general 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 adelantar las gestiones necesarias para la mitigación de los riesgos que pudieran generar esos efectos durante la migración e implementación del sistema.	Jurídica	
2	Habilitación	Resolución	6	Concesionaria Vial del Pacífico	<p>El Artículo 6 establece que, para poder ser operador del sistema de interoperabilidad de Peajes con Recaudo Electrónico, éste debe ser previamente habilitado para el efecto.</p> <p>Al respecto manifestamos nuestro desacuerdo en la medida en que, de conformidad con los contratos de concesión existente, la habilitación para realizar este recaudo existe, sin necesidad de trámites adicionales. Al incorporar este nuevo trámite y condición, se estarían modificando las condiciones establecidas en el Contrato de Concesión para estos efectos, incorporando una carga adicional para los Concesionarios, cuyos tiempos y valores deben ser reconocidos por la ANI, en nuestro caso, previo acuerdo expreso y por escrito por la Entidad, quien como ordenadora del gasto, debe surtir todos los trámites internos y presupuestales para el efecto.</p>	No	Como se ha indicado durante los diferentes escenarios de socialización llevados a cabo desde el proceso de publicación de la Resolución 546 de 2018 y durante todo el proceso de publicación y discusión del presente proyecto de resolución, respecto de la eventual ausencia de obligaciones contractuales asociadas a la implementación del sistema de interoperabilidad de peajes con recaudo electrónico vehicular, es necesario indicar que la competencia regulatoria como manifestación de la intervención del Estado en la economía en procura del interés general 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 adelantar las gestiones necesarias para la mitigación de los riesgos que pudieran generar esos efectos durante la migración e implementación del sistema.	Jurídica	
3	Habilitación	Resolución	6	Copiloto / Credibanco	<p>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 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.</p> <p>Observación: Esto significa que, si un intermediador se habilita, puede trabajar bajo el nuevo sistema con operadores habilitados y paralelamente bajo el sistema actual o establecido con los operadores no habilitados, hasta cumplir el plazo de transición? 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.</p>	Si	Esa interpretación es correcta, se ajusta para mayor claridad	Jurídica	<p>ARTICULO 6</p> <p>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 establecidos por esta para que los Operadores y/o Concesionarios Viales obtengan la Habilitación como Operadores del Sistema de Interoperabilidad de Peajes con Recaudo Electrónico Vehicular (OP IP/REV), el servicio de Recaudo Electrónico Vehicular no interoperable podrá seguir siendo prestado por agentes que no se encuentren habilitados como Actores Estratégicos del Sistema IP/REV.</p> <p>Una vez vencido cada plazo, los Operadores y/o Concesionarios Viales respectivos quedarán obligados a contar con la Habilitación como Operadores del Sistema de Interoperabilidad de Peajes con Recaudo Electrónico Vehicular (OP IP/REV) y no podrán continuar realizando Recaudo Electrónico Vehicular no interoperable, directamente o a través de terceros.</p>
4	Habilitación	Resolución	6	Consorcio Inter Bogotá	La resolución cambia lo referente a certificación a los Concesionarios como requerimiento final del inicio de la operación IP/REV, por requerir habilitarlos o autorizarlos para esto.	No	La obligación de estar habilitados dentro del sistema IP/REV para ser un Actor Estratégico dentro del sistema, se encuentra establecida desde la Resolución 546 de 2018, cuyo artículo 33 señala: "Todos los Concesionarios Viales tendrán un plazo máximo de un 1 año para implementar el sistema IP/REV y obtener su Certificación como operador, contados a partir del día siguiente de la publicación de la presente resolución."	Jurídica	
5	Habilitación	Resolución	6	CCI	Al respecto, algunas concesiones han señalado que la habilitación no debería supeditarse a un trámite adicional, habida cuenta que, con fundamento en los contratos de concesión celebrados, los proyectos ya están facultados para recaudar manual o electrónicamente la tarifa de peaje. Este requisito del borrador de la resolución implica un nuevo trámite y genera una condición complementaria a las establecidas en el Contrato de Concesión para estos efectos, lo que eventualmente representaría mayores costos y tiempos, que deberán ser reconocidos por las concedentes del orden nacional o territorial.	No	Como se ha indicado durante los diferentes escenarios de socialización llevados a cabo desde el proceso de publicación de la Resolución 546 de 2018 y durante todo el proceso de publicación y discusión del presente proyecto de resolución, respecto de la eventual ausencia de obligaciones contractuales asociadas a la implementación del sistema de interoperabilidad de peajes con recaudo electrónico vehicular, es necesario indicar que la competencia regulatoria como manifestación de la intervención del Estado en la economía en procura del interés general 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 adelantar las gestiones necesarias para la mitigación de los riesgos que pudieran generar esos efectos durante la migración e implementación del sistema.	Jurídica	
6	Habilitación	Resolución	7	Perimetral de Oriente de Bogotá	<p>1. Solicitamos aclarar si la única condición que aplica para el Concesionario es la 1.2 o todos los numerales.</p> <p>2. No se define una metodología y formatos unificados.</p> <p>Con el fin de homogeneizar procesos, solicitamos respetuosamente, que sea el Ministerio de Transporte quien suministre la metodología y el procedimiento (que incluya los formatos de lista de chequeo) para la verificación y pruebas del sistema IP/REV descritos en los numerales 1.3 y 1.4. El procedimiento, servirá como base del proceso de certificación que será expedido por el profesional de Ingeniería y posterior envío de la documentación por parte de los actores estratégicos como cumplimiento a los requisitos de habilitación.</p>	No	El Ministerio de Transporte no define, ni establece un marco metodológico a través de la resolución, para validar funcionalmente tanto el hardware y software recaudo electrónico vehicular IP/REV. Los actores estratégicos con sus diferentes aliados tecnológicos deberán hacer las validaciones que correspondan para cumplir los requisitos técnicos de la resolución. Para ello deberán acudir al estado del arte en la materia y guías de implementación tecnológica.	Jurídica	
7	Habilitación	Resolución	7	Consorcio Inter Bogotá	En la página 14 parágrafo 2 refiere los numerales 1.4, 1.5 y 1.6, pero realmente son 1.3, 1.4 y 1.5; el numeral 1.6 no existe.	Si	Se corrige el error	Jurídica	Parágrafo 2. Cuando quien se pretenda habilitar como Operador sea una entidad pública, deberá aportar lo previsto en los numerales 1.1, 1.3, 1.4 y 1.5 , a través del funcionario competente para ello, quien deberá aportar la resolución de nombramiento y el acta de posesión.
8	Habilitación	Resolución	7	Autopistas del Nordeste	A la fecha no se especifican las pruebas a realizar, cumplimiento que avalarán los profesionales de ingeniería.	No	El Ministerio de Transporte no define, ni establece un marco metodológico a través de la resolución, para validar funcionalmente tanto el hardware y software recaudo electrónico vehicular IP/REV. Los actores estratégicos con sus diferentes aliados tecnológicos deberán hacer las validaciones que correspondan para cumplir los requisitos técnicos de la resolución. Para ello deberán acudir al estado del arte en la materia y guías de implementación tecnológica.	Técnica	

9	Habilitación	Resolución	8	Perimetal de Oriente de Bogotá	¿A qué se refiere la Resolución con la siguiente manifestación? "Una vez vencido el plazo anterior, se aplicará la Oferta Básica de Interoperabilidad entre quienes no hayan suscrito acuerdos e iniciará la prestación de los servicios".		Ver respuesta CCI	Financiera	
10	Habilitación	Resolución	8	Concesionaria Vial del Pacífico	En el artículo 8 "Trámite de Habilitación.", trámite de Habilitación agregan lo siguiente: "Los Actores Estratégicos tendrán un plazo máximo de 30 días calendario contados a partir de la notificación de la resolución que lo habilita, para lograr los acuerdos que regulen su relación con todos los demás Actores Estratégicos habilitados en las condiciones de interoperabilidad descritas en la presente resolución y sus anexos como condición previa para prestar servicios a través del Sistema IP/REV. Una vez vencido el plazo anterior, se aplicará la Oferta Básica de Interoperabilidad entre quienes no hayan suscrito acuerdos e iniciará la prestación de los servicios." Así las cosas, de no llegar a un acuerdo entre los actores estratégicos, los términos descritos en la oferta básica son los que entrarían a regir para la relación comercial. Sin embargo, no es claro quién establece la "oferta Básica de Interoperabilidad", en tanto el Anexo 4 no tiene todos los términos básicos de una oferta básica como, por ejemplo, no define las fórmulas o el valor del cargo fijo en el año. No se detalla la inclusión de IVA ni cualquier otro impuesto aplicable. En este sentido, si es el intermediario quien determina los topes no establecidos, podría ser beneficioso para éste ya que básicamente limita el mínimo y se podría dilatar para que sea obligatoria la oferta básica. Consideramos que en este punto debe existir una mayor claridad, sin vacíos, que eviten el abuso económico en casos de falta de acuerdo.		Ver respuesta CCI	Financiera	
11	Habilitación	Resolución	8	Copiloto / Credibanco	La oferta básica de interoperabilidad no contempla una tarifa estándar en caso de no llegar a una libre negociación. ¿Como se establecerá dicha tarifa?		Ver respuesta CCI	Financiera	
