

Artículo	Institución/persona natural	Comentario	Respuestas
<p><b>Artículo IV.- Definiciones</b></p> <p>Para efectos de este Reglamento: (...)</p>	<p>APM Terminals</p>	<p>Sugerimos incluir las definiciones de los siguientes términos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Fijación tarifaria</li> <li>- Revisión Tarifaria</li> <li>- Promociones</li> <li>- Descuentos</li> <li>- Exoneraciones</li> </ul>	<p>(i) Respecto a las definiciones de “fijación tarifaria” y “revisión tarifaria”:</p> <p>En la medida que las definiciones podrían coadyuvar al mejor entendimiento del alcance de ambos procedimientos administrativos, <b>se acoge el comentario</b>. En tal sentido, se procede a reincorporar las definiciones para estos conceptos contenidos en el RETA vigente. Asimismo, en línea con la reincorporación de las definiciones antes indicadas, incluye nuevamente la definición de “desregulación tarifaria”.</p> <p>(ii) Sobre los conceptos “promociones” y “descuentos” y “exoneraciones”, APM Terminals no ha explicado los motivos por los cuales sería necesario contar con definiciones para dichos términos. En consecuencia, <b>no se acoge este comentario</b> formulado por APM Terminals.</p> <p>Para el caso particular de las “exoneraciones”, teniendo en cuenta el comentario formulado por APM Terminals, se considera pertinente precisar en el proyecto normativo -en el artículo relativo al contenido mínimo del tarifario-, que las mismas aplican en aquellos casos previstos en los contratos de concesión y de acuerdo con la normativa que existe sobre la materia.</p>
	<p>CORPAC</p>	<p>En las definiciones no se menciona el “cargo de acceso” o este se encuentra dentro del régimen tarifario supervisado. (cargos de acceso por las facilidades esenciales).</p>	<p>Los cargos de acceso se encuentran regulados en el Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público, aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 014-2003-CD-OSITRAN y sus modificatorias. Dicho instrumento define el concepto de “cargo de acceso” en los siguientes términos:</p> <p><i>c) Cargo de Acceso. Es la contraprestación monetaria que cualquier operador de servicios competitivos está obligado a pagar por utilizar las Facilidades Esenciales, sin importar la denominación que se le otorgue, de acuerdo a la forma o modalidad que corresponda al tipo contractual que haya adoptado el contrato de acceso.</i></p> <p>El Reglamento de Tarifas vigente, ni el proyecto normativo, tienen por finalidad regular los cargos de acceso que pagan los usuarios intermedios por la utilización de facilidades esenciales, motivo por el cual no corresponde en el proyecto normativo una definición de ese concepto.</p> <p>En consecuencia, <b>no se acoge el comentario</b> formulado por CORPAC.</p>

<p>6. Infraestructura de Transporte de Uso Público (ITUP)</p> <p>Es el sistema compuesto por las obras civiles e instalaciones mecánicas, eléctricas electrónicas u otras, mediante las cuales se brinda un servicio de transporte o que permite el intercambio modal, siempre que sea de uso público, y por el cual se cobra una contraprestación.</p> <p>La infraestructura puede ser aeroportuaria, portuaria, red vial nacional y regional de carreteras, ferroviaria -incluyendo las vías que forman parte del Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao-, y otras infraestructuras de transporte de uso público, de carácter nacional o regional.</p> <p>Se encuentran excluidas de este concepto las infraestructuras señaladas en el tercer párrafo del literal m) del artículo 1 del Reglamento General del Ositrán y sus modificatorias.</p>	<p>APM Terminals</p>	<p>Solicitamos confirmar y precisar que los puertos privados de uso público se encuentran comprendidos dentro de esta definición y del alcance de la norma en tanto tienen un título habilitante (licencia portuaria) para explotar infraestructura de uso público.</p> <p>Solicitamos precisar que el último párrafo de esta definición implica que los puertos privados de uso privado que presten servicios a terceros no vinculados en un porcentaje superior al 75% de su carga y los puertos privados de uso público pasarían a estar bajo el ámbito de supervisión del Ositrán y sujetos al RETA.</p>	<p>De acuerdo con la Ley N° 26917, Ley de Creación del Ositrán, este Regulador tiene competencia sobre las Entidades Prestadoras que explotan infraestructura nacional de transporte de <u>uso público</u>. Asimismo, de acuerdo con el artículo 7 de la citada Ley, el Ositrán tiene competencia para operar el sistema tarifario de infraestructuras de transporte de uso público, lo que comprende la facultad de fijar tarifas cuando los servicios que deriven de la explotación de dicha infraestructura no se brinden en condiciones de competencia. Además, conforme a lo dispuesto en el artículo 13 de la Ley N° 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional, la utilización de los bienes portuarios de <u>uso público</u>, independientemente de su titularidad (pública o privada) se encuentran sujetas al pago de tarifas cuando no se brinden en condiciones de competencia, en la forma que determine el Ositrán.</p> <p>Por tanto, de acuerdo con el marco legal vigente, el Ositrán cuenta con facultad para regular las tarifas de los servicios que se deriven de la explotación de infraestructura portuaria de <u>uso público</u> (sea de titularidad pública o privada). Siendo ello así, no se requiere incorporar precisiones en el proyecto normativo en este punto. Cabe mencionar, además, que la definición contenida en el proyecto normativo se encuentra en línea con aquella consignada en la Ley de Creación del Ositrán, así como en el Reglamento de Usuarios del Ositrán.</p> <p>En consecuencia, <b>se rechaza</b> el comentario de APM Terminals.</p>
	<p>CORPAC</p>	<p>En el rubro de definición de ITUP se debería ampliar y precisar mejor dado que en un Aeropuerto se cuenta con dos infraestructuras esenciales como el Aeropuerto y todo el Equipamiento de la Aeronavegación.</p>	<p>Como se indicó previamente, la definición de ITUP consignada en el proyecto normativo se encuentra acorde con la definición contemplada en la Ley de Creación del Ositrán, así como en el Reglamento de Usuarios del Ositrán.</p> <p>Cabe mencionar que, en el caso particular de la infraestructura aeroportuaria, esta abarca todas aquellas obras civiles, instalaciones mecánicas, eléctricas, electrónicas u otras, mediante las cuales se brinda un servicio de transporte, como son los servicios aeroportuarios y servicios aeronáuticos, los cuales permiten el traslado de pasajeros.</p> <p>En tal sentido, en la medida que la definición de ITUP propuesta es compatible con las definiciones contenidas en el marco normativo regulatorio del Ositrán y, teniendo en cuenta que dicha definición engloba a la infraestructura aeroportuaria, no resulta necesario efectuar precisiones adicionales.</p> <p>En consecuencia, <b>no se acoge el comentario</b> formulado por CORPAC.</p>
<p>8. Precio</p> <p>Es la contraprestación monetaria que cobra la Entidad Prestadora por la prestación de servicios no regulados derivados de la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público, que</p>	<p>APM Terminals,  Daniel Echevarría</p>	<p>(i) APM Terminals: Solicitamos aclarar que los cobros efectuados por concepto de alquiler de locales comerciales, espacios publicitarios, emisión de credenciales, entre otros, no</p>	<p>(i) <b>Sobre el comentario formulado por APM Terminals:</b> De acuerdo con la definición propuesta, el precio es aquella contraprestación monetaria que cobra la Entidad Prestadora por los servicios no regulados que se encuentran vinculados al traslado de mercancías o pasajeros (a modo de ejemplo, se señala que el precio no incluye el cobro por concepto de alquiler de locales comerciales, espacios publicitarios o cobros similares). Por su parte, el artículo 47 del proyecto</p>

<p>se encuentran vinculados al traslado de mercancías o pasajeros, o conforme se encuentre definido en los respectivos contratos de concesión. No incluye el cobro por concepto de alquiler de locales comerciales, espacios publicitarios o similares. En el caso de aeropuertos, el precio incluye la contraprestación que cobre la Entidad Prestadora directa o indirectamente a través de terceros por el uso de playa de estacionamiento vehicular.</p>	<p>y CORPAC</p>	<p>se encontrarán contemplados en el Tarifario.</p> <p>(ii) Daniel Echevarría: Sobre la definición de precios. Revisar la definición de precios; una que tenga mayor claridad y predictibilidad.</p> <p>(iii) CORPAC: La definición de "precio", es necesario precisar cuál es la diferencia con la Tarifa.</p>	<p>normativo, que regula el contenido mínimo del tarifario, establece que las Entidades Prestadoras deben incluir la información relativa a los precios que cobran en sus Tarifarios.</p> <p>Por tanto, de una lectura integral del proyecto normativo, resulta claro que la información sobre "precios" que se debe consignar en el Tarifario de la Entidad Prestadora, se refiere al "precio" conforme se encuentra definido en el proyecto normativo. En consecuencia, <b>no se acoge</b> el comentario formulado por APM Terminals.</p> <p>(ii) <b>Sobre el comentario formulado por Daniel Echevarría:</b> El comentario no especifica en qué sentido la definición de "precio" carece de claridad.</p> <p>(iii) <b>Sobre el comentario formulado por CORPAC:</b> El proyecto normativo contempla una definición de "tarifa", así como una definición de "precios". En consecuencia, <b>no se acoge el comentario</b> formulado por CORPAC.</p> <p>Sin perjuicio de lo señalado, a partir de los comentarios formulados por los administrados, se ha revisado la definición de "precio" y se estima conveniente retirar de esta que, para el caso de aeropuertos, incluye la contraprestación que cobra la Entidad Prestadora directa o indirectamente a través de terceros por el uso de playa de estacionamiento vehicular, en la medida que la definición propuesta establece que el precio es la contraprestación monetaria que cobra la Entidad Prestadora por la prestación de servicios no regulados que se encuentran vinculados al traslado de mercancías o pasajeros, o según su definición en los contratos de concesión respectivos. La definición propuesta para "precio" se aprecia en la versión final del proyecto normativo.</p>
<p>10. Recargo</p> <p>Es un mecanismo resarcitorio cuya función es que el usuario de la infraestructura asuma las responsabilidades por la no observancia de las normas legales y las reglas y/o normas internas impuestas por la Entidad Prestadora que hayan sido previa y debidamente difundidas por este último. Los recargos solo se aplican por causas imputables al usuario.</p>	<p>APM Terminals</p>	<p>Al respecto, no existe una atribución legal que habilite al Ositrán a regular el Recargo. Si bien el artículo 7 de la Ley N° 26917, Ley de Supervisión de la Inversión Privada en Infraestructura de Transporte de Uso Público y Promoción de los Servicios de Transporte Aéreo, dispone que el Ositrán tiene dentro de sus funciones la de fijar tarifas, peajes y otros cobros similares y establecer reglas claras y precisas para su correcta aplicación, así como para su revisión y modificación, consideramos que los recargos tienen una naturaleza distinta a la de las tarifas y peajes.</p>	<p>De acuerdo con el artículo 3 de la Ley de Creación del Ositrán, su misión es regular el comportamiento de los mercados en los que actúan las Entidades Prestadoras, así como salvaguardar el cumplimiento de los contratos de concesión, cautelando en forma imparcial y objetiva los intereses del Estado, de los inversionistas y de los usuarios. En línea con ello, de conformidad con el artículo 4 de la citada Ley, el Ositrán ejerce competencia sobre las Entidades Prestadoras que explotan infraestructura nacional de transporte de uso público.</p> <p>Asimismo, de acuerdo con el numeral 2 del artículo 6 de la Ley de Creación del Ositrán, dicho órgano cuenta, entre otras, con atribuciones normativas y reguladoras, las cuales comprenden la potestad exclusiva de dictar reglamentos autónomos y otras normas referidas a intereses, obligaciones, o derechos de las Entidades Prestadoras o de los usuarios.</p> <p>Bajo dichas competencias conferidas al Ositrán a través de su Ley de Creación, en el proyecto normativo se ha propuesto que los recargos que cobran las Entidades Prestadoras a los usuarios que incumplen sus obligaciones relacionadas con la</p>

			<p>prestación de servicios derivados de la explotación de la ITUP, se incorporen en el Tarifario de dichas Entidades Prestadoras, sujetándose, en consecuencia, a las reglas de publicidad y entrada en vigencia correspondientes.</p> <p>Asimismo, cabe mencionar que, tal como se explicó en el Informe de Análisis de Impacto Regulatorio (RIA) del proyecto normativo, esta propuesta tiene como antecedente las disposiciones contenidas en el Reglamento de Usuarios de las Infraestructuras de Transporte de Uso Público del Ositrán, aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 035-2017-CD-OSITRAN, el cual se encuentra vigente desde enero de 2018. Efectivamente, de conformidad con los artículos 15 y 30 de dicha norma, actualmente, las Entidades Prestadoras tienen la obligación de poner a disposición de los usuarios, a través de su página web, los recargos y las condiciones para su aplicación, de manera previa a su entrada en vigencia, tal como se cita a continuación:</p> <p><b>“Artículo 15.- Información a ser publicada en la web de las Entidades Prestadoras</b> <i>Toda Entidad Prestadora está obligada a mantener de manera destacada, individualizada y de fácil visualización y directo acceso en su página web, la siguiente información:</i> a. <i>Las tarifas y/o precios, así como los posibles recargos, de corresponder.</i> (...)”</p> <p><b>“Artículo 30.- Información sobre Tarifas, Precios, Recargos y condiciones de su aplicación</b> (...) <i>Asimismo, en aquellas ITUP en que se cobren recargos a los Usuarios, las Entidades Prestadoras deberán poner en conocimiento de los Usuarios con la difusión suficiente, de acuerdo a los medios o formas señaladas en el artículo 13 del presente Reglamento, y de manera previa a su entrada en vigencia, los recargos y las condiciones de su aplicación.”</i></p> <p>Así, teniendo como antecedente dicha norma, en el proyecto normativo se ha señalado que la información sobre los recargos y las condiciones para su aplicación deberán ser incorporadas en el Tarifario de las Entidades Prestadoras, el cual se publica, entre otros, en la página web de dichas Entidades (en el proyecto normativo se elimina la obligación de publicar en un diario de amplia circulación). De esta forma, se busca garantizar, en línea con las disposiciones contenidas en el Reglamento de Usuarios del Ositrán vigentes, que los usuarios puedan disponer de manera oportuna y transparente de toda aquella información necesaria para hacer uso apropiado de los servicios brindados en las ITUP.</p> <p>De manera adicional, debe señalarse que, si bien el recargo no constituye una contraprestación económica por la prestación de servicios derivados de la explotación de la ITUP –no es una tarifa o un precio-, dicho recargo se genera como consecuencia del incumplimiento de alguna de las obligaciones a cargo de los usuarios relacionados con la prestación de servicios derivados de la explotación de la ITUP, los cuales se encuentran a cargo de la Entidad Prestadora. Es por ello que los usuarios se encuentran habilitados, incluso, para presentar reclamos ante el Tribunal de Solución de Controversias y Atención de Reclamos del Ositrán respecto de la prestación del</p>
--	--	--	--