12	Habilitación	Resolución	8	CCI	A partir de la lectura del anterior segmento, se puede concluir que el principal efecto de la falta de acuerdo entre los actores estratégicos, es la aplicación automática de la Oferta Básica de Interoperabilidad (OBI), en los términos definidos en el anexo 4 de la reglamentación, a la relación de intermediación que surja entre estos. Sin embargo, el referido anexo no contiene todos los conceptos y términos que debería contemplar la OBI, por ejemplo, no establece las fórmulas o el valor del cargo fijo en el año, tampoco se detalla la inclusión del IVA ni cualquier otro impuesto aplicable. La principal preocupación asociada a los efectos derivados de la disposición regulatoria, es la creación de un incentivo para no lograr acuerdos. En opinión de los operadores, la inflexibilidad de la regla propicia que uno de los actores pueda asumir una posición exigente, con el objeto de que se aplique por defecto la OBI. En este caso, se solicita la incorporación de alguna redacción que mitigue los incentivos nocivos de no cerrar acuerdos. Otra inquietud relacionada con lo previsto en el articulado es la ausencia de un procedimiento para el manejo del dinero recaudado y su consignación a la fiducia del concesionario. Estas son algunas de las preguntas que surgen sobre el particular: ¿El intermediario podría consignar todo el recaudo o consignaría el recaudo menos la comisión con sus impuestos? ¿Qué tiempos tiene el intermediador? ¿Qué pasa si el intermediador no consigna en los tiempos? La inclusión de disposiciones normativas que clarifiquen estos asuntos son de vital importancia a la luz de los acordado en los contratos de concesión, en los que hay plazos perentorios para estos efectos y sanciones en caso de que los recursos recaudados no se consignen completos en el patrimonio autónomo del proyecto.		La Oferta Básica de Interoperabilidad establece los aspectos operativos y técnicos que deberán aplicar las partes. En materia de otro tipo de elementos respecto de los cuales las partes deben llegar a acuerdo, como es el caso de procesos de conciliación, valores a pagar, trato de tributos, entre otros, atendiendo los comentarios recibidos, se introducirá un ajuste en la Resolución de modo tal que: (i) se establece la obligación de fijar un mecanismo de solución de controversias, (ii) se propone un valor provisional en tanto se resuelve la controversia con la aplicación retroactiva de ajuste a dicho valor conforme al valor final que se incorpore a la relación, (iii) se establezca un periodo razonable de negociación de este tipo de aspectos, y (iv) en caso de no llegar a acuerdo por solicitud de cualquiera de las partes se podrá acudir al mecanismo de solución de controversias enunciado para que sean resueltas las diferencias que aún no hayan sido resueltas.	Financiera	
13	Migración TAG	Resolución	12	F2X	Es importante aclarar que los EPC de tags en circulación pueden o no cumplir con lo exigido en el presente borrador de resolución. Se recomienda que una vez habilitado el intermediador y sea presentada la información descrita en este párrafo se asigne un EPC a cada uno de estos dispositivos en circulación y en inventario y que este EPC sea almacenado en las bases de datos de los INT y del SIGT para temas de control. Este EPC no podrá estar escrito en la memoria de los TAGS ya emitidos.	No	El Intermediador deberá cumplir con los parametros establecidos como se describe en la resolución para los TAG en uso (TID, EPC, placa y clase de vehículo), así mismo el Ministerio no asignará ningún número de EPC a estos TAG que previamente ya se encuentran activos o en inventario de los intermediadores que presenten la habilitación ante la Entidad porque no habría concordancia entre la lectura de la antena de información previamente grabada en el TAG y la que se graba por base de Datos. Dado que esta numeración solo será asignada a los TAG que cumplan las condiciones que se describen en la resolución una vez el intermediador sea habilitado.	Técnica	
14	Migración TAG	Resolución	12	Consorcio Inter Bogotá	En la validación de la TAG ya verifica las listas positivas o negativas (antes lista blanca y negra).	No	En la migración se envía (TID, EPC, placa y clase de vehículo), dado que si el TAG está o no en una lista positiva o negativa, ésta solo se publica en las listas totales o en las actualizaciones de las listas parciales.	Técnica	
15	Colpass	Resolución	14	Perimetal de Oriente de Bogotá	Adicional al logo de COLPASS ¿se puede complementar con los logos de los intermediadores que aplican para el concesionario?	Si	Se puede complementar pero manteniendo los espacios de seguridad y en general siguiendo lo dispuesto en el Anexo 3 COLPASS	Jurídica	
16	Cierre de cuenta	Resolución	20	Copiloto / Credibanco	Literal J. sugerimos eliminar la expedición de un certificado de cierre de cuenta y un certifi-cado de desvinculación, y manejarlo a través de un correo electrónico que certifique la desvin-culación con los correspondientes valores de deducción y devolución, con el fin de generar me-nos trámites y gestiones documentales y por tanto cargas operativas y administrativas.	No	La disposición no excluye que el certificado pueda ser entregado por medios digitales.	Jurídica	
17	Puntos de Recarga	Resolución	20	Copiloto / Credibanco	No debería ser de estricta obligatoriedad contar con puntos para recarga en efectivo en los municipios que atienden las vías con estaciones de peaje IP/REV habilitadas, ya que la red a usar sería en corresponsales autorizados y dependemos de la cobertura ofrecida, esto haría parte de la oferta de valor de cada intermediador.	Si	Si bien se busca que los usuarios no bancarizados de las zonas aledañas tengan la posibilidad de hacer recargas en efectivo para garantizar la apropiación del sistema por parte de toda la población, se encuentra que la propuesta realizada de eliminar la obligatoriedad de esta opción puede permitir mayores eficiencias en costos y por lo tanto acuerdos con precios mas eficientes, ello teniendo en cuenta que siempre existirá la opción de pago en efectivo directa en el peaje: lo anterior, sin perjuicio de que se promueva en todo caso la mayor penetración posible del sistema IP/REV en la población y de que los intermediarios desarrollen una estrategia que permita activar este tipo de canales de recarga según su objetivo de segmentos de mercado y de esa manera se ajustará la Resolución. Ahora bien, la eliminación de la obligación de contar con dicho canal de recarga por un INT IP/REV debe entonces llevar a que un INT IP/REV que decida no contar con ellos debiera reflejar en sus acuerdos menores precios que los que se sucederían al desarrollar canales de recarga en efectivo por la correspondiente reducción de costos; no obstante lo anterior y en tanto es deseable que algunos INT IP/REV desarrollen dicho canal de recarga para atender grupos de usuarios que no tengan acceso a otros medios de pago, se mantendrá el valor de tope propuesto para considerar dichos escenarios en el espectro de valores a los que los actores puedan llegar en sus negociaciones.	Jurídica	
18	Cierre de cuenta	Resolución	20	CCI	De la lectura del literal "j" se desprenden algunas preguntas prácticas como: (i) Al expedir un certificado de desvinculación del TAG, ¿Se haría a través de un formato genérico o hay que relacionar cada TAG que tiene el cliente en vigencia?, (ii) ¿Se tendrían en cuenta los anteriores TAGS?, (iii) ¿Qué pasa cuando el usuario no termina la relación contractual, pero desvincula un vehículo, se debe expedir certificado para el vehículo?	No	i) No existe un formato genérico establecido por la resolución, se debe establecer la desvinculación del TAG de la cuenta del usuario con el respectivo intermediador. ii) Se tienen en cuenta los TAG que interoperan en IPREV iii) Se tiene en cuenta la relación contractual respecto al TAG, es decir que se libera ese TAG y el vehículo al que está asociado para que pueda acudir libremente a otro intermediador a solicitar el servicio.	Jurídica	
19	Obligaciones de los Operadores	Resolución	22	Perimetal de Oriente de Bogotá	i) Garantizar el paso del usuario IP/REV por el carril IP/REV, en el evento en que se presenten fallas del sistema del Intermediador o del Operador o en la comunicación entre ellos, en los términos establecidos para ello en el numeral d) y e) de las "Condiciones mutuas a establecerse entre los operadores y los intermediadores" incluidos en el Anexo 4 - Oferta Básica de Interoperabilidad – OBIP. ¿Por qué tendría el Operador que cubrir este tipo de costos, en caso que el usuario no cuente con saldos?	No	Se prioriza la movilidad, por lo que las fallas del sistema no pueden interrumpir el flujo vehicular, para ello el Anexo Técnico establece unos casos de uso para poder efectuar esos cobros.	Jurídica	
20	Venta y suministro de TAG	Resolución	23	F2X	Con respecto a las condiciones "no discriminatorias" en la venta y suministro del tag, ¿cómo se interpreta esto en la práctica? No cobrar el tag en un plan de pago con servicios adicionales no debería ser considerado discriminatorio. ¿Es posible obtener más concreción en este punto?		La no discriminación refiere a ofertar condiciones equivalentes a clientes a quienes se les provee el servicio bajo similares condiciones, así las cosas si existen planes con atributos diferenciales propuestos por el intermediario al usuario para que el usuario libremente escoja entre ellos, es claro que sus condiciones comerciales pueden ser así mismo diferenciales reflejando dichas características que son objetivamente distintas entre planes. En todo caso, se recuerda que complementariamente se deberá dar aplicación a las normas generales contempladas en la Ley del estatuto de protección al consumidor.	Financiera	

21	Contrato con usuario	Resolución	23	Copiloto / Credibanco	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 presta-ción de los servicios del Sistema IP/REV y permitir al Usuario su consulta sin restricciones."	No	La entrega puede hacerse a través de medios virtuales.	Jurídica	
22	Modalidades de pago	Resolución	24	CCI	De la lectura del literal "g", surge la pregunta; ¿Podría el usuario tener más de una modalidad de pago asociada a una cuenta? Y en caso de ser afirmativa la respuesta, ¿Cómo funcionaría la prestación del servicio con dos modalidades de pago asociadas a una cuenta?	Si	El usuario puede acceder a más de una modalidad de pago de las que establece la resolución, la operatividad para habilitar esas formas de pago es definida por el intermediador.	Jurídica	
23	Comisión	Resolución	27	F2X	¿Por favor aclarar de donde surge este tope respecto al estudio realizado?		Al tratarse de un modelo bajo un mecanismo de tope fijado como un porcentaje del valor del peaje, se consideró el escenario mediante el cual se estimó el equivalente bajo dicho modelo al escenario objetivo eficiente a 5 años que se propuso en el proyecto de resolución anterior.	Financiera	
24	Comisión	Resolución	27	F2X	Por favor indicar que sucede si no se logra un acuerdo en la tarifa entre las partes.		Ver respuesta CCI	Financiera	
25	Comisión	Resolución	27	F2X	Debido a las restricciones de trato equitativo y las obligaciones que tienen los INT con los OP y viceversa no hay elementos que generen realmente una negociación por lo cual se recomienda que los valores sean definidos por el Ministerio y que busquen alinear los incentivos de los actores y que estos estén enfocados a premiar a los actores que avancen en la implementación y masificación del uso. (se presenta al final de este comunicado algunas alternativas de formulación que alineen mejor los incentivos.)		En tanto cada relación particular puede considerar elementos que permitan formacion de precios mayoristas más eficientes dentro del rango previsto por el tope, se encuentra que el mecanismo de libre negociación con un tope permite a las partes libremente llegar a dichos acuerdos. El principio de trato no discriminatorio permite que las eficiencias de una u otra parte no puedan ser negadas a terceros que tengan similar interés y es un principio regulatorio de común aplicación en diferentes sectores que previene prácticas restrictivas de la competencia en contra de competidores específicos.	Financiera	