			<p>servicio que originó la aplicación del reclamo, tal como se señala en el artículo 10 del Reglamento de Usuarios del Ositrán, el cual se cita a continuación:</p> <p><b>“Artículo 10.- Derecho a ser resarcido</b>  <i>Las Entidades Prestadoras tienen derecho a ser resarcidas por los daños y perjuicios ocasionados por los Usuarios de las ITUP. Este derecho debe ser ejercido directamente entre las partes, vía conciliación, o sometiéndose a un arbitraje o ante el Poder Judicial, <u>sin perjuicio de los recargos que las Entidades Prestadoras puedan aplicar a los Usuarios por el incumplimiento por parte de estos de alguna de sus obligaciones relacionadas con la prestación del servicio. No obstante, el Usuario de la ITUP podrá presentar un Reclamo respecto de la prestación del servicio que originó la aplicación del recargo.</u>”</i></p> <p>Cabe mencionar, además, que el Tribunal de Solución de Controversias y Atención de Reclamos del Ositrán se ha pronunciado en reiteradas ocasiones respecto a reclamos formulados por los usuarios relativos al cobro de recargos efectuados por las Entidades Prestadoras, determinando en cada caso si correspondía, o no, el cobro de un recargo por parte de las Entidades Prestadoras.</p> <p>Por tanto, de acuerdo con lo antes indicado, la regulación de los recargos como se plantea en el proyecto normativo se enmarca dentro de las competencias asignadas legalmente al Regulador. Asimismo, la propuesta se encuentra en línea con las disposiciones sobre recargos contemplados en el Reglamento de Usuarios del Ositrán que se encuentra vigente. Siendo ello así, <b>no se acoge el comentario</b> formulado por APM Terminals.</p> <p>Sin perjuicio de lo anterior, se realizan precisiones de forma a la definición del concepto de “recargo”, en línea con el texto del artículo 10 del Reglamento de Usuarios del Ositrán, las cuales se pueden observar en la versión final del proyecto normativo.</p>
<p><b>Artículo V. Principios</b>  <b>El Ositrán y las Entidades Prestadoras se sujetan a los siguientes principios:</b></p> <p>1. Libre acceso:  Se debe otorgar al usuario libre acceso a la prestación de servicios y a la infraestructura, siempre que se cumplan los requisitos legales y contractuales correspondientes.</p>	<p>APM Terminals</p>	<p>Sugerimos precisar que también deberán cumplirse los requisitos establecidos por la entidad prestadora para poder tener libre acceso a la infraestructura.</p>	<p>El literal e) del artículo 8 del Reglamento de Usuarios del Ositrán, establece, entre otras obligaciones a cargo de los usuarios, la siguiente:</p> <p><b>“e. Cumplimiento de los requisitos para el acceso a Facilidades Esenciales</b>  <i>Los Usuarios Intermedios están obligados a cumplir con la totalidad de los requisitos establecidos por la Entidad Prestadora para acceder a las Facilidades Esenciales, de acuerdo a lo dispuesto en el REMA.”</i></p> <p>Asimismo, el literal l) del artículo 7 del mismo reglamento establece, entre otros derechos de los usuarios, el siguiente:</p> <p><b>“l. Al libre uso de las ITUP</b>  <i>Los Usuarios tienen derecho a que no se les impida el uso de los servicios derivados de la explotación de las ITUP, siempre que estos cumplan con las normas vigentes, las disposiciones establecidas en cada contrato de Concesión, aquellas relativas al uso de dichos servicios, incluyendo, en el caso de Usuarios Intermedios, las previstas en los</i></p>

			<p><i>respectivos contratos de acceso o mandatos de acceso y, de ser el caso, al pago de la Tarifa, precio o cargo correspondiente.”</i></p> <p>Siendo ello así, no resulta necesario una precisión adicional en el proyecto normativo. Por tanto, <b>no se acoge el comentario</b> formulado por APM Terminals.</p>
<p>3. Sostenibilidad de la oferta:</p> <p>El nivel tarifario deberá permitir que se cubran los costos económicos de la prestación del servicio.</p>	APM Terminals	<p>Sugerimos retomar la definición que se establece actualmente en el RETA: “Los niveles de los precios regulados que se establezcan deben asegurar la sostenibilidad de una oferta de servicios de calidad y estimular su desarrollo. El nivel tarifario deberá permitir que se cubra los costos económicos de la prestación del servicio (incluyendo la retribución al capital)”.</p>	<p>El principio de sostenibilidad de la oferta no ha sido materia de modificación en el proyecto normativo. El principio que cita APM Terminals en su comentario, no corresponde al RETA vigente.</p> <p>Por tanto, <b>no se acoge el comentario</b> formulado por APM Terminals.</p>
<p>8. Predictibilidad:</p> <p>En los procesos de fijación, revisión o desregulación tarifaria el Ositrán procurará utilizar criterios de decisión similares ante situaciones o circunstancias de similares características.</p>	Daniel Echevarría	<p>El Proyecto de norma contempla el principio de predictibilidad, conforme al cual, en los procesos de fijación, revisión o desregulación tarifaria, el Ositrán procurará utilizar criterios de decisión similares ante situaciones o circunstancias de las mismas características. Dado que se han efectuado propuestas de modificación del reglamento para adecuar a la normativa vigente, se sugiere adecuar también dicho principio al principio de predictibilidad y confianza legítima previsto en el TUO de la LPAG vigente.</p>	<p>En cuanto al principio de predictibilidad contemplado en el proyecto normativo:</p> <p>El principio de predictibilidad no ha sido materia de modificación en el proyecto normativo. El RETA vigente regula el mencionado principio en los siguientes términos:</p> <p><i>“8. Predictibilidad. En los procesos de fijación, revisión o desregulación tarifaria el OSITRAN procurará utilizar criterios de decisión similares ante situaciones o circunstancias de similares características.”</i></p> <p>El Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobado por el Decreto Supremo N° 004-2019-JUS regula el principio de predictibilidad o de confianza legítima en los siguientes términos:</p> <p><i>“1.15. Principio de predictibilidad o de confianza legítima. - La autoridad administrativa brinda a los administrados o sus representantes información veraz, completa y confiable sobre cada procedimiento a su cargo, de modo tal que, en todo momento, el administrado pueda tener una comprensión cierta sobre los requisitos, trámites, duración estimada y resultados posibles que se podrían obtener. Las actuaciones de la autoridad administrativa son congruentes con las expectativas legítimas de los administrados razonablemente generadas por la práctica y los antecedentes administrativos, salvo que por las razones que se expliciten, por escrito, decida apartarse de ellos. La autoridad administrativa se somete al ordenamiento jurídico vigente y no puede actuar arbitrariamente. En tal sentido, la autoridad administrativa no puede variar irrazonable e inmotivadamente la interpretación de las normas aplicables.”</i></p> <p>Como se puede observar, el principio de predictibilidad contemplado en el RETA se encuentra en línea con el principio de predictibilidad o de confianza legítima regulado en el TUO de la LPAG. En efecto, ambas disposiciones buscan que la autoridad adopte criterios uniformes, que sean congruentes con las expectativas legítimas</p>

			<p>generadas de los administrados, resultado de la práctica y los antecedentes administrativos.</p> <p>Sin embargo, el texto del TEO de la LPAG resulta ser más claro en cuanto a su alcance, toda vez que el mismo señala de forma expresa que, en caso la autoridad decida apartarse de las prácticas y los antecedentes administrativos, deberá explicitar la razones de ello por escrito.</p> <p>Teniendo en cuenta que el TEO de la LPAG constituye una norma de observancia obligatoria en el marco de los procedimientos administrativos, como es el caso de los procedimientos tarifarios, a efectos de evitar posibles confusiones en los administrados, se considera conveniente eliminar el principio de predictibilidad contemplado en el proyecto normativo, de modo que su aplicación se regule en estricto por lo dispuesto en el TEO de la LPAG.</p> <p>En consecuencia, <b>se acepta el comentario.</b></p>
<p><b>Artículo 1.- Competencia exclusiva del Ositrán</b></p> <p>La regulación tarifaria relativa a los servicios derivados de la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público es competencia exclusiva del Ositrán, de acuerdo con lo establecido en el literal b) del numeral 7.1 de la Ley 26917.</p>	<p>APM Terminals</p>	<p>Es preciso indicar que de acuerdo a lo establecido en el artículo 7 de la Ley de Creación del Ositrán, es función del regulador operar el sistema tarifario de la infraestructura bajo su ámbito, dentro de los siguientes límites:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>i. En el caso que no exista competencia en el mercado, fijar las tarifas, peajes y otros cobros similares y establecer reglas claras y precisas para su correcta aplicación, así como para su revisión y modificación, en los casos que corresponda.</li> <li>ii. En el caso que exista un contrato de concesión con el Estado, velar por el cumplimiento de las cláusulas tarifarias y de reajuste tarifario que éste contiene.</li> <li>iii. Cuando exista competencia en el mercado y no existan cláusulas tarifarias, velar por el libre funcionamiento del mercado.</li> </ol>	<p>De acuerdo con el artículo 7 de la Ley de Creación del Ositrán, es función del Regulador operar el sistema tarifario de la infraestructura, siendo competencia de dicho Regulador fijar, revisar y desregular las tarifas correspondientes a la prestación de servicios que deriven de Infraestructura de Transporte de Uso Público que se encuentre bajo su supervisión.</p> <p>Asimismo, se debe tener en cuenta lo dispuesto en el artículo 72 del TEO de la LPAG, el cual establece lo siguiente con relación a la competencia administrativa:</p> <p><i>“Artículo 72.- Fuente de competencia administrativa</i>  <i>72.1 La competencia de las entidades tiene su fuente en la Constitución y en la ley, y es reglamentada por las normas administrativas que de aquéllas se derivan.</i>  <i>72.2 Toda entidad es competente para realizar las tareas materiales internas necesarias para el eficiente cumplimiento de su misión y objetivos, así como para la distribución de las atribuciones que se encuentren comprendidas dentro de su competencia.”</i></p> <p>De acuerdo con las disposiciones antes citadas, resulta claro entonces que, el Ositrán es el órgano competente para efectuar el análisis de condiciones de competencia en el mercado, pues:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• De acuerdo con la Ley de Creación del Ositrán, dicho Regulador es competente para operar el sistema tarifario, correspondiéndole la fijación, revisión y desregulación de las tarifas y,</li> <li>• para disponer la fijación, revisión o desregulación tarifaria es necesario realizar un análisis de las condiciones de competencia en el mercado.</li> </ul> <p>Lo anterior, con excepción de los procedimientos de <b>fijación</b> tarifaria de servicios derivados de la explotación de infraestructura de transporte de uso público portuaria, en atención a la normativa vigente en materia portuaria que se encuentra vigente. En</p>

		<p>Como puede advertirse, en ningún extremo se establece que es el Ositrán quien tiene competencia para determinar si los servicios se prestan en condiciones de competencia, por lo que ello debe quedar bajo el ámbito de Indecopi conforme a lo establecido en el Reglamento de la Ley del Sistema Portuario Nacional para el caso de la infraestructura portuaria<sup>1</sup>.</p>	<p>efecto, el artículo 59 del Reglamento de la Ley del Sistema Portuario contempla disposiciones relativas a los procedimientos de fijación y revisión tarifaria vinculados a la explotación de infraestructura portuaria, tal como se cita a continuación:</p> <p><i>“Artículo 59.- En relación a lo dispuesto en el artículo 13 de la Ley, se aplican las siguientes disposiciones:</i></p> <p>a. <b><u>Cuando no existan condiciones de competencia</u></b> en la utilización de los bienes portuarios de uso público, las entidades a que se refiere el artículo 13.1 de la Ley que quieran establecer un régimen de tarifas <b>deberán solicitar previamente al INDECOPI que se pronuncie sobre la existencia de condiciones de competencia. El INDECOPI tendrá un plazo perentorio de 70 días hábiles para pronunciarse. De comprobarse la no existencia de condiciones de competencia, la Autoridad Portuaria Nacional deberá proponer dentro del plazo de 70 días hábiles, contados desde la notificación de la respuesta de INDECOPI, <b>un régimen tarifario a OSITRAN.</b> Si vencido dicho plazo no se hubiese presentado propuesta, OSITRAN, de oficio, establecerá el régimen tarifario, dentro de un plazo máximo de 70 días hábiles. En el caso que sea OSITRAN quien solicite el pronunciamiento de INDECOPI, y se comprobara la no existencia de competencia, la Autoridad Portuaria Nacional deberá remitir a OSITRAN una propuesta de régimen tarifario, dentro del plazo de 70 días hábiles, contados desde la notificación de la respuesta de INDECOPI. Si vencido dicho plazo la Autoridad Portuaria Nacional no hubiese presentado propuesta, OSITRAN de oficio establecerá el régimen tarifario, dentro de un plazo máximo de 70 días hábiles.</b></p> <p>b. En los casos de revisión total o parcial de tarifas en la utilización de bienes, las entidades a que se refiere el artículo 13.1 de la Ley, podrán remitir su propuesta de revisión tarifaria a la Autoridad Portuaria Nacional, quién deberá pronunciarse dentro de un plazo de 70 días hábiles. Si vencido dicho plazo la Autoridad Portuaria Nacional no hubiese presentado propuesta, OSITRAN de oficio establecerá el régimen tarifario, dentro de un plazo máximo de 70 días hábiles. En el caso que OSITRAN considere necesaria una revisión total o parcial de tarifas, deberá solicitar una propuesta de régimen tarifario a la Autoridad Portuaria Nacional, quien deberá presentarla dentro de un plazo máximo de 70 días hábiles. Si vencido dicho plazo la Autoridad Portuaria Nacional no hubiese presentado propuesta, OSITRAN de oficio podrá establecer el régimen tarifario, dentro de un plazo máximo de 70 días hábiles.</p> <p>c. Todas las propuestas de régimen tarifario, deberán efectuarse de acuerdo al procedimiento que para tal efecto establezca OSITRAN de acuerdo con la Ley N° 27838.”</p> <p>De este modo, el artículo 59 del Reglamento de la Ley del Sistema Portuario contempla que, corresponderá al Indecopi realizar la evaluación de la existencia de condiciones de competencia, en los procedimientos de fijación tarifaria sobre infraestructura portuaria de uso público. Cabe señalar que, la participación del Indecopi en dichos procedimientos de fijación tarifaria se encuentra recogida en el</p>
--	--	--	--

<sup>1</sup> Se ha considerado tener por absueltos los comentarios similares formulados por APM Terminals, respecto de la entidad que debe determinar la existencia de las condiciones de competencia, efectuados en los artículos 4, 9, 32, 33, 35 y 37 del proyecto normativo.