26	Comisión	Resolución	27	F2X	El texto del artículo menciona que "deberán mantener una oferta pública de conexión indirecta". En otros artículos (ejemplo el 32) hablan de "podrán". Se pide aclarar si es obligatorio o es potestativo que un intermediador ofrezca conexiones indirectas a quien lo desee.		El artículo 32 prevé la posibilidad de provisión de diferentes servicios por parte de un intermediario; en cuanto a la previsión sobre ofrecer conexión indirecta (siendo uno de los posibles servicios), se establece una obligación de oferta a los intermediarios que ya hayan logrado conexión con un operador como alternativa para terceros intermediarios a su propia conexión directa. Este mecanismo permite por acuerdo entre las partes buscar esquemas alternos que puedan resultar eficientes y atractivos a las partes y facilitar el proceso de conexión universal de todos los operadores con todos los intermediarios para lograr la plena interoperabilidad.	Financiera	
27	Comisión	Resolución	27	Concesionaria Vial del Pacifico	Respetuosamente solicitamos sustentar el tope máximo de 3.7% para la Comisión del servicio entre el Operador y el Intermediador, y socializar los cálculos para ese porcentaje, así como la indicación clara de los factores que fueron valorados para concluirlo. Esto es importante de cara a las negociaciones de las comisiones, ya que los intermediarios podrían pretender acercarse a ese valor.		El tope indicado corresponde a la estimación del valor porcentual equivalente para el escenario a 5 años del proyecto de resolución publicado en marzo de 2021 respecto del valor de peaje promedio ponderado en el país. Los modelos y diversos escenarios considerados suponen estimaciones de crecimiento de mercado y penetración del sistema IP/REV que en últimas dependerán de que los diferentes actores se alineen realmente en pro del objetivo de promover la mayor penetración posible del sistema IP/REV y bajo el mecanismo propuesto supone, como su nombre lo indica, un tope y no el valor al que deban llegar necesariamente las partes en cada negociación individual por su libre acuerdo de voluntades. En las negociaciones particulares el valor que estimen las partes dependerán de las diversas condiciones particulares de costos, proyecciones y/o compromisos de tráfico, proyecciones de mercado para cada concesión en particular, distribuciones por categorías de vehículos, canales de recarga y/o uso de medios de pago que implemente cada intermediario y demás que las partes consideren libremente como parámetros en su negociación particular. Los modelos y resultados de las consultorías son una guía para la toma de decisión pero no definen las condiciones de cada relación particular entre un OP IP/REV y un INT IP/REV determinados; así mismo, siendo los modelos e informes de la consultoría elementos relacionados con el proceso deliberativo de los servidores públicos que deben tomar las decisiones finales respecto del presente acto, están además sujetos a lo previsto en el parágrafo del artículo 19 de la Ley 1712 de 2014.	Financiera	
28	Comisión	Resolución	27	Copiloto / Credibanco	No es viable dejar a libertad la negociación entre los INT IP/REV y cada OP IP/REV dado que desde la primera resolución no se ha podido establecer un acuerdo de voluntades entre las partes con una tarifa que sea equitativa para cada actor estratégico, dada la relevancia y origen de cada negocio. Por tanto, recomendamos definir esta tarifa por parte del Ministerio, con el fin de lograr un incentivo hacia la puesta en marcha y viabilidad del negocio.		Teniendo en cuenta las diferentes inquietudes de las partes expresadas en comentarios, mesas de trabajo y reuniones, se encuentra que para los concesionarios y las entidades concedentes, considerando las diversas relaciones contractuales de concesión, es prudente que prime el principio de libre negociación dentro de un marco de referencia que se propone con el tope indicado en el proyecto de resolución por parte del Ministerio. Así mismo, en el proyecto se han incorporado elementos que permitan promover, facilitar y estimular el hecho de llegar a pronto acuerdos dentro del marco de referencia que se propone, los cuales se han enriquecido con otros elementos que se evidenciaron en el análisis de comentarios recibidos.	Financiera	
29	Comisión	Resolución	27	Copiloto / Credibanco	No es viable para los intermediadores contar con una tarifa que es de libre negociación y máxima de 3.7% independientemente de la penetración, que incluya todos los costos, y que además no permita trasladar costos al usuario final, dado que se debe incluir costos de operación, administrativos, financieros (4xmil, transferencias ACH, adquirencia, comisión fiduciaria, etc) y adicional trasladar a dicha tarifa costos de recargas en las redes aliadas; esto tenido en cuenta los costos financieros bajo las nuevas regulaciones del mercado. ¿Qué pasa si no se llega a un acuerdo entre las partes con la tarifa? ¿Cuál tarifa entraría a regir posterior al plazo que da el Ministerio de los 30 días para llegar a un acuerdo? Sugerimos definir una tarifa en caso de desacuerdo, que cubra los costos y permita trasladar costos al usuario final, garantizando un incentivo y la viabilidad económica del negocio para las partes.		La fijación de una tarifa en caso de no acuerdo pasado un tiempo determinado en la práctica supone la fijación directa de una tarifa en contra de la filosofía de promover la libre negociación dentro del tope propuesto en este proyecto, perdiendo la posibilidad de mejores eficiencias en las relaciones que se logran en los acuerdos entre partes. Así, en el proyecto se proponen elementos complementarios que permitan facilitar y llegar a acuerdos.	Financiera	
30	Comisión	Resolución	27	Autopistas del Nordeste	El cobro de comisión por cada paso de peaje con este sistema afecta el ejercicio económico del proyecto. Fijar compensación económico para el concesionario.		La fijación de normas generales no puede entrar a realizar consideraciones de casos particulares en relaciones contractuales con los respectivos concedentes. Será del resorte de cada concesionario con su entidad concedente analizar las particularidades correspondientes en el marco de su respectivo contrato.	Financiera	
31	Comisión	Resolución	27	Gopass	Sobre la remuneración (artículo 27) plantea el observante que no está de acuerdo con el nuevo esquema de tope y que debe conservarse el esquema de fijación directa de valores por parte del Ministerio. Al respecto cita apartes de los soportes de la propuesta anterior que apoyan su posición y cuestiona la actual propuesta por falta de motivación.		La argumentación del observante supone solo su preferencia por un esquema que en su criterio resultaría más favorable; debe considerarse al respecto que el anterior esquema fue objeto de comentarios y observaciones, así como de recomendaciones por parte de la SIC, entre otras consideraciones, siendo parte de un proceso de construcción en el cual se consideran las inquietudes de los diversos agentes. Así, se encontró que el esquema inicialmente propuesto si bien responde a un modelo que busca aproximarse a los costos de un agente típico del mercado, se encontró que limitaba la posibilidad de negociaciones que reconocieran las particularidades propias de cada relación entre un OP IP/REV y un INT IP/REV que pueden tener circunstancias específicas a cada caso que no necesariamente se recogen en un agente promedio de mercado que se consideró modelar, perdiendo así la posibilidad de encontrar mayores eficiencias y mejores acuerdos por la formación de los mismos bajo el ejercicio de la libre voluntad de las partes bajo un marco de referencia regulatorio menos intervencionista y que mejor promoviera dicho ambiente, encontrando por ello pertinente plantearse el modelo que se propone para promover la libre negociación dentro del marco de un tope integral. Adicionalmente, en consideración a la observación, se precisan y complementan algunas consideraciones en la resolución a expedir.	Financiera	

32	Comisión	Resolución	27	Gopass	Plantea el observante un supuesto desequilibrio en contra de los Intermediadores y de la competencia, manifestando inquietudes respecto a que los operadores puedan presionar valores bajos y abusar de una supuesta posición dominante, citando así mismo el caso en el que un agente de mercado tuviera a su vez los dos roles.		Al respecto debe indicarse que no es clara la expresión usada de desequilibrio en tanto no existe relación contractual del Estado con los Intermediarios que fuere objeto de dicha figura, como si sucede con operadores concesionarios con su respectiva entidad concedente, relación esta última que sí está regulada por instrumentos contractuales y a los cuales les resulta predicable las normas de la contratación estatal. En cualquier caso en la propuesta se entiende la existencia de dos grupos de agentes (OP IP/REV e INT IP/REV) que deben negociar las condiciones justas y razonables en materia técnica, jurídica y financiera que mejor convengan a las partes, incluyendo los mecanismos que les permitan resolver sus controversias. No obstante lo anterior, en atención a las inquietudes del observante y de otros agentes, se complementó la propuesta con reglas adicionales a las ya incorporadas en el proyecto publicado que permitan prevenir posibles desequilibrios en el poder de negociación entre agentes (sea por parte del correspondiente OP IP/REV o del INT IP/REV). Así mismo, se incluyeron reglas para desarrollar un marco adecuado de solución de diferencias entre las partes en la negociación. Al respecto, en atención a estas observaciones, se considera entonces incluir reglas sobre la inclusión de mecanismos alternativos para la solución de controversias así como previsiones de una posible intervención ex post por parte de la autoridad de competencia en caso de evidenciarse indicios de prácticas contrarias a la competencia, en especial en el caso de los acuerdos entre agentes con vínculos societarios o de propiedad común.	Financiera	