			<p>Reglamento de Tarifas vigente del Ositrán, específicamente, en su Disposición Complementaria.</p> <p>Sobre esto último es preciso señalar que, en el Capítulo VI del proyecto normativo se han recogido las disposiciones contempladas en la Disposición Complementaria del Reglamento de Tarifas vigente relativas al procedimiento de fijación tarifaria de infraestructura portuaria de uso público, sin incorporar ninguna modificación con relación a la participación del Indecopi en dichos procedimientos. Por tanto, el proyecto normativo no desconoce la competencia del Indecopi para evaluar la existencia de condiciones de competencia en los procedimientos de fijación tarifaria sobre infraestructura portuaria de uso público.</p> <p>Asimismo, cabe recordar que, al igual que en el RETA vigente, en el proyecto normativo se señala de manera expresa el carácter supletorio de dicha norma respecto de lo previsto en los contratos de concesión.</p> <p>En consecuencia, <b>se rechaza el comentario.</b></p>
<p><b>Artículo 2.- Ejercicio de la función reguladora</b></p> <p>En ejercicio de su función reguladora, corresponde al Ositrán, entre otros, lo siguiente:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Establecer Sistemas Tarifarios.</li> <li>2. Fijar y revisar las tarifas o tarifas máximas aplicables a la prestación de los servicios derivados de la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público, así como establecer las condiciones para su aplicación y revisión. En el caso de empresas públicas, podrá establecer mecanismos explícitos de ajuste tarifario relacionado a la ejecución de las inversiones.</li> <li>3. Desregular las tarifas cuando se verifique la existencia de condiciones de competencia.</li> </ol>	<p>Herbert Mayo</p>	<p>Se sugiere considerar conservar los numerales 3 y 4 del artículo 21 del Reglamento vigente (ahora numeral 2 del artículo 2 del proyecto de reglamento). Se sugiere también mantener el texto del Reglamento vigente para mayor claridad.</p>	<p>En el proyecto normativo se planteó un cambio de forma consistente en unir los numerales 2 y 3 del artículo 21 del RETA vigente. Sin embargo, dado que el texto vigente podría aportar mayor claridad para las Entidades Prestadoras y usuarios en general, se procede a reincorporar el texto del RETA vigente. En consecuencia, <b>se acepta el comentario.</b></p>
<p><b>Artículo 4. Necesidad de regulación tarifaria</b></p> <p>En los mercados derivados de la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público en los que no existan condiciones de competencia, el Ositrán determinará las tarifas aplicables a los servicios relativos a dichos mercados. En estos casos, el procedimiento podrá iniciarse de oficio o a solicitud de la Entidad Prestadora.</p>	<p>APM Terminals</p>	<p>De ser el caso, debe precisarse que la evaluación de las condiciones de competencia, sin perjuicio de la entidad competente, deberá sujetarse a las leyes de la materia (Decreto Legislativo N° 1034).</p>	<p>APM Terminals señala que la evaluación de la existencia de condiciones de competencia deberá sujetarse a la ley de la materia, haciendo referencia para ello al Decreto Legislativo N° 1034, que aprobó la Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas.</p> <p>Al respecto, cabe señalar que la Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas no constituye la ley de la materia para efectos de la determinación de existencia de condiciones de competencia en el marco de un procedimiento de fijación, revisión o</p>

			<p>desregulación tarifaria. En efecto, de conformidad con el artículo 1 del Texto Único Ordenado del Decreto Legislativo N° 1034, aprobado por el Decreto Supremo N° 030-2019-PCM, la finalidad de dicha Ley es prohibir y sancionar <b>conductas anticompetitivas</b> para promover la eficiencia económica en el mercado.</p> <p>En línea con esa finalidad, dicha norma regula, entre otros aspectos, aquellas conductas que califican como anticompetitivas (como puede ser el abuso de posición de dominio), así como el procedimiento de investigación y sanción de dichas conductas anticompetitivas, el cual se encuentra a cargo del Indecopi.</p> <p>Sin perjuicio de ello, en el Decreto Legislativo N° 1034 se contempla la definición de “mercado relevante” en los siguientes términos:</p> <p><i>“Artículo 6.- El mercado relevante.-</i></p> <p><i>6.1. El mercado relevante está integrado por el mercado de producto y el mercado geográfico.</i></p> <p><i>6.2. El mercado de producto relevante es, por lo general, el bien o servicio materia de la conducta investigada y sus sustitutos. Para el análisis de sustitución, la autoridad de competencia evaluará, entre otros factores, las preferencias de los clientes o consumidores; las características, usos y precios de los posibles sustitutos; así como las posibilidades tecnológicas y el tiempo requerido para la sustitución.</i></p> <p><i>6.3. El mercado geográfico relevante es el conjunto de zonas geográficas donde están ubicadas las fuentes alternativas de aprovisionamiento del producto relevante. Para determinar las alternativas de aprovisionamiento, la autoridad de competencia evaluará, entre otros factores, los costos de transporte y las barreras al comercio existentes.”</i></p> <p>La definición de “mercado relevante” contemplada en la Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas, aporta elementos relevantes para la evaluación de la existencia de condiciones de competencia que se efectúan en el marco de los procedimientos tarifarios, razón por la cual este Regulator -y el Indecopi- han considerado dicha definición para realizar ese tipo de evaluación de condiciones de competencia.</p> <p>Es por ello que, en línea con la práctica de este Organismo Regulador -y del Indecopi- se ha considerado pertinente indicar en el proyecto normativo que, para la evaluación de la existencia de condiciones de competencia se considerará la definición del mercado relevante desarrollada en el Decreto Legislativo N° 1034, <u>en lo que resulte aplicable</u> (esto último teniendo en cuenta que, como se ha indicado previamente, dicha norma ha sido desarrollada para la investigación de prácticas anticompetitivas).</p> <p>Por tanto, <b>no se acoge el comentario en este extremo.</b></p>
<p><b>Artículo 9.- Alcances de la fijación, revisión y desregulación tarifaria</b></p>	<p>Herbert Mayo</p>	<p>Se sugiere considerar conservar los numerales 3 y 4 del artículo 17 del</p>	<p>En el proyecto normativo se propuso un cambio de forma consistente en unir los numerales 3 y 4 del artículo 17 del Reglamento de Tarifas vigente. Sin embargo, dado</p>

<p>El Ositrán llevará a cabo procedimientos de fijación, revisión y desregulación tarifaria de acuerdo a los siguientes alcances:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Corresponde al Ositrán fijar de oficio o a solicitud de la Entidad Prestadora, las tarifas para servicios nuevos.</li> <li>2. El Ositrán llevará a cabo una revisión ordinaria de tarifas, con la periodicidad establecida en los respectivos contratos de concesión, en la ley aplicable, o en las resoluciones tarifarias del OSITRAN. En el caso que una Entidad Prestadora pública no solicite la revisión tarifaria dentro del plazo antes indicado, el OSITRAN podrá realizar de oficio la fijación o revisión de las Tarifas.</li> <li>3. El Ositrán podrá llevar a cabo una revisión extraordinaria del sistema tarifario o de las tarifas establecidas para determinada Entidad Prestadora cuando existan razones fundadas sobre cambios importantes en los supuestos efectuados para su formulación, como por ejemplo, cambios tecnológicos, variaciones exógenas de costos y otras causales económicas debidamente sustentadas. En tal caso, de oficio o a pedido de parte, el OSITRAN realizará la revisión tarifaria conforme al procedimiento establecido en este Reglamento.</li> <li>4. Corresponde al Ositrán desregular las tarifas cuando se haya determinado previamente que los servicios en cuestión se prestan en condiciones de competencia en el mercado.</li> </ol>		<p>Reglamento de Tarifas vigente (relativos a la revisión integral del sistema tarifario y revisión extraordinaria de tarifas). En el proyecto de Reglamento, se propone unir los dos numerales antes indicados (numeral 3 del artículo 9 del proyecto de reglamento); sin embargo, se considera que sería conveniente mantener separados dichos numerales para mayor claridad.</p>	<p>que el texto vigente podría aportar mayor claridad para la Entidad Prestadora y los usuarios en general, se procede a reincorporar la estructura del RETA vigente. Asimismo, se vuelve a incorporar que corresponde al Ositrán desregular las tarifas cuando los servicios en cuestión se prestan en condiciones de competencia en el mercado. En consecuencia, <b>se acepta el comentario.</b></p>
<p><b>Artículo 19.- Elaboración de la propuesta de fijación y revisión tarifaria del Ositrán</b></p> <p>19.1. En un plazo de sesenta (60) días prorrogables de manera excepcional por treinta (30) días, contados desde el día siguiente de la notificación de la resolución de inicio a la Entidad Prestadora, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, con el apoyo de la Gerencia de Asesoría Jurídica,</p>	<p>APM Terminals</p>	<p>En el inciso 19.2 se indica que la Gerencia General tiene un plazo máximo de cinco (05) días para remitir al Consejo directivo el informe que sustenta la Propuesta Tarifaria que fue entregada por la Gerencia Regulación y Estudios Económicos, con el apoyo de la Gerencia de Asesoría Jurídica.</p>	<p>La sugerencia que plantea APM Terminals constituye una precisión de forma. Dado que ello podría aportar mayor claridad, <b>se procede a aceptar su comentario.</b></p>

<p>presenta a la Gerencia General el informe que sustenta la propuesta de fijación o revisión tarifaria, adjuntando la información a que se refiere el artículo 20 del Reglamento.</p> <p>19.2. La Gerencia General contará con un plazo máximo de cinco (5) días para remitir al Consejo Directivo el informe indicado en el párrafo anterior. De no tener observaciones, el Consejo Directivo, en un plazo de quince (15) días de recibido el referido informe, dispondrá la publicación de la propuesta de fijación o revisión tarifaria.</p>		<p>No obstante, se debería precisar que ese plazo de cinco (05) días es contabilizado desde el día siguiente de que la Gerencia Regulación y Estudios Económicos, con el apoyo de la Gerencia de Asesoría Jurídica, le presenten el Informe con la Propuesta Tarifaria.</p>	
<p><b>Artículo 20.- Publicación de la propuesta de fijación y revisión tarifaria del Ositrán</b></p> <p>20.4. Una vez publicado el proyecto de resolución que aprueba la tarifa en el diario oficial "El Peruano", la Entidad Prestadora no podrá solicitar la modificación de su propuesta original o plantear metodologías alternativas a las que presentó en su propuesta original.</p>	<p>LAP</p> <p>Transportadora Callao</p>	<p>Se sugiere incluir la siguiente referencia:</p> <p>19.1 "(...) treinta (30) días, contados desde el día siguiente de la notificación de la resolución de Inicio a la Entidad Prestadora, <b>regulada en el artículo 18.6 de la presente norma,</b>"</p> <p>El numeral 4 del artículo 20 del Proyecto establece que la Entidad Prestadora no podrá solicitar modificaciones a su propuesta original de fijación tarifaria ni plantear metodologías distintas a las que presentó en su propuesta original una vez que sea publicado el proyecto de resolución que aprueba la tarifa, en el marco de procedimientos tarifarios iniciados de parte.</p> <p>La Exposición de Motivos del Proyecto señala que esta restricción ya se encuentra prevista para los procedimientos de oficio y dado que "[...] <i>no existe una razón técnica o legal que justifique un tratamiento distinto respecto al punto [...] se propone que la regulación prevista para los procedimientos tarifarios iniciados de oficio sea también aplicable para los procedimientos iniciados a pedido de parte</i>". De esta manera, se buscaría "homogeneizar la regulación de dicho aspecto para ambos procedimientos</p>	<p>La sugerencia que plantea LAP constituye una precisión de forma. Dado que ello podría aportar mayor claridad <b>se procede a aceptar su comentario.</b></p> <p>El reglamento vigente establece que, en el caso de los procedimientos de fijación y revisión tarifaria iniciados de parte, una vez publicada la propuesta tarifaria del Ositrán, la Entidad Prestadora no podrá solicitar la modificación de su propuesta original o plantear metodologías alternativas a la presentada al inicio del procedimiento administrativo como parte de su propuesta tarifaria.</p> <p>Al respecto, cabe señalar que, los procedimientos de fijación y revisión tarifaria deben contar con etapas claramente definidas a fin de dotar de orden la tramitación del procedimiento, así como para garantizar una adecuada participación de los interesados en el mismo, lo que incluye tanto a las Entidades Prestadoras como a los usuarios que reciben los servicios brindados por estas.</p> <p>En esa línea, en los procedimientos de fijación y revisión tarifaria, iniciados de oficio como a instancia de parte, la Entidad Prestadora cuenta con una determinada oportunidad para presentar su propuesta tarifaria: en el caso del procedimiento de oficio, en el plazo establecido por el Regulador luego de dispuesto el inicio del procedimiento; y, en el caso del procedimiento de parte, en la solicitud de inicio del procedimiento presentada por la Entidad Prestadora. En ambos casos, corresponde al Ositrán evaluar la propuesta tarifaria presentada por la Entidad Prestadora, así como la demás información que pudiera haber recabado (como resultado de los requerimientos de información realizados a la Entidad Prestadora, información de fuentes públicas, o de terceros), con el objetivo de elaborar la Propuesta Tarifaria del Ositrán a fin de recibir comentarios por parte de todos los interesados (Entidad Prestadora y los usuarios que asumen el pago de las tarifas respectivas). Ello, con el objetivo de garantizar la participación de todos los interesados en la determinación de las tarifas y en observancia de las reglas de transparencia previstas en la Ley N° 27838. Finalmente, una vez recibidos los comentarios de los interesados, el Regulador cuenta con un plazo específico para emitir la resolución tarifaria final.</p>

		<p><i>administrativos, toda vez que no existe una razón objetiva que justifique un tratamiento diferente en este caso".</i></p> <p>Al respecto, consideramos que no existe sustento legal para restringir la presentación de modificaciones a la propuesta tarifaria, o la presentación de metodologías distintas a las presentadas inicialmente, y que la intención de "homogenizar la regulación de procedimientos administrativos" no constituye base suficiente para restringir derechos del administrado en un procedimiento de fijación o revisión tarifaria. Incluso, dicha restricción contraviene la regulación general del procedimiento administrativo, debido a que el TUO de la LPAG establece que la presentación de pruebas sobrevinientes, como aquellas sustentadas en cambios en las condiciones que dieron origen a una propuesta tarifaria o su metodología, está permitida mientras dure el procedimiento.</p> <p>Al respecto, sugerimos permitir a la Entidad Prestadora mantener la facultad de solicitar la modificación de su propuesta original o plantear metodologías alternativas tras la publicación del proyecto de resolución que aprueba las tarifas puesto que puede ocurrir un cambio en las condiciones originales bajo las cuales se presentó la propuesta tarifaria inicial. De esta manera, será responsabilidad de la Entidad Prestadora sustentar la modificación, así como sustentar los motivos del cambio; no siendo razonable impedir dicha facultad en forma absoluta.</p>	<p>De esta forma, considerando que, en el marco del procedimiento de fijación o revisión tarifaria (de oficio o a instancia de parte) existe una etapa específica para que la Entidad Prestadora presente su propuesta tarifaria, se considera pertinente que en el proyecto normativo se suprima el texto del RETA vigente relativo al procedimiento tarifario iniciado de parte referido a que <i>"la Entidad Prestadora no podrá solicitar la modificación de su propuesta original o plantear metodologías alternativas a la presentada al inicio del procedimiento administrativo"</i>, a efectos de evitar confusiones respecto de las disposiciones del procedimiento de oficio; siendo que, en ninguno de los dos procedimientos es posible la modificación de la propuesta tarifaria originalmente presentada por la Entidad Prestadora. Ello, con el objetivo de garantizar un trámite ordenado de los procedimientos de fijación y revisión tarifaria, así como para garantizar una adecuada participación por parte de los interesados.</p> <p>Asimismo, debe señalarse que, dicha supresión es sin perjuicio de la facultad que tiene el Ositrán para cursar requerimientos de información a la Entidad Prestadora en cualquier momento del procedimiento (incluso luego de presentada la propuesta tarifaria de la Entidad Prestadora), del derecho de la Entidad Prestadora a formular los comentarios que estime pertinentes sobre la Propuesta Tarifaria del Ositrán, de los derechos y garantías que gozan en general los administrados en el marco de los procedimientos administrativos, de conformidad con el Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, y de las garantías previstas para el desarrollo de los procedimientos tarifarios, de conformidad con la Ley N° 27838.</p> <p>En base a las consideraciones antes señaladas, <b>se acepta parcialmente</b> el comentario formulado por Transportadora Callado. Por tanto, se retira del proyecto normativo el numeral 20.4, así como la disposición similar contemplada en el numeral 31.3 para los procedimientos de fijación y revisión tarifaria iniciados a pedido de parte.</p>
--	--	--	---