33	Comisión	Resolución	27	Gopass	Plantea que el esquema propuesto pudiera no responder "a criterios de razonabilidad y proporcionalidad" pues en su concepto indica que se estarían colocando cargas a los intermediadores al arbitrio de los operadores		En tanto se propone un modelo de libre negociación y mínima intervención los acuerdos que se forman deben reconocer la formación de los mismos bajo la libre voluntad de las partes. Adicionalmente, para prevenir conductas contrarias a la competencia y posibles desequilibrios en casos particulares, se incorporaron en el proyecto publicado reglas sobre trato no discriminatorio, publicidad, transparencia y otras en el proyecto publicado. Así mismo, atendiendo los comentarios recibidos, se complementaros dichas reglas con otras que permiten la revisión Ex Post de posibles prácticas restrictivas de la competencia y la incorporación de mecanismos de solución de conflictos que permitan que las partes pacten la solución de sus diferencias por un tercero independiente y objetivo en cada relación particular.	Financiera	
34	Comisión	Resolución	27	Gopass	El observante indica que la propuesta no acoge las recomendaciones de la SIC según el concepto de abogacía de la competencia que expidió para el anterior proyecto		En tanto se trata de una propuesta que incorpora elementos estructurales nuevos (entre otros el esquema de un tope y libre negociación), el proyecto surtirá el proceso de nuevamente solicitar el concepto de abogacía de la competencia a la SIC.	Financiera	
35	Garantías	Resolución	31	Concesionaria Vial del Pacífico	El artículo 31 incorpora la obligación de constituir una garantía de responsabilidad civil extracontractual. Consideramos que debe quedar previsto que, en los contratos de concesión, esta garantía corresponderá a la constituida por los Concesionarios en el marco de pólizas del mismo, en tanto la operación surge como ocasión del contrato y, aunado a lo anterior, la constitución de dos pólizas con el mismo objeto (responder por daños civiles extracontractuales), podría dejar sin efectos las pólizas. Aunado a lo anterior, los costos adicionales que pudieran llegar a generarse por esta incorporación, o si el Ministerio Mantiene la exigencia, deberá ser reconocido por el concedente al Concesionario.		Las garantías que se establecen en este proyecto de resolución obedecen al cubrimiento de los riesgos generados popr el Actor Estratégico habilitado en el Sistema de Interoperabilidad de Peajes con Recaudo Electrónico Vehicular, lo que implica cubrir los riesgos de un sistema donde existe la figura del intermediador IPREV que no hace parte del modelo de recaudo electronico vehicular tradicional.	Jurídica	
36	Garantias	Resolución	31	CCI	El artículo 31 establece la obligación de constituir una garantía de responsabilidad civil extracontractual por parte de los concesionarios. En relación con este asunto, amablemente sugerimos que, en el caso de los operadores, la garantía corresponda a la constituida en el marco de los contratos de concesión, en tanto la operación surge con ocasión del acuerdo de voluntades y, aunado a lo anterior, la constitución de dos pólizas con el mismo objeto, responder por daños civiles extracontractuales, podría dejar sin efectos las pólizas. En caso contrario, constituir pólizas independientes, esas garantías representarían mayores costos a los pactados contractualmente, los cuales deben ser reconocido por la concedente al concesionario.	No	Las garantías que se establecen en este proyecto de resolución obedecen al cubrimiento de los riesgos generados popr el Actor Estratégico habilitado en el Sistema de Interoperabilidad de Peajes con Recaudo Electrónico Vehicular, lo que implica el cubrir los riesgos de un sistema donde existe la figura del intermediador IPREV que no hace parte del modelo de recaudo electronico vehicular tradicional.	Jurídica	
37	Plazo	Resolución	33	Concesionaria Vial del Pacífico	En el artículo 33, es confuso si todos los Concesionarios tienen la obligación de habilitarse instalando el software y hardware para cumplir IP/REV, o son solo los que deben prestar el servicio de IP/REV: "Sin perjuicio de lo anterior, todos los Concesionarios Viales tendrán un plazo máximo de un (1) año para obtener su Habilitación como Operador, contados a partir del día siguiente de la expedición de la presente resolución. 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"		La obligación de estar habilitados dentro del sistema IP/REV para ser un Actor Estratégico dentro del sistema, se encuentra establecida desde la Resolución 546 de 2018, cuyo artículo 33 señala: "Todos los Concesionarios Viales tendrán un plazo máximo de un 1 año para implementar el sistema IP/REV y obtener su Certificación como operador, contados a partir del día siguiente de la publicación de la presente resolución."	Jurídica	
38	Plazo	Resolución	33	Concesionaria Vial del Pacífico	Señala el parágrafo 2 del artículo 33, lo siguiente: Parágrafo 2. En todo caso los Concesionarios Viales y las entidades concedentes o contratantes, deberán adelantar todos los trámites necesarios para la migración e implementación del sistema IP/REV, según sea el caso. Al respecto, respetuosamente solicitamos precisar: - ¿Cuáles son los Concesionarios que deben hacer estos trámites? - Describir los tiempos de respuesta entre los concedentes y Concesionarios - ¿De que consta el trámite? - Cada Concesionario tiene particularidades, por lo que se recomienda ser específico.		- Todos los concesionarios están obligados a realizar los trámites necesarios para lograr su habilitación. - Los tiempos están establecidos en los Anexos 1 y 4 que hacen referencia a los aspectos técnicos y la interoperabilidad y se describen cada uno de las gestiones necesarias.	Jurídica	
39	Implementación Progresiva	Resolución	33	Concesionaria Vial del Pacífico	En virtud de que el artículo 33. "Implementación progresiva.", persiste en cabeza del concesionario la obligación de adelantar ante la entidad concedente, reiteramos la solicitud de modificarlo, en el sentido de aclarar que quienes deben realizar todos los trámites necesarios para la migración e implementación del sistema IP/REV en las diferentes estaciones de peaje son las entidades concedentes y no los concesionarios, en tanto son aquellas, en su calidad de ordenadoras del gasto, quienes deben establecer la fuente de recursos con las cuales respaldarán estos costos en cada caso, considerando además los tiempos previstos en cada proyecto. En línea con lo anterior, el artículo debería incorporar una implementación progresiva en contrato de concesión, de conformidad con los tiempos previstos en dichos contratos, respetando así la planeación que realizó el Estado en cada caso.		Como se ha indicado durante los diferentes escenarios de socialización llevados a cabo desde el proceso de publicación de la Resolución 546 de 2018 y durante todo el proceso de publicación y discusión del presente proyecto de resolución, respecto de la eventual ausencia de obligaciones contractuales asociadas a la implementación del sistema de interoperabilidad de peajes con recaudo electrónico vehicular, es necesario indicar que la competencia regulatoria como manifestación de la intervención del Estado en la economía en procura del interés general 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 adelantar las gestiones necesarias para la mitigación de los riesgos que pudieran generar esos efectos durante la migración e implementación del sistema.	Jurídica	

40	Implementación Progresiva	Resolución	33	Concesiones CCFC S.A.S.	<p>Sobre el particular, en primer lugar, nos permitimos manifestar nuestra sorpresa, de encontrar en el artículo 33 -Implementación Progresiva- que, las estaciones de peaje del Proyecto vial a nuestro cargo, Río Bogotá y Corzo, se encuentran obligadas a obtener la habilitación como Operadores como máximo el 31 de octubre de 2021 No entendemos porque aparecemos en ese listado, cuando los demás concesionarios viales tendrán plazo de un año a partir de la expedición de la resolución y nuestros peajes de repente deben hacerlo inusualmente antes que los demás, cuando particularmente hacen parte de una concesión de primera generación, este es el caso de nuestro Contrato de Concesión 0937 de 1995, el cual no comprende dentro de su alcance ninguna obligación en materia de actualización tecnológica de peajes uotro análoga que implique que el Concesionario deba llevar a cabo la implementación del sistema derecaudo electrónico IP/REV como parte de sus actividades contractuales.</p> <p>Al respecto, es importante recordarles que, con fundamento en lo dispuesto en el artículo 33 de la Resolución 546 de 2018, en lo establecido sobre la materia en el Contrato de Concesión, CCFC ha adelantado las actuaciones tendientes a obtener de la Agencia su pronunciamiento sobre la implementación del sistema tecnológico IP/REV, sin que a la fecha se haya emitido una respuesta sobre el particular que permita proceder en este sentido, nuestro Contrato de Concesión no nos obliga a realizar una implementación de recaudo electrónico, como ustedes bien lo saben, por mera liberalidad y a nuestro entero costo, desde el año 2013 venimos prestando el servicio para el recaudo electrónico de la tasa de peaje a través de la firma Peajes Electrónicos S.A.S. con su producto "FacilPass", disponiendo de tres carriles mixtos y un carril exclusivo en el peaje Río Bogotá y de un carril mixto y uno exclusivo en el peaje Corzo, así que sobre este tema, CCFC le ha solicitado a la ANI, en varias oportunidades, nuestra disposición para la implementación del sistema IP/REV, a fin de poder seguir brindando a los usuarios la opción de pago electrónico y cuál sería la fuente de recursos a emplear para sufragar el costo de implementación, señalando además los tiempos que debían ser considerados por la Agencia para poder cumplir los plazos dispuestos por el Ministerio de Transporte en las Resoluciones del asunto, sin que a la fecha la entidad se haya pronunciado al respecto.</p>	No	<p>Es relevante tener en cuenta que el actual proyecto de resolución hace ajustes al sistema IPREV, pero la obligatoriedad de la implementación se había establecido para el mes de marzo del año 2019, por lo que este proyecto de resolución está estableciendo una nueva ampliación del plazo que había sido prorrogado anteriormente.</p> <p>El esquema propuesto es para realizar una implementación progresiva.</p> <p>Como se ha aclarado durante todos los escenarios de socialización llevados a cabo desde el proceso de publicación de la Resolución 546 de 2018 y durante todo el proceso de publicación del presente proyecto de resolución, 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 mitigación de los riesgos que pudieran generar esos efectos durante la migración e implementación del sistema.</p>	Jurídica	
41	Implementación Progresiva	Resolución	33	Concesión Sabana de Occidente	Es importante que el Ministerio haga seguimiento en el sentido que aquellos Contratos de Concesión, como el No 447 de 1994, se ajusten las obligaciones derivadas de la Resolución que se proyecta emitir y le sean reconocidos los mayores costos que se le generen al Concesionario.		<p>Como se ha indicado durante los diferentes escenarios de socialización llevados a cabo desde el proceso de publicación de la Resolución 546 de 2018 y durante todo el proceso de publicación y discusión del presente proyecto de resolución, respecto de la eventual ausencia de obligaciones contractuales asociadas a la implementación del sistema de interoperabilidad de peajes con recaudo electrónico vehicular, es necesario indicar que la competencia regulatoria como manifestación de la intervención del Estado en la economía en procura del interés general 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 adelantar las gestiones necesarias para la mitigación de los riesgos que pudieran generar esos efectos durante la migración e implementación del sistema.</p>	Jurídica	
42	Implementación Progresiva	Resolución	33	Autopistas del Nordeste	Se presenta la duda del plazo que tienen los concesionarios con peajes construidos a espera de recepción de la UF. Incluir que para peajes que inicien operación antes de 6 meses de publicada la resolución, tengan de plazo 6 meses.		No es claro el comentario	Jurídica	
43	Implementación Progresiva	Resolución	33	Concesión Santa Marta Paraguachon S.A.	Apreciamos se aclare si todas las Concesiones están obligadas a montar la solución IP/REV Colpass. Entendíamos que se está obligado a montar el estándar Colpass si se quiere operar una solución de telepeaje; pero si no se tiene solución de telepeaje no es obligatorio implementarla. Para nuestra Concesión por el nivel de tránsito y por el número de carriles, no trae ninguna ventaja la implementación de IP/REV. Y el número de posibles usuarios de esa solución en La Guajira lo estimamos realmente bajo como para justificar ese nivel de inversiones.		La implementación y habilitación dentro del sistema IP/REV es obligatoria para todos los operadores y/o concesionarios viales del país, para el recaudo electrónico de sus peajes.	Jurídica	
44	Implementación Progresiva	Resolución	33	Concesión Santa Marta Paraguachon S.A.	Se solicita a MinTransporte nos aclare la existencia y detalle del régimen sancionatorio por la no implementación de la infraestructura contenida en el proyecto de resolución: bien sea porque haya incumplimiento en los tiempos establecidos o lo haya en el alcance propiamente regulado del proyecto.		El proyecto de resolución reitera que de no habilitarse como Operador del Sistema IPREV, los operadores o concesionarios viales no podrán seguir efectuando recaudo electrónico, sin perjuicio de otras posibles consecuencias legales derivadas del incumplimiento normativo, al tratarse de un instrumento de regulación técnica y económica del mercado y cuya observancia es obligatoria para todos los destinatarios de la misma.	Jurídica	
45	Implementación Progresiva	Resolución	33	Concesión Santa Marta Paraguachon S.A.	Si es obligatoria la implementación de la solución de IP/REV, de dónde salen los recursos para su implementación? ¿Y los recursos para el mantenimiento de la solución a través del tiempo de funcionamiento? Vale decir, ¿nos pueden precisar las fuentes de financiación para cubrir los costos y gastos asociados con la implementación de la infraestructura contenida en el proyecto de resolución?	No	<p>Como se ha indicado durante los diferentes escenarios de socialización llevados a cabo desde el proceso de publicación de la Resolución 546 de 2018 y durante todo el proceso de publicación y discusión del presente proyecto de resolución, respecto de la eventual ausencia de obligaciones contractuales asociadas a la implementación del sistema de interoperabilidad de peajes con recaudo electrónico vehicular, es necesario indicar que la competencia regulatoria como manifestación de la intervención del Estado en la economía en procura del interés general 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 adelantar las gestiones necesarias para la mitigación de los riesgos que pudieran generar esos efectos durante la migración e implementación del sistema.</p>	Jurídica	
46	Implementación Progresiva	Resolución	33	Concesión Santa Marta Paraguachon S.A.	Respetuosamente consideramos que un lapso de un año para implementación es excesivamente corto. Algunas razones son: a. La no definición de dónde salen los recursos para acometer el proyecto. b. El tiempo requerido para negociar con la entidad contratante el literal anterior. c. El número limitado de proveedores de este tipo de soluciones que se verían obligados a atender los requerimientos de todas las Concesiones al mismo tiempo. d. Si se insiste en la obligatoriedad de RETIE, el tiempo que involucra nuevas obras civiles.	No	El actual proyecto de resolución hace ajustes al sistema IPREV, pero la obligatoriedad de la implementación estaba establecida para el mes de marzo del año 2019, por lo que este proyecto de resolución está determinando una nueva ampliación del plazo que ha habia sido prorrogado anteriormente.	Jurídica	
47	Implementación Progresiva	Resolución	33	CCI	<p>Revisados los artículos 6 y 33, se identifica una posible contradicción entre los alcances que fijan una y otra norma. El parágrafo 1 de la primera disposición consagra el siguiente alcance: "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 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" (negrilla nuestra).</p> <p>La segunda de las citadas disposiciones establece que todos los concesionarios deben habilitarse dentro del año siguiente a la expedición de la resolución, para que puedan iniciar sus labores como operadores del sistema: "Sin perjuicio de lo anterior, todos los Concesionarios Viales tendrán un plazo máximo de un (1) año para obtener su Habilitación como Operador, contados a partir del día siguiente de la expedición de la presente resolución.</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" (negrilla y resaltado nuestra).</p> <p>De la lectura de las dos disposiciones, se podría interpretar que en la primera, algunos concesionarios están obligados a habilitarse, y en la segunda, la obligación de obtener la habilitación recae sobre todos los concesionarios.</p>	Parcial	Se ajusta el texto Art. 6 para mayor claridad. La obligación de habilitarse en el Sistema IPREV recae sobre todos los concesionarios y/o operadores viales.	Jurídica	<p>ARTICULO 6</p> <p>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 establecidos por esta para que los Operadores y/o Concesionarios Viales obtengan la Habilitación como Operadores del Sistema de Interoperabilidad de Peajes con Recaudo Electrónico Vehicular (OP IP/REV), el servicio de Recaudo Electrónico Vehicular no interoperable podrá seguir siendo prestado por agentes que no se encuentren habilitados como Actores Estratégicos del Sistema IP/REV.</p> <p>Una vez vencido cada plazo, los Operadores y/o Concesionarios Viales respectivos quedarán obligados a contar con la Habilitación como Operadores del Sistema de Interoperabilidad de Peajes con Recaudo Electrónico Vehicular (OP IP/REV) y no podrán continuar realizando Recaudo Electrónico Vehicular no interoperable, directamente o a través de terceros.</p>
48	Validaciones Identidad	Anexo 1 Técnico	1.3	F2X	Entendemos que el RUES no cuenta con web services de integración a la fecha, lo cual haría el proceso de registro manual. De ser así, solicitamos eliminar este requerimiento, e incorporarlo una vez el RUES preste este servicio, así como se conozcan sus costos.	No	El Ministerio de Transporte no elimina este requerimiento dado al ser el Registro Único Empresarial (RUE) que trata el artículo 11 de la Ley 590 de 2000, que integró el Registro Mercantil y el Registro Único de Proponentes, son los mecanismos establecidos para validar dicha información, así mismo este es administrado por las Cámaras de Comercio atendiendo a criterios de eficiencia, economía y buena fe, para brindar al Estado, a la sociedad en general, a los empresarios, a los contratistas, a las entidades de economía solidaria y a las entidades sin ánimo de lucro una herramienta confiable de información unificada tanto en el orden nacional como en el internacional.	Jurídica	

49	Validaciones Identidad	Anexo 1 Técnico	1.3	Copiloto / Credibanco	Si los TAGs cumplen con la Norma ISO 18000-63 y mantienen el EPC estándar, 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, que permiten mantener los principios de seguridad y funcionalidad requerida. El EPC es interno.	No	Se requiere para cumplir con la marca de Colpass, poder identificar que se encuentra en el dominio de peajes y así mismo para llevar un control de los TAG emitidos por cada intermediador IP/REV.	Técnica	
50	Esquema de Color TAG	Anexo 1 Técnico	1.3.1.1	F2X	El tag es uno de los únicos elementos de presencia de marca de los intermediadores con sus usuarios. Si bien en el requerimiento se habla del 20% del tamaño del tag en el manual de marca se tiene un tamaño mínimo del logo que debe ser respetado y este ocuparía en la mayoría de los casos cerca del 35% del área. Se propone que sea diseñado un logotipo (tipo red maestro) que permita reducir su tamaño y que no se tome gran parte del área para la marca del intermediador.	No	Se debe garantizar la visibilidad de la marca COLPASS	Jurídica	
51	Visión del Sistema	Anexo 1 Técnico	1.3.1.2	Copiloto / Credibanco	Los intermediadores deben estar en libertad de usar sus propios mecanismos de validación, dado que genera barreras de entrada al modelo y le adiciona costos al modelo finan-ciero que no están contemplados en la tarifa definida.	No	El Ministerio de Transporte busca a través de estos mecanismos de validación un modelo mas seguro en pro de cada uno de los actores estratégicos del sistema IP/REV.	Técnica	
52	Funcionamiento del Sistema	Anexo 1 Técnico	1.4.1	Copiloto / Credibanco	se sugiere corregir la redacción donde menciona que el intermediador "realiza la instalación" para ser concordantes con los demás párrafos que hacen alusión en otros capítulos "Establecer las condiciones para la provisión y correcta instalación del dispositivo TAG RFID en el vehículo de los Usuarios del sistema IP/REV, de tal manera que se garantice que, al momento de la instalación de este, se ajustan a los requisitos técnicos necesarios para su apropiada lec-tura y se realiza sobre el vehículo asociado." "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."	Si	Se ajusta el texto	Jurídica	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 verifica la instalación y activación del dispositivo TAG RFID. Para esto último debe seguir las consideraciones establecidas en la presente resolución.