		<p>La motivación basada en la homogenización es insuficiente, y se basa en el supuesto incorrecto de que la administración y los administrados tienen las mismas facultades y derechos en el procedimiento administrativo. Es adecuado que la administración no pueda variar su propuesta a efectos de proteger los derechos del administrado. De otro lado, la administración no puede restringir el derecho -otorgado por norma con rango de ley- a los administrados de presentar evidencia posterior y que la misma sea evaluada.</p>	
<p><b>Artículo 22.- Audiencia pública</b></p> <p>22.1. La audiencia pública se lleva a cabo dentro de los quince (15) días de publicada la propuesta tarifaria del Ositrán, y de acuerdo con lo establecido en el artículo 25 del Reglamento.</p> <p>22.2. En dicha audiencia pública, el Ositrán expone los criterios, metodología, estudios, informes, modelos económicos o dictámenes, que hayan servido de base para la propuesta tarifaria del Ositrán, y recibe los comentarios verbales de los interesados.</p>	CORPAC	<p>La necesidad de incorporar una audiencia con el operador y el regulador antes de la decisión final del Regulador de la determinación de las tarifas.</p>	<p>El procedimiento contempla diversas oportunidades para asegurar la participación de las Entidades Prestadoras, así como la de los Usuarios en general.</p> <p>Así, el procedimiento contempla que las Entidades Prestadoras puedan solicitar audiencias privadas al Regulador para que estas se realicen, como máximo, hasta el día anterior a la fecha de celebración de la última audiencia pública de conformidad con el numeral 27.2. del proyecto normativo; igualmente, en el marco del procedimiento tarifario el Regulador convoca a una audiencia pública en el cual este último presenta la propuesta tarifaria, expone los criterios, metodología, entre otros.</p> <p>En consecuencia, corresponde <b>rechazar el comentario de CORPAC.</b></p>
<p><b>Artículo 27.- Audiencia privada</b></p> <p>27.1. Las entidades prestadoras y las organizaciones representativas de usuarios podrán solicitar audiencias privadas con el Ositrán, a fin de que se absuelvan consultas respecto al procedimiento tarifario que corresponda, sin perturbar el normal desarrollo del procedimiento.</p> <p>27.2. Las audiencias privadas podrán realizarse como máximo, hasta el día anterior a la fecha de celebración de la última audiencia pública.</p> <p>27.3. Llevada a cabo la audiencia privada, el Ositrán contará con un plazo máximo de tres (03) días,</p>	LAP	<p>Se observa en el artículo 27, que la Audiencia podrá realizarse como máximo hasta el día anterior a la fecha de celebración de la última audiencia pública; asimismo se señala que estas pueden llevarse a cabo sin perturbar el normal desarrollo del procedimiento.</p> <p>Se debe tener en cuenta que, las Audiencias privadas son de gran importancia para las entidades prestadoras pues a través de ellas se absuelven consultas respecto al procedimiento tarifario que</p>	<p>El RETA contempla que las Entidades Prestadoras puedan solicitar al Regulador audiencias privadas, a fin de que se puedan absolver consultas respecto del procedimiento tarifario, sin perturbar el normal desarrollo del procedimiento.</p> <p>De acuerdo con el procedimiento de fijación, revisión y desregulación tarifaria, los interesados cuentan con un plazo no menor de quince (15) ni mayor de treinta (30) días hábiles para remitir sus comentarios a la Propuesta Tarifaria que publica el Regulador.</p> <p>Asimismo, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos y la Gerencia de Asesoría Jurídica, cuentan con un plazo de quince (15) días hábiles contados desde el vencimiento del plazo para recibir comentarios de los interesados, para presentar a la Gerencia General la Propuesta Tarifaria Final, a efectos que sea sometida a consideración del Consejo Directivo.</p>

<p>contados a partir del día siguiente al de la fecha de realización de esta, para publicar en su Portal Institucional la siguiente información:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) El nombre de la Entidad Prestadora y sus representantes participantes.</li> <li>b) El nombre de las organizaciones representativas de usuarios y sus representantes participantes.</li> <li>c) Nombre de otras personas jurídicas y entidades públicas participantes en la audiencia, de ser el caso.</li> <li>d) Nombres de los directivos o funcionarios del OSITRAN participantes.</li> <li>e) El lugar, fecha y hora de realización de la audiencia privada.</li> <li>f) Asuntos tratados en la audiencia privada.</li> </ul>		<p>corresponda a lo largo de todo el proceso de elaboración de propuesta tarifaria, por ello no es adecuado limitar este derecho únicamente hasta un día antes de la última audiencia pública, pues se niega la posibilidad de absolución de consultas y una mayor transparencia posterior a la fecha indicada.</p> <p>Por ello se sugiere eliminar la fecha límite de las audiencias privadas.</p>	<p>Con el objetivo de poder brindar un mayor espacio para que las Entidades Prestadoras puedan solicitar Audiencias Privadas con el Regulador, pero sin que se perjudique el normal desarrollo del procedimiento tarifario respectivo, se considera conveniente ampliar el plazo para que las Entidades Prestadoras puedan solicitar la realización de dichas audiencias, hasta un día antes del vencimiento del plazo para la recepción de comentarios por parte de los interesados.</p> <p>De este modo, las Entidades Prestadoras contarán con un mayor espacio de tiempo para solicitar Audiencias Privadas al Regulador, sin perjudicar el normal desarrollo del procedimiento, teniendo en cuenta que –como se ha indicado–, las Gerencias de Regulación y Estudios Económicos y de Asesoría Jurídica cuenta con un plazo de quince (15) días hábiles para presentar la Propuesta Tarifaria Final, contados precisamente desde el vencimiento del plazo para recepción de comentarios de los interesados.</p> <p>En consecuencia, <b>se acepta parcialmente el comentario.</b></p>
<p><b>Artículo 28.- Aprobación de la resolución que aprueba el informe tarifario del Ositrán</b></p> <p>28.1. En un plazo de quince (15) días de vencido el plazo para la recepción de comentarios a la propuesta tarifaria del Ositrán, prorrogables de manera excepcional por quince (15) días, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, con el apoyo de la Gerencia de Asesoría Jurídica, presentará a la Gerencia General el informe que sustente la resolución que aprueba la tarifa, adjuntando los siguientes documentos: (...)</p>	<p>LAP</p>	<p>Se sugiere incluir la siguiente referencia:</p> <p>28.1 “(...) en un plazo de quince (15) días de vencido el plazo para la recepción de comentarios a la propuesta tarifaria del OSITRAN, <b>establecido en el artículo 21.1,</b>”</p>	<p>La sugerencia que plantea LAP constituye una precisión de forma. Dado que ello podría aportar mayor claridad <b>se procede a aceptar su comentario.</b></p>
<p><b>Artículo 30.- Contenido de la resolución de inicio del procedimiento de oficio de fijación o revisión tarifaria</b></p> <p>30.1. La resolución de inicio del procedimiento de oficio de fijación o revisión tarifaria debe contener como mínimo lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) Identificación de la Entidad Prestadora.</li> <li>b) Servicios que serán objeto de la fijación o revisión tarifaria.</li> <li>c) Sustento para el inicio del procedimiento de fijación o revisión tarifaria.</li> </ul> <p>30.2. Asimismo, en la resolución de inicio, el Consejo Directivo establece el plazo máximo dentro del cual</p>	<p>APM Terminals y LAP</p>	<p>APM Terminals: Las modificaciones propuestas implican que, en los procedimientos de oficio de fijación y revisión tarifaria, la metodología se definirá durante el procedimiento y no previamente al inicio del mismo. Este cambio reduce la predictibilidad y la transparencia del procedimiento. Una disposición de esta naturaleza trasgrede el principio de predictibilidad o de confianza legítima de acuerdo al cual, la autoridad administrativa brinda a los administrados o sus representantes información veraz, completa y</p>	<p>Cabe recordar que el RETA vigente establece que la metodología para la fijación o revisión tarifaria se incluya como parte del contenido mínimo de la resolución de inicio de oficio del procedimiento tarifario (no antes del inicio del procedimiento tarifario, como señala APM Terminals en sus comentarios).</p> <p>Considerando los comentarios formulados por APM Terminals y LAP, se considera conveniente reincorporar el texto del RETA vigente respecto a este punto. Asimismo, a fin de brindar mayor claridad, se precisa que la metodología a que se refiere la resolución de inicio se encuentra referida a las metodologías señaladas en el artículo 16 del proyecto normativo.</p> <p>En consecuencia, <b>se acepta parcialmente</b> el comentario formulado por APM Terminals y LAP.</p>

<p>la Entidad Prestadora podrá presentar su propuesta tarifaria, la cual debe presentarse conforme al inciso 17.2 del artículo 17 del Reglamento. El plazo que se establezca para este efecto, no podrá ser menor de treinta (30) ni mayor de sesenta (60) días. Dicho plazo podrá ser prorrogado de forma excepcional y por única vez por un período máximo de treinta (30) días.</p>		<p>confiable sobre cada procedimiento a su cargo, de modo tal que, en todo momento, el administrado pueda tener una comprensión cierta sobre los resultados posibles que se podrían obtener. Recordemos además que una de las funciones de Ositrán de acuerdo a su Ley de Creación es operar el sistema tarifario de la infraestructura bajo su ámbito, dentro de ciertos límites establecidos en la norma, entre los que se encuentra establecer reglas claras y precisas para la correcta aplicación de las tarifas en los mercados donde no haya competencia, así como para su revisión y modificación, en los casos que corresponda. El establecimiento de reglas claras ex ante precisamente se encuentra vinculado con la predictibilidad que tiene que garantizarse a las empresas prestadoras bajo su ámbito de competencia. Con lo cual, se advierte que una disposición que impida a las entidades prestadoras a conocer la metodología a aplicar antes del inicio del proceso de revisión tarifaria, resulta contrario a las funciones del Regulador que éste está obligado a observar. Asimismo, trasgrede manifiestamente el principio de transparencia recogido en el Reglamento General del Ositrán de acuerdo al cual, éste debe velar por la adecuada transparencia en el desarrollo de sus funciones, siendo que toda decisión de cualquier órgano del Ositrán debe ser debidamente motivada y adoptarse de tal manera que los criterios a utilizarse sean conocidos y predecibles.</p>	
--	--	---	--



		<p>Adicionalmente, esto podría hacer que el procedimiento sea más largo, aumentando los costos administrativos. Asimismo, la elección de la metodología durante el proceso daría pie a que se produzcan inconsistencias entre concesionarios de un mismo subsector o en el cálculo del mismo concesionario a través del tiempo. Estas inconsistencias podrían traducirse en un trato desigual entre competidores o potenciales competidores, trasgrediendo el principio de imparcialidad por el cual las autoridades administrativas deben actuar sin ninguna clase de discriminación, otorgándoles tratamiento y tutela igualitarios frente al procedimiento.</p> <p>Ello, a su vez, generaría ineficiencias en el cálculo de la tarifa que impedirían que se alcancen los mejores resultados económicos para la sociedad.</p> <p>LAP: Se ha retirado de los requisitos de la Resolución que aprueba el inicio del procedimiento de revisión de tarifa, la Metodología a utilizarse. Hoy por hoy si es un requisito establecido en el artículo 54 del RETA.</p> <p>Se sugiere incluir nuevamente dicho requisito dentro de la Resolución de Inicio de Procedimiento Tarifario.</p>	
<p><b>Artículo 31.- Continuación del procedimiento de oficio de fijación o revisión tarifaria (...)</b></p> <p>31.2. El procedimiento de oficio se rige por las disposiciones contenidas en los artículos 17 al 28 del Reglamento, en lo que resulte aplicable.</p>	<p>LAP</p>	<p>Se sugiere corregir la siguiente referencia:</p> <p>31.2: "las disposiciones contenidas en los <b>artículos 19</b> al 28 del Reglamento,"</p>	<p>Efectivamente, se verifica que las disposiciones aplicables al procedimiento de oficio de fijación o revisión tarifaria son las contenidas en los artículos 19 al 28 del proyecto normativo. En ese sentido, <b>se acepta el comentario</b> y se procede a modificar la redacción del artículo conforme se observa en la versión final del proyecto normativo.</p>

<p><b>Artículo 33.- Evaluación de la existencia de condiciones de competencia</b></p> <p>33.1. Para determinar la existencia de condiciones de competencia en la prestación de un servicio, corresponde definir, previamente, el mercado relevante en el cual es brindado dicho servicio. Para la definición del mercado relevante se podrá considerar la definición contenida en el artículo 6 del Decreto Legislativo N° 1034 que aprueba la Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas, en lo que resulte aplicable</p> <p>33.2. Lo dispuesto en el presente artículo resulta de aplicación a la evaluación de la existencia de condiciones de competencia que corresponda realizar en el marco de un procedimiento de fijación, revisión o desregulación tarifaria.</p>	<p>Transportadora Callao</p>	<p>El Proyecto añade el artículo 33, "[e]valuación de la existencia de condiciones de competencia", punto sobre el cual el RETA vigente no incluía disposición alguna, estableciendo una serie de 'criterios mínimos' con la intención de reducir la incertidumbre y aumentar la predictibilidad en la evaluación de condiciones de competencia en los procedimientos tarifarios, aumentando la eficiencia de dichos procedimientos.</p> <p>No obstante, a pesar de que el objetivo de incluir dicho artículo es la reducción de incertidumbre y brindar una mayor predictibilidad, el Proyecto únicamente señala que "<u>se podrá considerar la definición [de mercado relevante] contenida en el artículo 6 de la Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas</u>" [subrayado agregado]. De esta manera, continúa la situación - reconocida por el Ositrán- de incertidumbre respecto a los criterios a emplearse para la definición de condiciones de competencia. Por ende, sugerimos una mayor precisión a los criterios que deberán ser tomados para dicha información, incluso estableciendo criterios definitivos.</p>	<p>A fin de brindar mayor certidumbre respecto a los criterios a emplearse para la definición de condiciones de competencia, <b>se acoge el comentario</b>. En tal sentido, se incluye la precisión solicitada conforme se puede observar en la versión final del proyecto normativo.</p>
<p><b>Artículo 39.- Fijación de tarifas para servicios derivados de la explotación de la infraestructura portuaria de uso público</b></p> <p>39.1. De conformidad con lo establecido en la Ley No. 26917 en los casos en que el Ositrán, los Administradores Portuarios, la Autoridad Portuaria correspondiente, consideren que no existen condiciones de competencia en mercados derivados la explotación de la infraestructura portuaria de uso público, que no estén sometidos</p>	<p>APM Terminals</p>	<p>Solicitamos aclarar en qué casos este artículo y procedimiento será de aplicación para los puertos concesionados.</p> <p>Nos explicamos, de acuerdo al título del artículo, el contenido del mismo está vinculado a la fijación tarifaria para infraestructura portuaria de uso público.</p>	<p>De conformidad con el Artículo III del Título Preliminar del proyecto normativo, el mismo es de aplicación supletoria a lo establecido en los contratos de concesión, tal como se indica a continuación:</p> <p><b>“Artículo III.- Aplicación supletoria del Reglamento</b>  <i>El presente Reglamento será de aplicación supletoria a lo establecido en los contratos de concesión de infraestructura de transporte de uso público. Las entidades prestadoras se sujetan a lo dispuesto en el presente Reglamento y a la regulación tarifaria que establezca el Ositrán, en todo lo que no se oponga a lo estipulado en sus respectivos contratos de concesión.”</i></p>