53	Notificación de Novedades	Anexo 1 Técnico	1.6.1.2	CCI	En el Anexo Técnico 1 numeral 1.6.1.2, se indica que el OP IP/REV debe estar autorizado para establecer comunicación con los INT IP/REV y habilitado para enviarle información a través del canal de comunicación establecido. Por otra parte en el numeral 1.6.1.4 se establece que la entidad intermediadora debe estar autorizada para establecer comunicaciones con los operadores para enviarles información a través de los canales de comunicaciones especificados Al respecto, solicitamos nos indiquen si dichos canales de comunicación deberán ser del tipo de enlaces dedicados. Esta misma especificación la requerimos para la comunicación OP IP/REV con el SIGT.	Si	Se acepta la observación con el fin de dar claridad a nivel operativo de las listas que se intercambian entre los diferentes actores estratégicos del sistema IP/REV	Técnica	En el punto 1.6.1.2 incluir despues del segundo parrafo lo siguiente: Con el fin de mantener el sistema IP/REV actualizado, los actores estratégicos deberan descargar y ejecutar la acciones a las que haya a lugar, la información notificada por cada una de las partes, así mismo hacia el SIGT. En el punto 1.6.1.4 incluir despues del segundo parrafo lo siguiente: Con el fin de mantener el sistema IP/REV actualizado, los actores estratégicos deberan descargar y ejecutar la acciones a las que haya a lugar la información notificada por cada una de las partes, así mismo hacia el SIGT.
54	Notificación de Novedades	Anexo 1 Técnico	1.6.1.4	CSS Constructores S.A.	Se establece un tiempo mínimo de 5min en hacer llegar al intermediador por parte del operador del sistema IP/REV, las transacciones realizadas en el carril electrónico , sin embargo no nos queda claro del proyecto de normatividad, lo referente a los tiempos que tiene el operador del sistema IP/REV, para descargar todos los tacs activos en listas positivas y suponemos también negativas, que tengan todos los intermediarios de IP/REV del sistema COLPASS, o si esto en una funcionalidad automática del sw del operador IP/REV y se presume en tiempo real, lo que supondría alguna estrategia de descarga diferente por caídas de sistema.	Si	Se acepta la observación con el fin de dar claridad a nivel operativo de las listas que se intercambian entre los diferentes actores estratégicos del sistema IP/REV	Técnica	En el punto 1.6.1.2 incluir despues del segundo parrafo lo siguiente: Con el fin de mantener el sistema IP/REV actualizado, los actores estratégicos deberan descargar y ejecutar la acciones a las que haya a lugar, la información notificada por cada una de las partes, así mismo hacia el SIGT. En el punto 1.6.1.4 incluir despues del segundo parrafo lo siguiente: Con el fin de mantener el sistema IP/REV actualizado, los actores estratégicos deberan descargar y ejecutar la acciones a las que haya a lugar la información notificada por cada una de las partes, así mismo hacia el SIGT.
55	TAG exentos	Anexo 1 Técnico	1.6.1.6	F2X	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, su operador 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. Es importante aclarar que muchos de estos vehículos exentos cambian sus placas o utilizas placas especiales por lo cual el manejo en peajes es diferente en cuanto a discrepancias generadas. Se recomienda que su manejo sea similar al actual de las TIE y sea invias quien los emita y envíe las listas certificadas de exentos a todos los operadores o que estas listas sean consultadas en el SIGT por los operadores. 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.	No	Se estableció un periodo de transición para que los usuarios exentos puedan migrar al Sistema IP/REV. Durante ese plazo se adelantarán las gestiones necesarias para lograr la migración efectiva.	Técnica	
56	TAG exentos	Anexo 1 Técnico	1.6.1.6	Concesionaria Vial del Pacifico	Aunque se tenga un tiempo para realizar el cambio, los vehículos exentos y especiales deben tener la obligación de conservar las TIE así tengan TAG. En caso de no ser así, correrán el riesgo y asumirán el costo en las EDR donde no se tenga habilitación para IP/REV, lo cual no puede ser trasladado al Concesionario ya que la implementación de este sistema y su consecuente habilitación, como ha sido indicado, depende de la entidad concedente y no del concesionario.	No	En el aparte de la resolución se recalca lo siguiente: "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."	Técnica	
57	Gestión de inconsistencias	Anexo 1 Técnico	1.6.1.8	F2X	Para nuestros entendimientos el escenario 5 al parecer no está correcto y debería ser: Vehículo con tag Activo + Sistemas no disponibles + No se permite consulta de base de datos local del OP o una consulta por otros medios dispuestos para tal fin. Resultado: - Se permite el paso del vehículo En este orden de ideas si no está disponible los sistemas de se debería dejar transitar al usuario asumiendo que cuenta con recursos. Esta a cargo de la entidad que falle el riesgo de no cobro de dichos tránsitos.	No	El escenario 5 es claro: se niega el paso y se conduce al usuario al carril con pago manual.	Técnica	
58	Gestión de Discrepancias	Anexo 1 Técnico	1.6.1.9	Consorcio Inter Bogotá	En la página 58 numeral 1.6.1.9. Gestión de discrepancias, no contemplan: - Cuando un vehículo de categorías máximas, cambia el tráiler y difiere de la categoría registrada en el TAG y deben conciliar. - Cuando llevan eje levantado y va vacío que la categoría es inferior a la contemplada en el TAG y deben conciliar.	No	En el numeral 1.6.1.9 se describe ese escenario de manera general "Cuando un vehiculo hace uso de un carril IP/REV, es posible que la configuración del vehiculo detectada por los sensores ubicados en la plaza de peaje y la categoría consultada a partir de la lectura del dispositivo TAG RFID en la base de datos, sean diferentes. "	Técnica	
59	Seguridad física y lógica	Anexo 1 Técnico	1.10.9	F2X	¿Qué parte y versión del estándar se aplicaría? ¿Qué implicaciones tendrá esto sobre la base instalada de tags y hardware en los peajes?	No	En el numeral 1.12 Referencias se especifica lo siguiente: "• ISO/IEC 29167 Information technology — Automatic identification and data capture techniques — Part 1: Air interface for security services and file management for RFID ar-chitecture y Information technology — Automatic identification and data capture tech-niques — Part 10: Crypto suite AES-128 security services for air interface communica-tions" Con respecto a las implicaciones, estas están contenidas en el numeral 1.10.9.	Técnica	
60	Especificaciones del TAG	Anexo 1 Técnico	1,14	CCI	Normalmente el banco de memoria EPC tiene 96 bits y cada 4 bits se representan en 1 dígito, por ende 96 bits se representan en 24 dígitos. En este caso vemos dígitos de solo 3 o 3.5 bits. Se solicita respetuosamente al Ministerio dar a conocer la explicación o las razones en que se sustenta lo anterior.	No	Esto es basado en el estándar iso 18000-63 en consonancia con el esquema técnico del EPC.	Técnica	
61	Especificaciones del TAG	Anexo 1 Técnico	1,14	CCI	Página 67: "Para facilitar el control visual de las categorías de los vehículos, el tamaño mínimo de los TAG será de 68.0mm x 25.4mm y el tamaño máximo de 105mm x 50mm" Este tamaño excluye el que suele ser el tamaño standard de la industria a nivel mundial, en donde se suelen usar tags con una altura mínima de 24.00mm y que también corresponde a la altura que actualmente tienen más de 250.000 tags que hay operando establemente en Colombia. Si bien los fabricantes pueden cambiar el tamaño mínimo de los tags, este proceso requiere de una maquinaria especial en las fábricas y de procesos complejos para la impresión de la antena metálica, de la implantación de los chips en el sustrato y de la impresión de logos, lo cual conlleva costos adicionales de fabricación que impactan significativamente los costos de la producción de los tags y que encarecen la oferta de precios los mismos. Se solicita atentamente que se permita un tamaño mínimo de 24.00mm de altura que es el tamaño actual operando y que es muy común en la industria para evitar estos costos en los cambios de maquinaria para adaptar una altura mínima de 25.4mm.	Si	Se acepta la observación y se propone nueva medida	Técnica	Se corrige en la resolución: Para facilitar el control visual de las categorías de los vehículos, el tamaño mínimo de los TAG será de 68.0mm x 24.0mm y el tamaño máximo de 105mm x 50mm

62	Especificaciones del TAG	Anexo 1 Técnico	1,14	CCI	Página 67: "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". Surge la pregunta: ¿Se realizará este proceso para los TAG actuales?, en caso de respuesta afirmativa, consideramos respetuosamente que se tiene que validar cómo lo pueden realizar los intermediadores.	No	2. En la actualidad para los códigos a lugar ya presentes en los tag no es necesario. Sin embargo, para los nuevos deberán seguir las indicaciones que estipula el Ministerio de Transporte	Técnica	
63	Sensores de Detección Categoría	Anexo 1 Técnico	1.14.1.4	Consorcio Inter Bogotá	En la pág 74 en la verificación del funcionamiento de los sensores de detección automática de la categoría del vehículo, que hacen parte de los equipos de control de tránsito, no se tiene la medición de la confiabilidad para estos carriles con IP/REV, tienen la disponibilidad que no es lo mismo. Para la medición de confiabilidad de interventoría.	No	En la descripción de la funcionalidad se describe claramente el MTBF de los sensores de detección automática de la categoría del vehículo.	Técnica	
64	Adquisición de un TAG	Anexo 1 Técnico	1.14.1.1	Consorcio Inter Bogotá	Pág 90 donde describe el procedimiento para la adquisición del TAG, sería bueno que contemplaran el que se encuentra descrito en la resolución 3254 del 30 de agosto de 2018 artículo 5 que está mejor descrito y había sido modificado de la resolución 00546 del 9 de marzo de 2018:	SI	Se corrige y se aclara en la Resolución	Jurídica	Se debe colocar la misma información en la pagina 90 que aparece en otro apartado que hace referencia al mismo tema (pag 70): Procedimiento para la adquisición de un TAG 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. 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. 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 respecto El propietario del vehículo no será solidariamente responsable de las obligaciones derivadas del contrato entre el intermediador y el usuario, cuando no suscriba directamente el contrato. Posteriormente el INT IP/REV validará la información suministrada por el usuario en las siguientes plataformas tecnológicas: <ul style="list-style-type: none"> Plataforma RUNT (Registro Único Nacional De Tránsito): El INT IP/REV consultará y co-rroborará que la información suministrada sea la misma y concuerde con los datos de la plataforma RUNT.
65	Instalaciones Eléctricas	Anexo 1 Técnico	1.14.1.12	Concesión Santa Marta Paraguachon S.A.	Se pide que las instalaciones cumplan el estándar RETIE. Ese estándar de instalaciones eléctricas fue emitido casi 20 años después de que esta Concesión hubiese construido sus instalaciones de peaje y de Control Operativo. Pedir que instalaciones de esa época cumplan con RETIE, equivale prácticamente a tener que construir nuevas instalaciones de peaje y de CCO. Lo planteamos con un ejemplo. Supóngase que vivimos en un apartamento construido a principios de los 90's y alguien nos pide que sigamos viviendo en ese apartamento en tanto se hace necesario cambiar todas las instalaciones de agua y energía. Básicamente no es posible vivir allí y hacer esa labor tan intrusiva al mismo tiempo. RETIE nada tiene que ver con las tuberías de agua; pero sí me exige que haga nuevos tendidos de energía y datos; y cuando tengo casos como ductos bajo la vía que se construyeron hace más de 20 años para comunicar las casetas de peaje con el edificio de éste, quizá ustedes aprecien la magnitud de lo que se está requiriendo. Como en la resolución 546 está el mismo requerimiento, alarmados por sus implicaciones pedimos entonces aclaración a la ANI; y ellos nos ayudaron a organizar en 2.019 una reunión ANI-Mintransporte-Concesión. Pero de esa reunión no se adelantó mucho. Básicamente la iteración de que es necesario cumplir con RETIE sin importar el tamaño de las obras civiles y el impacto en la operación que esto implique. Para Concesiones 4G seguramente esta situación no es notoria; pues son negocios que poseen construcciones mucho más recientes y que seguramente desde su diseño se contempló el tema RETIE. Nosotros no lo contemplamos porque como manifestamos antes, ese estándar se creó cerca de 20 años después de que construimos nuestras edificaciones.	No	La RETIE como norma técnica colombiana, establece una serie de reglas para las construcciones antiguas, por favor remitirse a la norma.	Técnica	
66	Front End	Anexo 1 Técnico	1.14.2	CCI	En el numeral 1.14.2 del Anexo Técnico 1 se indican las especificaciones del Front-End del Sistema IP/REV "Infraestructura para el servicio a nivel del Centro de Control Plaza de Peaje". Luego de analizar las funcionalidades de este componente del sistema IP/REV, así como también los requerimientos de conectividad y redundancia de redes de comunicación, estimamos que, para el caso de Ruta Costera, es técnicamente factible no contar con este de nivel de Centro de Control de Plaza de Peaje, concentrando todas las funcionalidades en un solo Centro de Operación de Peaje o COP de la Concesión. Al respecto solicitamos que esta infraestructura sea considerada como opcional.	No	No se acepta este modelo, el modelo operacional se sigue manteniendo.	Técnica	
67	Elementos del Sistema	Anexo 1 Técnico	1.14.2.6	CCI	Nivel 4: BackOffice. El BackOffice se divide en BackOffice Operacional, y BackOffice Comercial". Las plataformas de los intermediadores no tienen esta división, tienen como mínimo las funcionalidades establecidas en la norma, ahora bien, existen estructuras de la plataforma orientadas a atender las necesidades de la Operación, de las Concesiones, de los clientes, de los Bancos, de Auditoría, etc. Se solicita su revisión.	No	Se revisa y el Ministerio de Transporte se mantiene en dicho modelo, dado que este es un modelo estandar de diferentes operaciones de recaudo a nivel de backoffice.	Técnica	
68	Cambios en MTBF	Anexo 1 Técnico		F2X	Una vez realizado el análisis del proyecto de resolución para IP/REV hemos encontrado algunos cambios en características de equipos del anexo 1, especialmente en tiempos entre fallas situación que no cambia en general la confiabilidad de los sistemas y la adecuada prestación del servicio IP/REV, sin embargo muchas concesiones ya han adquirido sistemas basados en la normativa existente en la 0546 y en la 3254, especialmente confiando que los cambios que se venían se enfocarían en temas contractuales, tarifa y jurídicos más no técnicos. Esta situación se puede prestar para nuevos reclamos a los entes concedentes y más aún a convertirse en un mensaje en contra de la credibilidad del sistema en donde serían afectados aquellos que les apostaron a las resoluciones anteriores y le creyeron al sistema. En general en el caso particular nuestro, la mayoría de los equipos continúan cumpliendo el aumento de los MTBF requeridos sin embargo podrán existir proyectos que no tengan estas condiciones. Los cambios presentados en el borrador realmente no tiene un impacto importante en el resultado final de la prestación del servicio por lo cual sugerimos que se mantengan los anteriores. En nuestra óptica de estos cambios el más crítico consideramos que son los sensores de detección debido a que estos primero no se miden en tiempo medio entre fallas MTBF sino en falla entre ciclos o activaciones MCBF debido a que es un equipo expuesto a la pisada de vehículos y mientras más pisadas más desgaste. Si bien por lo general estos equipos ante una buena instalación pueden lograr más de 3 años de operación (dependiendo el tráfico del peaje), los más utilizados en el País y en el mundo no garantizan por fabrica más de 1 millones de pisadas. Existen algunos sensores de este tipo que son con tecnología de fibra óptica que por ficha técnica tienen más de 5 millones de pisadas sin embargo la baja confiabilidad, daños prematuros y costo de reemplazo, han hecho que la mayoría de los peajes donde fueron instalados regresaran a las tecnología por contactos que garantiza menos pisadas pero logran una mayor confiabilidad y estabilidad de la detección. Este equipo al ser fundamental en la confiabilidad de peajes (uno de los pocos indicadores que contractualmente se tiene en los peajes) todas las concesiones cuentan con planes preventivos y predictivos de reemplazo, además de que generalmente tiene redundancia (varios sensores para identificación de ejes). Como medida de garantizar la confiabilidad las concesiones también cuentan con sensores en stock y capacitación de su personal para realizar un cambio en el momento que se presente una falla por eso su indicador de disponibilidad es muy alto y ante una falla su reemplazo es inmediato. Respecto a la talanquera esta también se mide en MCBF (mean cycles between failure) y no en MTBF Nuestra recomendación conociendo tanto el lado del operador, como el del intermediario recomendamos que se mantenga las condiciones de la anterior resolución lo que no pone en riesgo el cumplimiento y la prestación final del servicio especialmente porque la mayoría de equipos tiene un indicador de disponibilidad que es una mezcla entre MTBF y MTTR (mean time to repare) y para el caso de la sensorica de clasificación esta ya tiene un indicador general de efectividad o confiabilidad del 98% y es un indicador presente en todos los contratos de los sistemas de peaje.	No	4.Para los equipos ya comprados por los integradores tecnológicos, desde el Ministerio se mantendrá el esquema MTBF dispuesto en la resolución anterior, no obstante, si los equipos son nuevos se deberá acoger los nuevos lineamientos ya estipulados en especial, porque en consonancia con la masificación de los peajes cada vez se utilizarán más y esto protegerá futuras inversiones que llegasen a realizar los actores estratégicos ya que se tendrán equipos que responden con rigor a las condiciones de operación a las que se vean exigidas en el escenario de ITS.	Técnica	

69	Cambios en MTBF	Anexo 1 Técnico		Concesión Santa Marta Paraguachon S.A.	Solicitan ustedes varios equipos con un MTBF mayor a 5 años. No es usual que fabricantes de equipos como UPS y plantas eléctricas estipulen en sus especificaciones técnicas ese tipo de dato. Casi que lo que queda como resultado es tener que comprar lo más fino que haya en el mercado y esperar que eso sea aceptado por quienes vienen a inspeccionar para la certificación.	No	3.El sistema de peajes electrónicos, en el esquema de operación, el Ministerio lo ve como un sistema de criticidad alta por su importancia frente a los esquemas operativos. Las UPS y sus baterías deben ser lo suficientes robustas para que permitan responder por el tiempo que se requiere y en especial porque estas deben tener la capacidad de sostener en corriente diversidad de sistemas en el peaje. Por tal razón, se requiere que estas se alineen a las especificaciones técnicas definidas.	Técnica	
70	Intercambios de Información	Anexo 4 OBIP	2,1	CCI	Pag 105 La información que intercambian los actores OP IP/REV e INT IP/REV se pude agrupar en diferentes contextos de información: (...)” La resolución incluyó dos nuevos servicios a intercambiar entre INT / OP, Listados periódicos acumulados de transacciones y Notificación de errores al procesar información de transacciones. Se solicita explicar el alcance de estos dos nuevos servicios incluidos.	No	El SIGT como sistema del Ministerio de Transporte, y siendo este el sistema que recopila y lleva la traza transaccional de la operaciones IP/REV de todos los actores habilitados, requiere para realizar un modelo de revisión los listados periódicos acumulados de transacciones y Notificación de errores al procesar información de transacciones, esto con el fin de tener una información en la base de datos fiable y precisa.	Técnica	
71	Formato de Comunicación	Anexo 4 OBIP	3,3	CCI	Página 111: “3.3 Formato de comunicación: • Protocolo de aplicación: REST-Based Web Service (API Web), • Formato de intercambio de datos en el contenido del mensaje: JSON • Formato de codificación en el contenido del mensaje: UTF-8. • Formato de datos de tipo Datetime: Los datos de tipo datetime (fecha y hora) se deben enviar usando el estándar ISO 8601, en formato YYYY-MM-DDThh:mm:ss.sss (con precisión hasta milésimas de segundos), usando la hora local colombiana (para facilitar los procesos de comparación de fechas). Ejemplo, 2017-07-16T19:20:30.984”. La resolución establece que los datos de tipo datetime (fecha y hora) se deben enviar usando el estándar ISO 8601. Se solicita aclarar si para este estándar se debe soportar toda la especificación del ISO o solo de acuerdo con los ejemplos usados en la norma.	No	En la resolución se especifica que se deben enviar usando el estándar ISO 8601.	Técnica	
72	Listas	Anexo 4 OBIP	4.4.1	CCI	“Existen tres tipos de listas que serán generadas Listas Totales (Positivas): Las listas totales incluirán todos los usuarios del INT IP/REV matriculados de acuerdo al formato de mensaje de usuario que se especifica en este documento”. De esta disposición nace la pregunta: ¿Se contemplan entonces tanto los usuarios matriculados en estado activos como los inactivos? Esto dado que lo utiliza la concesión para recuperar su sistema y deben estar los inactivos ya sea por saldo o por solicitud del usuario.	Si	Las listas totales deben enviar toda la infomarción, y en este caso en la su respectiva apreciación los TAG activos, inactivos y suspendidos	Técnica	
73	Técnico de Swagger	Anexo 4 OBIP	4.4.3.1	CCI	Página 122: “Nota: La definición de los objetos se encuentra en el Anexo 1 - Técnico del swagger del servicio”. Se solicita aclarar si se realizaron modificaciones a este documento.	No	El Ministerio de Transporte recomienda a los actores estratégicos realizar la verificación exhaustiva de la resolución con el fin de validar los cambios propuestos.	Técnica	
74	ANS	Anexo 4 OBIP	5,3	CCI	Página 131: “Los ANS de tiempos mínimos y máximos deben ser definidos en este documento. Se es-pera un comportamiento con promedios inferiores a los 30 segundos desde el paso de un usuario por un carril hasta su notificación al INT IP/REV”. De esta disposición surge la siguiente duda: ¿Estos ANS de tiempos mínimos y máximos cuándo los definen?	Si	Se acepta la observación y se aclara en su redacción, dado que el Ministerio de Transporte da un lineamiento y no puede entrar a regular los contratos comerciales que entre los actores estratégicos realicen.	Técnica	- Los ANS de tiempos mínimos y máximos deben ser definidos en entre los INT IP/REV y OP IP/REV. Se espera un comportamiento con promedios inferiores a los 30 segundos desde el paso de un usuario por un carril hasta su notificación al INT IP/REV.