<p>a un Régimen Tarifario Regulado, deberá solicitar previamente al Indecopi que se pronuncie al respecto.</p> <p>39.2. Para tal efecto, siguiendo al Reglamento de la Ley del Sistema Portuario Nacional, el Indecopi tendrá un plazo perentorio de setenta (70) días para pronunciarse, contados a partir del día siguiente de recibida la respectiva solicitud. El referido pronunciamiento será notificado al Ositrán y a la Autoridad Portuaria Nacional.</p> <p>39.3. En el caso que el Indecopi se pronuncie señalando que no existen condiciones de competencia en el mercado en cuestión, la Autoridad Portuaria Nacional deberá proponer al Ositrán, dentro del plazo de setenta (70) días, contados desde la notificación de la respuesta del Indecopi, la Tarifa Máxima correspondiente, de acuerdo a las reglas de este Reglamento.</p> <p>39.4. Para tal efecto, de conformidad con lo establecido en el Literal c) del artículo 59 del Decreto Supremo No. 003-2004-MTC, Reglamento de la Ley del Sistema Portuario Nacional, modificado mediante Decreto Supremo No. 013-2004-MTC; la Autoridad Portuaria Nacional presentará su propuesta conforme a lo establecido en el artículo 17 del presente Reglamento.</p> <p>39.5. Una vez recibida la propuesta de la Autoridad Portuaria Nacional, el Ositrán deberá evaluar el inicio del procedimiento administrativo, en ese sentido, de ser el caso, se seguirá el procedimiento de fijación tarifaria a pedido de parte establecido en el Título II del Reglamento, sin perjuicio de la facultad del Ositrán de requerir información a la Entidad Prestadora conforme al artículo 14 del presente Reglamento.</p> <p>39.6. En el caso que la Autoridad Portuaria Nacional no cumpla con presentar su propuesta de fijación tarifaria ante el Ositrán en el plazo establecido anteriormente, el Ositrán realizará la fijación tarifaria de oficio, conforme al procedimiento de fijación tarifaria de oficio establecido en el Título II</p>		<p>En los contratos de concesión en ejecución, la fijación tarifaria solo correspondería a: (i) los nuevos servicios especiales que la entidad prestadora quiera fijar, siendo que, en tales casos, los contratos contemplan procedimientos específicos que difieren del procedimiento establecido en el presente artículo; y (ii) a los casos en los que los servicios no regulados, deban calificarse como regulados al haber desaparecido las condiciones de competencia.</p> <p>Entendemos entonces que el procedimiento descrito en el artículo 39.1 es el que sería aplicable a este último supuesto y no el procedimiento de fijación tarifaria previsto en los artículos 29 en adelante. De ser así solicitamos precisar que el procedimiento de fijación tarifaria de servicios nuevos seguirá los procedimientos establecidos en los contratos de concesión que pueden diferir del procedimiento previsto en el presente artículo.</p>	<p>Por tanto, del texto antes indicado resulta claro que, en caso el proyecto normativo contemplara un aspecto que se oponga a lo previsto en un contrato de concesión, prevalece las disposiciones estipuladas en el respectivo contrato de concesión. Siendo ello así, no resultaría necesario incluir una aclaración adicional en el proyecto normativo.</p> <p>Sin perjuicio de lo anterior, a fin de evitar posibles confusiones por parte de las Entidades Prestadoras de servicios portuarios, se estima conveniente incorporar un inciso a cada artículo del Capítulo IV del Título II del proyecto normativo con la finalidad de aclarar que dichos artículos resultan de aplicación cuando no contravienen las disposiciones establecidas en los contratos de concesión o cuando dichos contratos no contemplen un procedimiento tarifario específico. Dichas precisiones en la versión final del proyecto normativo.</p> <p>Por tanto, <b>se da por atendido el comentario</b> formulado por APM Terminals, respecto a este punto.</p>
--	--	--	---

<p>del Reglamento, aplicándose para tal efecto un plazo máximo de setenta (70) días, contados desde el día siguiente a la fecha de vencimiento del plazo de la Autoridad Portuaria Nacional para presentar la propuesta correspondiente ante el Ositrán.</p>			
<p><b>Artículo 40.- Revisión de Tarifas Máximas reguladas de servicios portuarios a solicitud de la Entidad Prestadora</b></p> <p>40.1. En los casos de revisión de Tarifas Máximas aplicables a los servicios portuarios prestados por una Entidad Prestadora, que estén sujetos al Régimen de Regulación Tarifaria, las Entidades Prestadoras podrán remitir su propuesta de revisión tarifaria a la Autoridad Portuaria Nacional con copia al Ositrán.</p> <p>40.2. Es competencia exclusiva del Ositrán, evaluar la admisibilidad y procedencia de la solicitud presentada por la Entidad Prestadora. Para tal efecto, dentro de los primeros tres (03) días de recibida dicha solicitud, el Ositrán deberá solicitar a la Entidad Prestadora, de ser el caso, que realice las subsanaciones a que hubiera lugar en un plazo máximo de cinco (05) días, contados desde el día siguiente a la recepción de la notificación relativa al requerimiento de subsanación.</p> <p>40.3. Una vez efectuada la subsanación respectiva, corresponde a la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos evaluar la procedencia de la solicitud y seguir el procedimiento señalado en el presente reglamento. En caso de ser procedente la solicitud, se remitirá a la Autoridad Portuaria Nacional la Resolución del Consejo Directivo que declara procedente la solicitud, así como el informe de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos. Recibida la Resolución relativa a la declaración de procedencia, la Autoridad Portuaria deberá remitir su propuesta tarifaria al Ositrán, en un plazo máximo de setenta (70) días.</p> <p>40.4. Para tal efecto, de conformidad con lo establecido en el Literal c) del artículo 59 del Decreto Supremo N° 003-2004-MTC, Reglamento de la Ley del</p>	<p>APM Terminals</p>	<p>Entendemos que este artículo se refiere a la revisión tarifaria quinquenal que establecen algunos contratos de concesión. El artículo 11 del RETA establece que en caso el contrato de concesión establezca que corresponde la revisión tarifaria, ésta deberá ser efectuada de oficio. En ese sentido, solicitamos precisar que este artículo no sería de aplicación a tales casos.</p>	<p>El artículo bajo comentario, aplica para revisiones tarifarias a solicitud de la Entidad Prestadora. De acuerdo con el artículo 11 del proyecto normativo, cuando existe un mandato contractual de revisión tarifaria, el procedimiento de revisión tarifaria se inicia de oficio. Siendo ello así, no sería necesario incorporar una precisión adicional en el proyecto normativo respecto a este punto.</p> <p>Sin perjuicio de lo anterior, considerando el comentario formulado por APM Terminals, se incorpora una precisión en el artículo 11 del proyecto normativo, de modo que quede claro que, cuando la revisión tarifaria se realiza por mandato contractual conforme al artículo 11 del RETA, resulta de aplicación los artículos 29 a 31 del proyecto normativo (que desarrolla las etapas de un procedimiento de oficio).</p> <p>Asimismo, como se ha indicado en el punto anterior, se ha incorporado un inciso a cada artículo del Capítulo IV del Título II del proyecto normativo con la finalidad de aclarar que dichos artículos resultan de aplicación cuando no contravienen las disposiciones establecidas en los contratos de concesión o cuando dichos contratos no contemplan un procedimiento tarifario específico. Dichas precisiones se reflejan en la versión final del proyecto normativo.</p> <p>Por tanto, <b>se da por atendido</b> el comentario formulado por APM Terminals, respecto a este punto.</p>

<p>Sistema Portuario Nacional, modificado mediante Decreto Supremo N° 013-2004-MTC; la Autoridad Portuaria Nacional presentará su propuesta conforme a lo establecido en el artículo 17 del presente Reglamento.</p> <p>40.5. Una vez recibida la propuesta de la Autoridad Portuaria Nacional se seguirá el procedimiento revisión tarifaria a pedido de parte establecido en el Título II del Reglamento, sin perjuicio de la facultad del Ositrán de requerir información a la Entidad Prestadora conforme al artículo 14 del presente Reglamento.</p> <p>40.6. En el caso que la Autoridad Portuaria Nacional no cumpla con presentar su propuesta de revisión tarifaria ante el Ositrán en el plazo establecido anteriormente, el Ositrán realizará la revisión tarifaria de oficio, conforme al procedimiento de revisión tarifaria de oficio establecido en el Título II del Reglamento, aplicándose para tal efecto un plazo máximo de setenta (70) días, contados desde el día siguiente a la fecha de vencimiento del plazo de la Autoridad Portuaria Nacional para presentar la propuesta correspondiente ante el Ositrán.</p>			
<p><b>Artículo 41.- Revisión de Tarifas Máximas reguladas de servicios portuarios a iniciativa del Ositrán.</b></p> <p>41.1. En los casos que el Ositrán considere necesaria una revisión de Tarifas Máximas aplicables a los servicios portuarios sujetos al régimen de regulación tarifaria deberá solicitar a la Autoridad Portuaria Nacional la respectiva propuesta tarifaria, quien para tal efecto contará con un plazo perentorio de setenta (70) días contados a partir del día siguiente de la recepción de solicitud del Ositrán.</p> <p>41.2. De conformidad con lo establecido en el Literal c) del artículo 59 del Decreto Supremo N° 003-2004-MTC, Reglamento de la Ley del Sistema Portuario Nacional, modificado mediante Decreto Supremo N° 013-2004-MTC; la Autoridad Portuaria Nacional</p>	<p>APM Terminals</p>	<p>Solicitamos confirmar si la revisión tarifaria a la que se hace mención en este artículo es la revisión quinquenal del factor de productividad que establecen los contratos de concesión, o si por el contrario será de aplicación el artículo 41 del RETA.</p> <p>De ser así, de acuerdo al artículo 11 del RETA, cuando el contrato de concesión establezca que corresponde fijar o revisar una tarifa, la revisión siempre se inicia de oficio. En ese sentido, entendemos que para tales casos no sería aplicable el presente artículo. Ello no queda claro del texto propuesto y debería precisarse.</p>	<p>El artículo bajo comentario aplica cuando el Ositrán considera necesario efectuar una revisión tarifaria. Como se indicó en el punto anterior, cuando existe un mandato contractual de revisión tarifaria, dicho procedimiento debe llevarse a cabo de manera obligatoria, habiéndose previsto en el artículo 11 del proyecto normativo los artículos aplicables en dicho caso.</p> <p>Asimismo, como se ha indicado en el punto anterior, se ha incorporado un inciso a cada artículo del Capítulo IV del Título II del proyecto normativo con la finalidad de aclarar que dichos artículos resultan de aplicación cuando no contravienen las disposiciones establecidas en los contratos de concesión o cuando dichos contratos no contemplen un procedimiento tarifario específico. Dichas precisiones se reflejan en la versión final del proyecto normativo.</p> <p>Por tanto, <b>se da por atendido el comentario</b> formulado por APM Terminals respecto a este punto.</p>

<p>presentará su propuesta conforme a lo establecido en el artículo 17 del presente Reglamento.</p> <p>41.3. Una vez recibida la propuesta de la Autoridad Portuaria Nacional se seguirá el procedimiento conforme al procedimiento de revisión tarifaria de oficio establecido en el Título II del Reglamento, sin perjuicio de la facultad del Ositrán de requerir información a la Entidad Prestadora conforme al artículo 14 del presente Reglamento.</p> <p>41.4. En el caso que la Autoridad Portuaria Nacional no cumpla con presentar su propuesta de revisión tarifaria ante el Ositrán en el plazo establecido anteriormente, el Ositrán realizará la revisión tarifaria de Oficio, conforme al procedimiento de revisión tarifaria de oficio establecido en el Título II del presente Reglamento, aplicándose para tal efecto un plazo máximo de setenta (70) días, contados desde el día siguiente a la fecha de vencimiento del plazo de la Autoridad Portuaria Nacional para presentar la propuesta correspondiente ante el Ositrán, dicho plazo máximo únicamente podrá ser ampliado con el objeto de salvaguardar el derecho de defensa de los interesados involucrados, conforme al principio de debido procedimiento, establecido por la Ley del Procedimiento Administrativo General - Ley N° 27444.</p>			
<p><b>Artículo 43.- Medios impugnatorios</b></p> <p>43.1. Frente a las resoluciones que aprueben la fijación, revisión o desregulación de tarifas relativas a los servicios prestados por las Entidades Prestadoras, y frente a las resoluciones tarifarias que pongan fin al procedimiento desestimando la fijación, revisión o desregulación correspondiente; las entidades prestadoras podrán interponer recurso de reconsideración ante el Consejo Directivo del Ositrán. El recurso de reconsideración podrá ser interpuesto dentro de los quince (15) días posteriores a la fecha de recepción de la notificación correspondiente.</p>	<p>LAP, Hebert Mayo y Transportadora Callao</p>	<p>LAP señala que, en este artículo se ha eliminado la referencia a la Ley de Procedimiento Administrativo General, sin embargo, dicha ley si aplica supletoriamente a la norma materia de comentario. Se sugiere incluir una disposición general que establezca su aplicación supletoria al nuevo RETA.</p> <p>Hebert Mayo indica que, en el artículo 43 del RETA se señala que</p>	<p>La Ley N° 27383, dispone que la aplicación del recurso impugnatorio interpuesto por las Empresas Prestadoras y los Organismos Representativos de Usuarios en contra de la resolución emitida por el Organismo Regulador se regirá por las disposiciones establecidas en la Ley del Procedimiento Administrativo General para el recurso de reconsideración. Por tanto, considerando los comentarios formulados por Transportadora Callao, LAP y Hebert Mayo, y en línea con lo dispuesto en la Ley N° 27383, se realizan precisiones al proyecto normativo para indicar que procede la interposición del recurso impugnatorio, de conformidad con lo dispuesto en la Ley N° 27383 y el TUO de la LPAG.</p> <p>En consecuencia, <b>se da por atendidos los comentarios</b> antes señalados.</p>

<p>43.2 El Consejo Directivo contará con un plazo máximo de treinta (30) días para resolver el recurso de reconsideración con base al informe elaborado por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos con el apoyo de Gerencia de Asesoría Jurídica.</p> <p>43.3. Serán declarados improcedentes los recursos impugnativos que se basen en la presentación de nuevas pruebas o argumentos, siempre que los mismos impliquen la modificación o desvirtúen la propuesta tarifaria original o se basen en información producida con posterioridad a la fase de consultas y audiencias públicas</p>		<p>las resoluciones que aprueban la fijación, revisión o desregulación de tarifas pueden ser impugnadas por las Entidades Prestadoras. Sobre ello, indica que sería conveniente precisar que dichas resoluciones podrían ser impugnadas también por terceros con legítimo interés, como es el caso de los usuarios.</p> <p>Por su parte, el numeral 3 del artículo 43 del Proyecto establece lo siguiente: "serán declarados improcedentes los recursos impugnativos que se basen en la presentación de nuevas pruebas o argumentos, siempre que los mismos impliquen la modificación o desvirtúen la propuesta tarifaria original o se basen en información producida con posterioridad a la fase de consultas y audiencias públicas"</p> <p>No existe sustento legal alguno para la propuesta del Ositrán de declarar improcedente este tipo de recursos impugnativos. Esta limitación al derecho de contradicción del administrado no se encuentra establecida en la Ley de Transparencia y Simplificación de los Procedimientos Regulatorios de Tarifas, ni en otra norma con rango de ley del ordenamiento.</p> <p>El numeral 43.3 del Proyecto busca restringir la presentación de nuevas pruebas que <i>"impliquen la modificación o desvirtúen la propuesta tarifaria original"</i> o aquellas que <i>"se basen en información producida con posterioridad a la fase de consultas y audiencias públicas"</i>. Sin embargo, el TUO de la LPAG otorga a los</p>	
---	--	---	--