75	Colas	Anexo 4 OBIP	NDS 1	Perimetral de Oriente de Bogotá	NDS 1. 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. Valor aceptación: Cada vez que se presenten colas Difiere del indicador O3, que no clasifica por categorías	No	Es una condición operativa que fue establecida desde la Resolución 546 de 2018 y esta no fue modificada en el proyecto borrador de resolución. No se prevee diferencias por categorías por cuanto no se percibe la necesidad.	Técnica	
76	Colas	Anexo 4 OBIP	NDS 1	Concesionaria Vial del Pacifico	No estamos de acuerdo con la exigencia establecida en este numeral, ya que implica una modificación a los Indicadores exigidos a los Concesionarios, con base en los cuales se ha realizado no solo la planeación de la operación de los proyectos, sino los diseños, la ejecución de las intervenciones y la implementación de otros sistemas. Al respecto, consideramos que debe referirse a los tiempos de cola establecidos en cada Contrato de Concesión o, en el peor escenario, precisar que su exigencia quedará supeditada la suscripción de un otrosí a los diferentes Contratos de Concesión, en donde de manera expresa se modifiquen los tiempos del contrato y la ANI reconozca los costos derivados de cualquier diseño, obra y, o sistema adicional que deba implementarse para poder garantizar el cumplimiento de los tiempos indicados en la resolución.		Es una condición operativa que fue establecida desde la Resolución 546 de 2018 y esta no fue modificada en el borrador de resolución. Como se ha aclarado durante todos los escenarios de socialización llevados a cabo desde el proceso de publicación de la Resolución 546 de 2018 y durante todo el proceso de publicación del presente proyecto de resolución, 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 mitigación de los riesgos que pudieran generar esos efectos durante la migración e implementación del sistema.	Jurídica	
77	Colas	Anexo 4 OBIP	NDS 1	Concesionaria Vial del Pacifico	Por otra parte, considerando que las validaciones las realiza el sistema según la placa y sensores, los vehículos que vayan descargados y pretendan transitar por las EDR con los ejes levantados deberán pasar por un carril manual, lo que afectaría los tiempos que quieren exigir en el Anexo 4 OBIP – “Colas”, motivo por el cual debería suprimirse le tiempo de colas o establecer una excepción para estos casos.	No	Es una condición operativa y esta no fue modificada en el proyecto borrador de resolución y no es objeto de reglamentación por parte del sistema IPREV.	Técnica	
78	Disponibilidad del Sistema	Anexo 4 OBIP	NDS 2	Perimetral de Oriente de Bogotá	NDS 2. 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 actualizaciones de las listas de usuarios, y demás propias del operador IP/REV. Valor aceptación: 90% mensual Difiere de la sección 3.3.5.1 de AT2, donde dice 99% anual.	No	De acuerdo a la observación no se identifica dentro del proyecto de borrador de la resolución lo siguiente "Difiere de la sección 3.3.5.1 de AT2, donde dice 99% anual", por lo cual no se identifica dicho error.	Técnica	
79	Compensación al Intermediador	Anexo 4 OBIP	NDS 3	Perimetral de Oriente de Bogotá	NDS3. Compensación al Intermediador: Consignación de los Costos de Intermediación. Se aclara que, en caso de disputas, sólo se dejará de pagar el dinero que se encuentre en controversia, lo demás deberá ser garantizado por el Operador IP/REV al Intermediador IP/REV. En caso contrario el Intermediador podrá hacer efectivas las Garantías acordadas. Valor de aceptación: Máximo 30 días desde la consignación de la tasa de peaje, el 100% del Costo de Intermediación A la fecha, los contratos de Concesión no establecen parámetros en este sentido. Con la redacción actual, se puede interpretar que diariamente el Operador debería estar compensando al Intermediador, debido a que el Intermediador todos los días consigna la tarifa de peaje recaudada Se sugiere ajustar “el INT/REV facturará la comisión mes vencido y, deberá ser pagada por el OP/REV dentro de los siguientes treinta (30) días a su recepción”	PARCIAL	Se modifica para que el plazo para el pago de la compensación al intermediador sea acordado entre las partes.	Jurídica	Máximo 30 días desde la consignación de la tasa de peaje el 100% del Costo de Intermediación. Las partes pueden acordar plazos menores
80	Manejo de recaudo	Anexo 4 OBIP		Concesionaria Vial del Pacifico	No incluye el procedimiento para el manejo del dinero recaudado y su consignación a la fiducia del Concesionario. ¿El intermediario podría consignar todo el recaudo o consignaría el recaudo menos la comisión con sus impuestos? ¿Qué tiempos tiene el intermediador? ¿Qué pasa si el intermediador no consigna en los tiempos? Estas claridades resultan de vital importancia a la luz de las disposiciones contractuales en concesiones 4G, en donde hay plazos perentorios para estos efectos y sanciones en caso de que los recursos recaudados no se consignen completos a la Subcuenta de Recaudo de Peaje, en el patrimonio autónomo que administra los recursos del proyecto.		En tanto los procesos y mecanismos de conciliación así como los tiempos relacionados serán propios de las necesidades de las partes en cada relación particular, son aspectos que deberán negociar libremente conforme a sus necesidades. En todo caso, se encuentra prudente establecer un mecanismo que permita a las partes poder resolver posibles controversias que permanezcan una vez transcurrido el periodo previsto para negociar directamente, sea en estos u otros aspectos (Ver Respuesta CCI)	Financiera	
81	Reportes de saldos	Anexo 5	4.7.3	Perimetral de Oriente de Bogotá	El reporte permanente de saldo en las listas por el Intermediador genera saturación al sistema y a las Bases de datos. Ajustar la resolución encaminada al reporte de Saldo como lo indica el documento en el numeral 4.7.3 del anexo 5. No dejarlo como sugerencia sino como debe.	No	El Ministerio de Transporte no encuentra proporcional establecer reglas obligatorias entre los contratos de los actores estratégicos. La regulación del mercado requeriría que la regla fuera completamente necesario para el cumplimiento del sistema.	Técnica	
82	Comité Técnico	Anexos 6		Consorcio Inter Bogotá	Adicionaron el Anexo 6 Comité técnico de Operación y sus funciones en el artículo 18.	Si	No hay comentario	Jurídica	
83	Fases			Consideraciones generales	F2X Pag 6: La focalización inicial en una primera fase en la consolidación alrededor de al menos un INT IP/REV por parte de los OP IP/REV de cada zona, región o corredor priorizando en este proceso inicialmente en las vías con posibilidad de rápida implementación. OBS: La dificultad en la implementación radica en la implementación de sistemas de peajes y en los acuerdos comerciales y jurídicos con concedentes, mas no se presenta con la operación de múltiples Intermediadores por tal razón se recomienda que en la fase inicial sean habilitados los peajes para múltiples intermediadores y no solo para uno para evitar discriminación.		No se está limitando en forma alguna la conexión con todos los intermediarios, lo que se establece es que en esta fase (la cual por lo demás es temporal) al menos exista para un operador al menos un intermediario ya conectado que preste el servicio y, bajo los principios de trato no discriminatorio, debe dicho operador así mismo acordar bajo similiaes condiciones con cualquier otro intermediario que así lo solicite en este periodo y, en todo caso, con todos ellos (de forma directa o indirecta) en la siguiente fase propuesta	Financiera	

84	Fases		Consideraciones generales	Copiloto / Credibanco	El hecho de permitir en una primera fase la inclusión de al menos un INT IP/REV puede generar una limitación para el ingreso de los demás intermediadores a todos los corredores estratégicos y los ya existentes y por tanto deja en desventaja competitiva y un genera freno a la libre competencia. Desde la primera fase todos los OP IP/REV habilitados deberían permitir ac-ceder al sistema a todos los INT IP/REV habilitados como se ha definido conceptualmente desde su inicio para no perder el objeto de la misma.		Ver respuesta anterior	Financiera	
----	-------	--	---------------------------	-----------------------	---	--	------------------------	------------	--

APROBADO POR:



LAURA CARMONA ALVAREZ
DIRECTORA DE INFRAESTRUCTURA
MINISTERIO DE TRANSPOR

REVISÓ:

JOSÉ RICARDO ACEVEDO
ASESOR / COORDINADOR GTIC

FECHA9 de Agosto de 2021.