		<p>administrados el derecho a presentar medios probatorios en cualquier etapa del procedimiento, incluso en etapa de impugnación". El numeral 3 del artículo 174 del TUO de la LPAG enfatiza que no existe ninguna restricción a la presentación de pruebas sobrevinientes [tales como "aquellas que se basen en información producida con posterioridad a la fase de consultas y audiencias públicas"] mientras dure el procedimiento. En consecuencia, el TUO de la LPAG no establece causal alguna para declarar La improcedencia de recursos de reconsideración en base al tipo de prueba introducida como sustento del medio impugnatorio.</p> <p>Si bien es cierto que el RETA vigente del Ositrán incluye una restricción de un tenor similar", las modificaciones a la LPAG introducidas en los años posteriores a la aprobación del RETA vigente hacen incompatible a La restricción del numeral 43.3 del Proyecto con Las reglas actuales del procedimiento administrativo. Ello debido a que el Artículo II del Título Preliminar del TUO de la LPAG impide a las entidades de la Administración Pública—incluyendo a los reguladores— el establecer condiciones menos favorables al administrado en procedimientos especiales, como lo es el caso de un procedimiento de fijación o revisión tarifaria.</p> <p>La Exposición de Motivos del Decreto Legislativo 1272, el cual introduce esta modificación, establece claramente que el objetivo de dicho artículo es otorgar un marco mínimo de protección al</p>	
--	--	---	--



administrado, el cual opere ya no con carácter supletorio, sino que cuente con carácter general. "Con las modificaciones **se busca que esta norma contenga disposiciones comunes que regulen[n] todos los procedimientos administrativos desarrollados en las entidades, incluyendo los procedimientos especiales.** Asimismo, se tiene como finalidad que las leyes que crean y regulan los procedimientos especiales no impongan condiciones menos favorables a los administrados que aquellos regulados en la LPAG. No tomar en cuenta lo anterior implicaría ir en contra de L.) la existencia **de un parámetro de unidad como criterio rector de los procedimientos administrativos v la actuación estatal**" [Énfasis Agregado].

De la misma opinión son CASSAGNE ("*La diversidad de procedimientos especiales en la Administración Pública (...) justifica que se procure establecer normas uniformes para todos los sectores de la Administración Pública*") y MORÓN URBINA, quien — además— señala en forma explícita que el Artículo II del Título Preliminar del TUO de la LPAG extiende directamente su protección a aquellos recursos por medio de los cuales se ejercita el derecho de contradicción del administrado, como son los medios impugnatorios:

*"Una de las reformas más importantes del DL 1272 fue **extender el ámbito de aplicación de la LPAG hacia el interior de***

		<p><b><u>los procedimientos especiales seguidos por las entidades públicas.</u></b> En la LPAG se encuentran determinado los principios y normas que [...] regulan el modo de elaboración, las condiciones de validez y eficacia, <b><u>los modos de revisión</u></b> y los medios de ejecución de actos administrativos" [Énfasis agregado].</p> <p>De esta manera, aun si es que el Proyecto reitera una disposición similar a la existente en el RETA vigente, dicha restricción establece condiciones menos favorables al administrado que la LPAG. por lo que —aun siendo parte de la regulación aplicable a un procedimiento especial— el numeral 3 del artículo 43.3 del Proyecto se encuentra en contravención directa al TUO de la LPAG. deviniendo en ilegal.</p> <p>Solicitamos por ello la eliminación de la disposición comentada.</p>	
	CORPAC	<p>Los recursos de reconsideración presentados por la entidad prestadora deberían tener otra instancia, fin no afectar la sostenibilidad económica de la entidad por ejemplo ante una reducción de las tarifas. (Se citó el ejemplo en la Audiencia Pública que en el caso de CORPAC por un aspecto administrativo al no contar con la aprobación de FONAFE de un rubro de gasto de personal dentro del proceso de revisión tarifaria no fue considerado en el Flujo de Caja Económico; posteriormente dicho gasto fue aprobado por FONAFE y CORPAC se vio afectada considerablemente al no incluir el</p>	<p>De acuerdo con el artículo 17 del REGO del Ositrán, corresponde al Consejo Directivo, en única instancia administrativa, ejercer la función reguladora. Asimismo, de conformidad con el artículo 6 de la Ley 27332, Ley Marco de Organismos Reguladores, el Consejo Directivo es el órgano de dirección máximo de cada Organismo Regulador.</p> <p>De otro lado, de acuerdo con el artículo 219 del TUO de la LPAG, el recurso de reconsideración se interpondrá ante el mismo órgano que dictó el primer acto que es materia de la impugnación y deberá sustentarse en nueva prueba. En los casos de actos administrativos emitidos por órganos que constituyen única instancia no se requiere nueva prueba.</p> <p>Por tanto, considerando que el Consejo Directivo del Ositrán tiene competencia exclusiva para ejercer función reguladora, y que constituye una instancia única en dicha materia, contra las decisiones que emite dicho colegiado en el marco de los procedimientos de fijación, revisión o desregulación tarifaria, únicamente procede interponer recurso de reconsideración, el cual es resuelto por dicho órgano colegiado, dándose por agotada la vía administrativa. Ello, sin perjuicio que, luego de agotada dicha vía administrativa, se pueda cuestionar el pronunciamiento emitido por parte del</p>

		Regulador el gasto de personal aprobado por FONAFE).	Consejo Directivo del Ositrán ante el Poder Judicial, en la vía contenciosa administrativa.  Por tanto, <b>no se acoge el comentario</b> formulado por CORPAC.
<p><b>Artículo 45.- Reajuste de tarifas</b></p> <p>45.1. Corresponde a la Entidad Prestadora realizar el reajuste de tarifas conforme a lo establecido en el contrato de concesión o en la resolución que emita el Ositrán.</p> <p>45.2. Para que la tarifa reajustada entre en vigencia, la Entidad Prestadora debe cumplir las reglas establecidas en los incisos 50.2 a 50.4 del artículo 50 de este Reglamento.</p> <p>45.3. Corresponde al Ositrán verificar que el reajuste efectuado por la Entidad Prestadora cumple con lo establecido en el contrato de concesión o en la respectiva resolución del Ositrán.</p>	APM Terminals	A fin de dar mayor previsibilidad y seguridad jurídica a los concesionarios, debe precisarse cuál es el plazo que tiene Ositrán para verificar que el reajuste efectuado cumple con lo establecido en el contrato de concesión. Dicho plazo debe coincidir con el plazo entre la notificación al Regulador de las nuevas tarifas y la fecha de entrada en vigencia de las mismas a fin de evitar posteriores modificaciones.	<p>Los Concesionarios deben remitir sus reajustes tarifarios observando lo previsto en sus respectivos contratos de concesión, o en la resolución que emita el Ositrán. Dichas disposiciones son de pleno conocimiento por parte del Concesionario al remitir sus ajustes tarifarios, por lo que la previsibilidad y la seguridad jurídica a los que hace referencia APM Terminals, se encuentran plenamente garantizados.</p> <p>Sin perjuicio de ello, en el proyecto normativo se señala que este Regulador verificará que los reajustes tarifarios efectuados por las Entidades cumplan precisamente con dichas disposiciones contractuales o las disposiciones normativas pertinentes. Dicha labor de verificación no constituye un procedimiento administrativo que requiera la emisión de un pronunciamiento por parte de este Regulador en un determinado plazo, a efectos de que puedan entrar en vigencia las nuevas tarifas de las Entidades Prestadoras. En efecto, la función del Ositrán en este caso, tiene por finalidad verificar el cumplimiento de lo dispuesto en el contrato de concesión o en la resolución del Ositrán. Así, en caso se detectase algún incumplimiento de las disposiciones antes indicadas, este Regulador se encuentra facultado para adoptar las medidas correctivas del caso, así como para establecer las sanciones que correspondan por dichos incumplimientos.</p> <p>En consecuencia, <b>no se acoge el comentario</b> formulado por APM Terminals.</p> <p>Sin perjuicio de lo anterior, y a fin de evitar posibles confusiones por parte de las Entidades Prestadoras, se considera pertinente incluir una precisión en el texto del proyecto normativo que se encuentra en el RETA vigente, respecto a que los reajustes que realizan las Entidades Prestadoras no requieren de un procedimiento ni una resolución por parte de Ositrán, tal como se puede apreciar en la versión final del proyecto normativo.</p>
<p><b>Artículo 48.- Contenido mínimo del tarifario</b></p> <p>48.1. El tarifario de las entidades prestadora debe contener como mínimo lo siguiente:</p> <p>a) Fecha de entrada en vigencia del tarifario, así como de las modificaciones que se efectúen al mismo.</p> <p>b) Nombre del servicio.</p> <p>c) Descripción detallada y alcance del servicio.</p> <p>d) Tarifa o precio a cobrarse por el servicio, incluyendo IGV en caso corresponda.</p>	APM Terminals, Bany Martel, Aeropuertos Andinos del Perú	Bany Martel: En el proyecto de Reglamento se define el término Tarifas como aquella contraprestación monetaria que se paga por la prestación de servicios regulados derivados de la explotación de la infraestructura de transporte de uso público. ¿Elo incluye también las Tarifas Diferenciadas en el caso de los contratos de carreteras? Realizar la precisión respectiva para asegurar	<p>(i) <b>Sobre los comentarios formulados por Bany Martel sobre tarifas diferenciadas y tarifas según cantidad de ejes:</b> La definición de "tarifa" comprende las tarifas diferenciadas que cobran las Entidades Prestadoras conforme a lo establecido en los respectivos contratos de concesión y de acuerdo con la normativa que rige sobre la materia, pues corresponde a la contraprestación monetaria que se paga por la prestación de servicios regulados derivados de la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público.</p> <p>Sin perjuicio de ello, para mayor claridad, se precisa que la información relativa a las "tarifas diferenciadas" forman parte del contenido mínimo del Tarifario. Por tanto, <b>se acoge este comentario</b> formulado por el administrado.</p>

<p>e) Unidad de cobro.</p> <p>f) Condiciones para la aplicación y pago de la tarifa y precio.</p> <p>g) Ofertas, descuentos y promociones u otros que formen parte de su política comercial, las circunstancias compensatorias que sustentan su aplicación, y su plazo de vigencia.</p> <p>h) Lista de recargos y condiciones para su aplicación, en caso corresponda.</p> <p>i) Exoneraciones de pago de tarifa cuando corresponda.</p> <p>j) Tipo de cambio referencial, de ser el caso.</p> <p>48.2. La descripción y el alcance del servicio antes indicados podrá ser consignada en un anexo que formará parte integrante del tarifario.</p>		<p>mayor transparencia para los usuarios.</p> <p>El Reglamento de Tarifas debería establecer la cantidad de ejes respecto de los cuales las Entidades Prestadoras deben publicar sus Tarifas, para asegurar una mayor transparencia en beneficio de los usuarios.</p> <p>APM Terminals: Ya que algunos concesionarios tienen la obligación de mantener un Reglamento de Tarifas de acuerdo al contrato de concesión, sugerimos que la descripción detallada de las condiciones y alcance del servicio esté detallada en el Reglamento de Tarifas y no en el tarifario, a fin de que este último sea una herramienta de fácil lectura. Cabe señalar que al final del artículo bajo comentario, se establece que el detalle de los servicios puede ir en un Anexo adjunto al tarifario. Sugerimos que tal Anexo sea sustituido a discreción de la Entidad Prestadora, por el Reglamento de Tarifas, a fin de no tener 3 documentos que actualizar con cada cambio tarifario o de condiciones que además podrían generar una confusión innecesaria a los usuarios.</p> <p>El contenido mínimo del Tarifario, que se propone en el Proyecto, incluirá Tarifas, Precios, recargos, ofertas y descuentos. No obstante, no se aborda a los servicios que no califican como servicios especiales y sus precios, que por su naturaleza no se encuentran bajo el ámbito de competencia del Ositrán. Sugerimos</p>	<p>Por otro lado, en cuanto a la cantidad de ejes respecto de los cuales las Entidades Prestadoras deben publicar sus tarifas, se considera pertinente incluir una precisión sobre ello en el proyecto normativo, a fin de brindar mayor claridad a las Entidades Prestadoras sobre la información que deben consignar en el Tarifario, así como para garantizar mayor transparencia en beneficio de los usuarios. En consecuencia, <b>se acoge este comentario formulado</b> por el administrado.</p> <p>(ii) <b>Sobre el comentario formulado por APM Terminals relativa a la descripción y alcance de los servicios:</b> En su mayoría, las Entidades Prestadoras que explotan infraestructura portuaria se encuentran obligadas a contar con un Reglamento de Tarifas y Precios. Es precisamente en los casos de los servicios derivados de la explotación de infraestructura portuaria que la extensión de la descripción y alcance de los mismos puede ser extensa debido a su complejidad. Considerando ello, resulta razonable que, en tales casos, dichas Entidades Prestadoras puedan incorporar la información antes indicada en sus respectivos Reglamentos de Tarifas y Precios. Sin embargo, debe tenerse en cuenta que, dicha regla no puede hacerse extensiva a todos los casos, pues no todas las Entidades Prestadoras (incluso, no todas las Entidades Prestadoras que explotan infraestructura Portuaria) se encuentran obligadas a contar con un Reglamento de Tarifas y Precios conforme a lo previsto en sus respectivos contratos de concesión. Siendo ello así, <b>se acepta parcialmente el comentario</b> formulado por APM Terminals.</p> <p>(iii) <b>Sobre el comentario formulado por Aeropuertos Andinos del Perú y APM Terminals relativo a los precios:</b> En cuanto a la incorporación de la información relativa a los precios que cobran las Entidades Prestadoras, cabe recordar que el RETA vigente contempla la obligación de las Entidades Prestadoras de incorporar en sus respectivos Tarifarios, la información relativas a los precios que cobran a los usuarios. Ello, en línea con lo previsto también en el Reglamento de Usuarios de Transporte de Uso Público del Ositrán. Por tanto, la obligación de las Entidades Prestadoras sobre incorporar información relativa a los precios en sus respectivos Tarifarios, no constituye una obligación nueva para las mismas.</p> <p>Ahora bien, en el proyecto normativo se incorpora una definición de “precio”, a fin de brindar mayor claridad respecto a la información que deben consignar las Entidades Prestadoras en sus Tarifarios. Cabe señalar que, los precios que cobran las Entidades Prestadoras no se encuentran sujetas a regulación por parte del Ositrán, toda vez que el monto de los mismos es determinado libremente por las Entidades Prestadoras. Sin perjuicio de ello, tal como ocurre con el RETA vigente, teniendo en cuenta que los precios forman parte del contenido del Tarifario, la Entidad Prestadora tiene la obligación de respetar las reglas de publicidad y entrada en vigencia correspondientes. Asimismo, corresponde al Ositrán verificar que la Entidad Prestadora haya cumplido con dichas reglas de publicidad y entrada en vigencia. Del mismo modo, corresponde</p>
---	--	---	--

		<p>que estos servicios se encuentren en el Tarifario con fines informativos sin que ello suponga que se encuentran bajo el ámbito de supervisión del Ositrán.</p> <p>Solicitamos aclarar expresamente qué implica la inclusión de los recargos en el tarifario, considerando que el Ositrán no tiene competencia sobre los mismos conforme al comentario efectuado al artículo IV numeral 10. ¿Significa que también van a estar sujetos a verificación? ¿qué clase de verificación hará el Ositrán sobre los recargos?</p> <p>Aeropuertos Andinos del Perú: Los precios no deberían de estar publicados y/o remitirse al Ositrán, toda vez que, los precios corresponden a servicios no regulados.</p>	<p>al Ositrán verificar que dichos precios se ajustan a lo previsto en el respectivo contrato de concesión.</p> <p>Por tanto, <b>no se acoge el comentario</b> formulado por APM Terminals y Aeropuertos Andinos del Perú.</p> <p>(iv) <b>Sobre el comentario formulado por APM Terminals relativo a los recargos:</b> Como se ha indicado previamente, las disposiciones incorporadas en el Proyecto del RETA relativas a los recargos, se encuentran enmarcadas en las competencias que han sido asignadas a Ositrán.</p> <p>Asimismo, teniendo en consideración que los recargos formarán parte del contenido mínimo del Tarifario de las Entidades Prestadoras, las mismas serán objeto de supervisión por parte del Ositrán. Así, corresponderá a este Regulador verificar que la Entidad Prestadora cumpla con lo establecido en el contrato de concesión y en las disposiciones emitidas por el Ositrán.</p> <p>Por tanto, <b>no se acoge el comentario</b> formulado por APM Terminals.</p>
<p><b>Artículo 49.- Obligación de publicar el tarifario y sus modificaciones</b></p> <p>49.1. Las entidades prestadoras tienen la obligación de mantener publicado en su página web su tarifario vigente, el cual debe contener como mínimo la información a que se refiere el artículo 48 del Reglamento. El tarifario vigente debe estar disponible también en todas las oficinas comerciales y los locales de las entidades prestadoras, así como en los puntos de recaudación ubicados en las infraestructuras a su cargo.</p> <p>49.2. En caso se realice modificaciones al contenido del tarifario, la entidad prestadora debe publicar en su página web, así como en todas sus oficinas comerciales, locales y puntos de recaudación ubicados en las infraestructuras a su cargo, la materia de modificación indicando la fecha prevista para su entrada en vigencia, en los plazos que se establecen en el presente Reglamento.</p>	<p>Aeropuertos Andinos del Perú</p> <p>Juan Carlos León</p>	<p>Se deberá especificar y/o confirmar que la publicación del tarifario sólo se realizará en la página web y sedes de la Entidad Prestadora</p> <p>Juan Carlos León: El objetivo de la publicación es que los usuarios conozcan las tarifas, por lo que las mismas podrían ser informadas por las Entidades Prestadoras a los clientes mediante comunicación electrónica.</p>	<p>El ahora artículo 48 del proyecto normativo señala que la Entidad Prestadora debe publicar su Tarifario en su página web, así como en todas sus oficinas comerciales, locales y puntos de recaudación ubicados en las infraestructuras a su cargo; no siendo necesario incluir una precisión adicional en el proyecto normativo.</p> <p>Por tanto, <b>no se acoge el comentario</b> de Aeropuertos Andinos del Perú.</p> <p>(i) <b>Sobre el comentario formulado por Juan Carlos León:</b> Los medios de difusión previstos en el proyecto normativo tienen por finalidad asegurar que todos los usuarios puedan acceder con la debida antelación, entre otras, a las tarifas que cobran las Entidades Prestadoras. Sin perjuicio de cumplir con los mecanismos de difusión contemplados en el proyecto normativo, las Entidades Prestadoras pueden informar, mediante comunicación electrónica, a sus clientes sobre las tarifas consignadas en su respectivo Tarifario.</p> <p>En consecuencia, <b>no se acoge este comentario</b> formulado por el administrado.</p>

<p><b>Artículo 50.- Entrada en vigencia del Tarifario y sus modificaciones</b></p> <p>50.1. En el caso de nuevas concesiones, el tarifario entra en vigencia a partir de la fecha de inicio de la explotación de la concesión. En ese caso, la Entidad Prestadora debe comunicar a OSITRAN su tarifario y publicar el mismo conforme al artículo 49.1 del artículo 49 del Reglamento, a más tardar en la fecha que entre en vigencia el mismo.</p> <p>50.2 Cuando se incorporen modificaciones al tarifario, referidas a las tarifas o recargos, las entidades prestadoras deben publicar la materia de modificación, conforme a lo dispuesto en el inciso 49.2 del artículo 49 del Reglamento, como mínimo diez (10) días antes a la fecha prevista para su entrada en vigencia, para conocimiento de los usuarios. La Entidad Prestadora debe comunicar al Ositrán la materia de modificación, a más tardar en la fecha que realice la respectiva publicación.</p> <p>50.3. En el caso de reajuste de tarifas en los que la información para hacer el reajuste se encuentre disponible con menos de diez (10) días de anticipación a la fecha en que la tarifa deba entrar en vigencia, la Entidad Prestadora debe publicar la tarifa reajustada conforme al inciso 49.2 del artículo 49 del Reglamento, a más tardar el mismo día de su entrada en vigencia, para conocimiento de los usuarios. La Entidad Prestadora debe comunicar al Ositrán el reajuste de la tarifa antes indicada, a más tardar en la fecha que entre en vigencia.</p> <p>50.4. En los casos que la modificación del tarifario involucre una reducción de la tarifa como resultado de un reajuste de tarifa, o una reducción de recargos, la Entidad Prestadora debe publicar la materia de modificación conforme al inciso 49.2 del artículo 49 del Reglamento, a más tardar el día que entre en vigencia la referida modificación, para conocimiento de los usuarios. La Entidad Prestadora debe comunicar al Ositrán la materia de modificación a más tardar en la fecha que entre en vigencia.</p>	<p>APM Terminals,  LATAM, Daniel Echevarría</p>	<p>APM Terminals: Sugerimos unificar los plazos con la publicación y entrada en vigencias de los tarifarios respecto de tarifas y recargos, Reglamento de tarifas, promociones y descuentos, en cinco días hábiles.</p> <p>LATAM: Respecto a los plazos para la entrada en vigencia de los precios, descuentos, ofertas y promociones contenidos en el Tarifario, consideramos que proponer que los precios puedan entrar en vigencia en la misma fecha en que sea comunicado al Regulador y que sea publicado para conocimiento de los Usuarios Intermedios, genera una situación de indefensión para los Usuarios Intermedios, ello toda vez que, conforme conoce el Ositrán, los Usuarios Intermedios suelen planificar de manera previa sus presupuestos y los gastos en los que incurren para prestar los Servicios a los Usuarios Finales.</p> <p>En ese sentido, que los precios se encuentren sujetos a una posible modificación instantánea, resulta perjudicial pues elimina cualquier posible planeamiento presupuestario por parte de los Usuarios Intermedios, generando la posibilidad de que se vean en la necesidad de incurrir en gastos mucho mayores, de un momento a otro, por la modificación que decida unilateralmente la Entidad Prestadora.</p> <p>Dicho desconocimiento y posible inestabilidad en los precios, no sólo afectaría a los Usuarios Intermedios, pues también podría generar que ante la imposibilidad de realizar una</p>	<p>(ii) <b>Sobre los comentarios formulados por APM Terminals y LATAM relativos al plazo de publicación para la entrada en vigencia de las tarifas, precios, recargos, y promociones, ofertas, descuentos, paquetes de servicios y promociones en general.</b></p> <p>En atención al comentario formulado por APM Terminals, se ha estandarizado en la medida de lo posible el plazo de entrada en vigencia del Tarifario y del Reglamento de Tarifas y Precios, y de sus respectivas modificaciones. Ello, teniendo en cuenta que, el Tarifario comprende información que se encuentra relacionada a aquella que se consigna en el Reglamento de Tarifas y Precios.</p> <p>Respecto al plazo de entrada en vigencia de determinados conceptos que se incluyen en el tarifario, debe mencionarse que, se ha previsto estandarizar también en la medida de lo posible la entrada en vigencia de dichos conceptos. Así, de manera general, puede mencionarse que, se ha previsto que los descuentos, ofertas, promociones, precios y recargos, entren en vigencia en un plazo de cinco (05) días hábiles desde su publicación; mientras que, en el caso de las tarifas, se mantiene que las mismas deberán publicarse con diez (10) días hábiles de anticipación.</p> <p>En consecuencia, <b>se acoge el comentario</b> formulado por LATAM y <b>se acoge parcialmente el comentario</b> formulado por APM Terminals.</p> <p>(iii) <b>Sobre el comentario formulado por Daniel Echevarría sobre una posible inconsistencia en los numerales 50.3 y 50.4:</b></p> <p>Al respecto, se ha precisado en el proyecto normativo la oportunidad en la cual las entidades prestadoras deben comunicar la modificación del tarifario al Regulador. Por tanto, <b>se acoge</b> el comentario del administrado.</p> <p>(iv) <b>Sobre el comentario formulado por APM Terminals relativo al plazo de publicación para la entrada en vigencia de reducciones tarifarias:</b></p> <p>La regla contemplada en el inciso 50.4, resulta de aplicación para aquellos casos en los que se produzca una reducción de la tarifa. Así, en el caso de una canasta conformada por cuatro servicios, en los cuales una tarifa se reduce, mientras que las otras tres se incrementan, la tarifa que se reduce puede entrar en vigencia en la misma fecha de su publicación; pero las otras tres tarifas deberán sujetarse a la regla de los diez (10) días hábiles.</p> <p>De esta forma, <b>se da por atendido</b> el comentario formulado por APM Terminals antes señalado.</p> <p>(v) <b>Sobre el comentario formulado por LATAM relativo a la eliminación de publicación en un diario de amplia circulación:</b></p>
---	---	---	--

<p>50.5. En cuanto a descuentos, ofertas, paquetes de servicios o promociones en general, las entidades prestadoras deben publicar los mismos, así como sus respectivas modificaciones, como mínimo cinco (05) días previos a su entrada en vigencia, conforme al inciso 49.2 del artículo 49 del Reglamento. La Entidad Prestadora debe comunicar los mismos al Ositrán a más tardar en la fecha que se realice dicha publicación. Para la aplicación de descuentos, ofertas, paquetes de servicios o promociones en general, la Entidad Prestadora debe observar también las disposiciones contenidas en el Capítulo III del Título III del presente Reglamento.</p> <p>50.6. Las demás modificaciones que se realicen al tarifario, deben ser publicadas por la Entidad Prestadora conforme al inciso 49.2 del artículo 49 del Reglamento, a más tardar el día que entre en vigencia la referida modificación, para conocimiento de los usuarios. Asimismo, la Entidad Prestadora debe comunicar al Ositrán la materia de modificación a más tardar en la fecha que entre en vigencia.</p>		<p>correcta planificación presupuestaria, los Usuarios Intermedios se vean obligados a trasladar dicho aumento en los costos de operación a los Usuarios Finales.</p> <p>Finalmente, consideramos que la inestabilidad y desconocimiento que genera la posibilidad de que los precios puedan sufrir una variación inmediata, podría afectar la entrada de nuevos Usuarios Intermedios al mercado, ya que no podrían realizar una correcta proyección de ingresos y egresos al momento de estudiar el mercado al cual buscan ingresar.</p> <p>APM Terminals: El inciso 50.4 del Proyecto es claro en algunos escenarios de reajuste de tarifas. Por ejemplo, cuando el reajuste se realice únicamente por el factor inflación (negativa o deflación) y no haya canastas de servicios. Otro ejemplo, es cuando el reajuste se realiza aplicando la fórmula de Factor de productividad e inflación (conocido como RPI-X) y donde no haya canastas.</p> <p>Pero en el escenario, que se reajusta las tarifas aplicando el mecanismo RPI-X, existen canastas y el resultado del RPI-X es negativa, el concesionario o entidad prestadora puede decidir reducir algunas tarifas máximas de determinados servicios, pero también aumentar las tarifas de otros servicios. El resultado final, en este escenario es que las tarifas de la canasta en promedio deben arrojar</p>	<p>LATAM señala que la eliminación de la obligación de que las entidades publiquen sus tarifarios en un diario de amplia circulación incrementa los costos de transacción en los que se incurren para obtener información relativa a las tarifas y sus modificaciones. No obstante, en la medida que los usuarios intermedios no tienen conocimiento sobre el día exacto y el diario en que cada Entidad Prestadora publicará sus tarifarios vigentes, el hecho de acceder a ese medio les acarrea mayores costos de transacción (relacionados con los costes de búsqueda) que la alternativa de ingresar a la página web de cada Entidad para revisar las tarifas vigentes. Ello pues, la información contenida en las páginas web de dichas entidades se encuentra públicamente disponible y es de fácil acceso para los usuarios.</p> <p>Adicionalmente, debe mencionarse que, la práctica habitual de las Entidades Prestadoras no es publicar sus tarifarios en el diario oficial "El Peruano", siendo que dicho diario únicamente ha sido empleado por entidades como LAP, CORPAC, COPAM, IIRSA Norte e IIRSA Sur, conforme se puede apreciar de la información del Anexo N° 6 del Informe RIA del proyecto de RETA publicado en febrero de 2019<sup>2</sup>.</p> <p>Además, debe tenerse en consideración la información contenida en las publicaciones de los diarios queda supeditada sólo al día de venta de la edición impresa y al respectivo número de ejemplares disponibles; mientras que el contar con información en las páginas web de las entidades prestadoras otorga vías más expeditas y permanentes de información.</p> <p>El desarrollo de internet y otros medios electrónicos de comunicación ha permitido mejorar el acceso de los ciudadanos a la información, permitiendo no sólo un ahorro de tiempo y de costos, sino también una mayor cobertura y predictibilidad. Por ello, se ha estimado conveniente promover el uso de estos medios, para los efectos de facilitar la difusión de las tarifas.</p> <p>Así, la publicación de las tarifas en diarios de amplia circulación no sólo no garantiza que los usuarios se encuentren informados, sino que genera altos costos monetarios y de transacción para las entidades prestadoras.</p> <p>Además, resulta pertinente mencionar que, en caso un contrato de concesión previera que la publicación se efectúe en el diario oficial "El Peruano", resulta de aplicación lo previsto en el contrato, toda vez que el reglamento es de carácter supletorio.</p> <p>Por tanto, <b>no se acoge el comentario</b> formulado por LATAM.</p>
---	--	---	---

<sup>2</sup> <https://www.ositrان.gov.pe/wp-content/uploads/2019/02/INFORME.pdf>

		<p>una variación negativa pero no necesariamente que todas las tarifas de esta canasta deban reducirse.</p> <p>Entonces, nuestra consulta es la siguiente: ¿En el escenario descrito anteriormente no aplicaría el inciso 50.4 del Proyecto?</p> <p>Daniel Echevarría: En los numerales 50.3 y 50.4 del artículo 50 del Proyecto de Reglamento se indica que la Entidad Prestadora deberá comunicar al Ositrán su Tarifario o su la modificación del mismo, a más tardar en la fecha de su entrada en vigencia; sin embargo, en el inciso 50.2 se indica que la Entidad Prestadora deberá comunicar dicho Tarifario o su modificación, a más tardar en la misma fecha de publicación. Se recomienda revisar dicho punto y, de ser el caso, precisar el proyecto para tener claro el alcance de la norma.</p> <p>LATAM: Respecto a la publicación del tarifario en un diario de amplia circulación, consideramos que eliminar dicha obligación, manteniendo únicamente la obligación de que las Entidades Prestadoras publiquen el tarifario y sus modificaciones en sus páginas web, oficinas comerciales y locales, así como en los puntos de recaudación ubicados en las infraestructuras a su cargo, no sólo agrava la situación descrita en el punto anterior, sino que además resulta perjudicial para los Usuarios Intermedios, toda vez que incrementa los costos de transacción en los que incurren para obtener la</p>	
--	--	---	--



		<p>información relativa a la publicación de las Tarifas y sus modificaciones.</p> <p>Al respecto, debemos señalar que la práctica usual de las Entidades Prestadoras es publicar las tarifas y sus modificaciones en el diario oficial "El Peruano", el cual suele ser revisado a diario por los Usuarios Intermedios, no sólo por la posible publicación de dichas tarifas, sino, además por la modificación y publicación de distintas normas. En ese sentido, se estaría generando una obligación adicional a los Usuarios Intermedios, producto de la cual deberemos revisar, casi a diario, la página web de las Entidades Prestadoras, con la finalidad de conocer la posible modificación de las tarifas.</p> <p>Como vuestro Despacho podrá ver, ello aumenta los costos de transacción en los Usuarios Intermedios, quienes son los que, para poder operar, se ven en la necesidad de realizar los pagos de las tarifas publicadas por las Entidades Prestadoras, siendo que además suele ser más complicado, y menos eficiente, ingresar a las páginas web de las Entidades Prestadoras.</p> <p>Ejemplo de ello es que, en el sector aeronáutico, ninguna de las Entidades Prestadoras (LAP, Aeropuertos Andinos del Perú, ADP o CORPAC) publica en su sección de "noticias" las modificaciones tarifarias que realizan y aprueba Ositrán, teniendo cada Usuario Intermedio que ingresar a la sección correspondiente al tarifario, ver la última fecha de modificación y</p>	
--	--	---	--

		compararla con las tarifas anteriormente publicadas.	
	Aeropuertos Andinos del Perú	Se deberá aclarar respecto del plazo que la Entidad Prestadora deberá comunicar al Ositrán su tarifario, en vista que el artículo 47 señala que el tarifario puede ser comunicado al Ositrán a más tardar en la fecha de su entrada en vigencia, mientras que el artículo 50.2 estipula como plazo mínimo 10 días de anticipación de la fecha prevista para la entrada en vigencia.	<p>El artículo 47 del proyecto normativo señala lo siguiente:</p> <p><b>“Artículo 47.- Obligación de las Entidades Prestadoras de comunicar su tarifario</b>  <i>Las entidades prestadoras están obligadas a comunicar su tarifario y sus modificaciones al Ositrán en los plazos que establezca el presente Reglamento y, en su defecto, a más tardar en la fecha de su entrada en vigencia”.</i></p> <p>En la medida que el artículo 47 se encuentra incorporado, en el ahora artículo 48, del proyecto normativo, y con el fin de evitar la confusión respecto al texto normativo, se procede a retirar el artículo 47.</p>
	CORPAC	Dado que, bajo la normativa de gobierno electrónico, la modificación de las tarifas bastaría con comunicar mediante correo electrónico al Ositrán. Tener en cuenta que dos (02) entidades prestadoras se encuentran ubicadas en el Aeropuerto Jorge Chávez (LAP y CORPAC).	<p>El artículo 30 del TUO de la LPAG establece disposiciones sobre procedimiento administrativo electrónico. Dichas disposiciones se encuentran reservadas a la tramitación de un procedimiento administrativo.</p> <p>Las Entidades Prestadoras se encuentran obligadas a comunicar al Ositrán sus Tarifarios y sus modificaciones; sin embargo, ello no forma parte de la tramitación de un procedimiento administrativo. En efecto, las Entidades Prestadoras remiten sus Tarifarios al Ositrán, a fin de que este Regulador pueda supervisar el cumplimiento de las disposiciones contractuales y normativas pertinentes. En consecuencia, el artículo 30 del TUO de la LPAG no resulta de aplicación para la remisión de los Tarifarios y sus modificaciones a cargo de las Entidades Prestadoras.</p> <p>Sin perjuicio de ello, cabe señalar que, el artículo 134.2 del TUO de la LPAG, establece que, siempre que cuenten con sistemas de transmisión de datos a distancia, las entidades facilitan su empleo para la recepción de documentos o solicitudes y remisión de sus decisiones a los administrados. Sin embargo, el artículo 134.3 de la misma norma establece que, cuando se emplean medios de transmisión de datos a distancia, <u>debe presentarse físicamente dentro del tercer día</u> el escrito o la resolución respectiva, con cuyo cumplimiento se le entenderá recibido en la fecha de envío del correo electrónico o facsímil.</p> <p>Por tanto, <b>no se acoge el comentario</b> formulado por CORPAC.</p>
<b>Artículo 51.- Observaciones y medidas correctivas</b>	APM Terminals	APM Terminals:	<b>Con relación al comentario de APM Terminals:</b> Como se ha indicado previamente, las Entidades Prestadoras deben remitir sus tarifarios y sus respectivas

<p>51.1. Corresponde a la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos verificar que los tarifarios de las Entidades Prestadoras, y sus respectivas modificaciones, cumplan con lo establecido en el contrato de concesión y las disposiciones emitidas por el Ositrán.</p> <p>51.2. En el marco de la labor de verificación antes indicada, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos podrá efectuar observaciones respecto al tarifario de la Entidad Prestadora y sus respectivas modificaciones, antes de su entrada en vigencia o con posterioridad a ello.</p> <p>51.3. Cuando las observaciones se efectúen antes de la entrada en vigencia del tarifario o de sus modificaciones, las mismas deben ser incorporadas por las Entidad Prestadora en el plazo establecido para tal efecto por la mencionada Gerencia, debiendo observarse también las reglas establecidas en el artículo 50 del Reglamento. Caso contrario, resulta de aplicación lo dispuesto en el artículo 58 del Reglamento.</p> <p>51.4. En caso las observaciones se efectúen respecto a un tarifario que se encuentra vigente, las mismas deben ser incorporadas y aplicadas por la Entidad Prestadora en un plazo máximo de dos (02) días, sin perjuicio de las acciones que correspondan conforme al artículo 58 del Reglamento.</p>	<p>y</p> <p>Herbert Mayo</p>	<p>A fin de dar seguridad jurídica y una mayor predictibilidad, debe establecerse un plazo determinada para que Ositrán efectúe la verificación de los tarifarios y sus modificaciones. Este plazo no debe culminar posteriormente a la entrada en vigencia del tarifario o de sus modificaciones.</p> <p>¿Esto alteraría la entrada en vigencia, considerando que tiene que haber una anticipación mínima de 10 días? Sugerimos incluir un proceso que le permita a la entidad prestadora replicar las observaciones del Regulador.</p> <p>De no proceder el comentario anterior, y en caso el Ositrán efectúe observaciones aun cuando el Tarifario ya se encuentre en vigencia, solicitamos precisar cuándo entrarían en vigencia las nuevas modificaciones y de tener que esperar los diez (10) días establecidos en el reglamento, qué tarifas serían aplicables entre tanto.</p> <p>Herbert Mayo: En el artículo 51 del Proyecto de Reglamento se regula la facultad del Regulador para formular observaciones a los Tarifarios de la Entidad Prestadora. En dicho artículo se establece el plazo en el que las Entidades Prestadoras deben incorporar las observaciones del Ositrán según se trate de un Tarifario vigente o que va a entrar en vigencia. Se les solicita revisar si sería necesario hacer dicha diferenciación, a fin de evitar confusiones.</p>	<p>modificaciones al Ositrán. Dichos tarifarios deben cumplir con las disposiciones previstas en los respectivos contratos de concesión o en la normativa pertinente. Las disposiciones contractuales y normativas son de pleno conocimiento por parte del Concesionario al remitir sus Tarifarios, por lo que la previsibilidad y la seguridad jurídica a los que hace referencia APM Terminals, se encuentran plenamente garantizados.</p> <p>Sin perjuicio de ello, en el proyecto normativo se señala que este Regulador verificará que los tarifarios de las Entidades cumplan con las disposiciones contractuales y normativas pertinentes. Dicha labor de verificación no constituye un procedimiento administrativo que requiera la emisión de un pronunciamiento por parte de este Regulador para que pueda entrar en vigencia el Tarifario de la Entidad Prestadora o de su respectiva modificación. En efecto, en este caso, la función del Ositrán tiene por finalidad verificar el cumplimiento de las disposiciones previstas en los contratos de concesión y en las disposiciones normativas pertinentes. Así, en caso se detectase algún incumplimiento de las disposiciones antes indicadas, este Regulador se encuentra facultado para formular las observaciones correspondientes, así como para establecer las sanciones que correspondan por dichos incumplimientos.</p> <p>Asimismo, dado que dichas observaciones se enmarcan en las labores de verificación que corresponde realizar al Ositrán, las mismas se pueden llevar a cabo antes o luego de la entrada en vigencia de los Tarifarios de las Entidades Prestadoras. Ello, más aún cuando, en algunos casos, la norma prevé que la Entidad Prestadora pueda remitir el Tarifario al Ositrán el mismo día de su entrada en vigencia. En consecuencia, no se puede establecer un plazo específico para formular las observaciones previo a la entrada en vigencia del tarifario como sugiere APM Terminals.</p> <p><b>En cuanto al cometario formulado por Hebert Mayo:</b> Se ha realizado una revisión del texto propuesto en el proyecto normativo, advirtiéndose la conveniencia de realizar precisiones con el objeto de dotarlo de mayor claridad.</p> <p>Así, en línea con el RETA vigente, se considera pertinente señalar que el Ositrán podrá efectuar observaciones sobre el Tarifario de las Entidades Prestadoras, las cuales deberán ser incorporadas en el plazo que el Regulador establezca para tal efecto. Asimismo, se precisa que la publicidad de la rectificación del Tarifario correspondiente, se realizará en la forma y plazo previstos por el Regulador. De esta forma, corresponderá al Ositrán evaluar en cada caso, cuál es el mecanismo de difusión y plazo idóneos para realizar la respectiva publicación.</p> <p>Adicionalmente, en línea con otro comentario formulado por APM Terminals, respecto a la conveniencia de estandarizar las reglas para la entrada en vigencia del Tarifario y del Reglamento de Tarifas y Precios, se considera conveniente incorporar de manera expresa en este artículo, a los Reglamentos de Tarifas y Precios de las Entidades Prestadoras que explotan infraestructura Portuaria. De manera que, las observaciones que realice el Ositrán respecto al Reglamento de Tarifas y Precios,</p>
--	------------------------------	--	---

			<p>pueda observar las mismas reglas de entrada en vigencia que aquellas previstas para el Tarifario de las Entidades Prestadoras.</p> <p>Por tanto, <b>se atienden los comentarios</b> evaluados en este punto.</p>
<p><b>Artículo 52.- Reglamento de Tarifas y Precios de las Entidades Prestadoras</b></p> <p>52.1. Las entidades prestadoras que exploten infraestructura portuaria deben contar con un Reglamento de Tarifas y Precios, cuando sus contratos de concesión así lo establezcan. Dicho Reglamento debe contener como mínimo el procedimiento para la aplicación de las tarifas y precios de los servicios brindados por la Entidad Prestadora.</p> <p>52.2. Asimismo, las entidades prestadoras deben presentar al Ositrán su Reglamento de Tarifas y Precios en el plazo que se establezca en el contrato de concesión o, en su defecto, a más tardar un día antes de su aplicación. De igual forma, las modificaciones que se efectúen al Reglamento de Tarifas y Precios, deben ser comunicadas al Regulador, a más tardar un día antes de la aplicación de dicha modificación.</p> <p>52.3. Las Entidades Prestadoras deben mantener publicado en su página web su Reglamento de Tarifas y Precios vigente, para conocimiento de los usuarios.</p>	<p>APM Terminals, Aeropuertos Andinos del Perú y INTERSUR</p>	<p>Nos remitimos al comentario correspondiente al artículo 48.</p> <p>Sugerimos que la entrada en vigencia del Reglamento de Tarifas sea la misma que para el Tarifario de conformidad con los comentarios efectuados anteriormente. No obstante, debe precisar que la modificación del Reglamento de Tarifas no implica necesariamente la modificación del Tarifario y viceversa.</p> <p>Aeropuertos Andinos del Perú: No tiene mucho sentido que las Entidades Prestadoras elaboren su Reglamento de Tarifas y Precios, el mismo que deben presentar ante el Ositrán.</p> <p>INTERSUR: Atendiendo a lo establecido en el Numeral 52.1, entendemos que el Artículo 52.2 es igualmente aplicable a las empresas prestadoras que exploten infraestructura portuaria. En tal sentido, a fin de no generar dudas o ambigüedades sugerimos se precise en el Numeral 52.1 lo indicado de la siguiente manera:</p> <p>“52.2 Asimismo, las entidades prestadoras referidas en el Numeral 52.1 precedente, deben presentar al Ositrán su Reglamento de Tarifas y Precios en el plazo que se establezca en el contrato de concesión o en su defecto, a más</p>	<p><b>Sobre el comentario formulado por APM Terminals:</b> De acuerdo con el proyecto normativo, el Reglamento de Tarifas y Precios de las Entidades Prestadoras Portuarias, es un documento que contiene, entre otros, información relativa a la aplicación de tarifas y precios de los servicios brindados por la Entidad Prestadora. Por tanto, el Reglamento de Tarifas y Precios es un documento que contiene información vinculada a aquella contenida en el Tarifario de dichas Entidades Prestadoras.</p> <p>Siendo ello así, resulta razonable estandarizar, en la medida de lo posible, las reglas de publicidad para la entrada en vigencia del Reglamento General de Tarifas y Precios y sus modificaciones, con aquellas contemplados en el proyecto normativo para la entrada en vigencia del Tarifario y sus modificaciones. De igual forma, respecto al plazo en el cual debe comunicarse al Ositrán dicho Reglamento de Tarifas y Precios y sus modificaciones.</p> <p>Por tanto, <b>se acepta el comentario</b> formulado por APM Terminals. En consecuencia, se realizan precisiones en el proyecto normativo, con el objetivo de estandarizar en la medida de lo posible las reglas y plazos antes señalados. Asimismo, y dado que el Reglamento General de Tarifas y Precios de las Entidades Prestadoras Portuarias se encuentra efectivamente vinculado a la información contenida en sus respectivos Tarifario, se precisa que este último documento se deberá indicar la dirección de la página web de la Entidad en la cual se encuentra disponible el mencionado Reglamento General de Tarifas y Precios.</p> <p><b>Sobre los comentarios formulados por Aeropuertos Andinos del Perú e INTERSUR:</b> Se realizan precisiones de forma en el artículo para mayor claridad -para que quede claro que dichas disposiciones resultan de aplicación para las Entidades Prestadoras Portuarias-, conforme se puede observar en la versión final del proyecto normativo.</p> <p>En consecuencia, <b>se atienden los comentarios</b> de Aeropuertos Andinos del Perú e INTERSUR.</p>

		tardar un día antes de su aplicación. De igual forma, las modificaciones que se efectúen al Reglamento de Tarifas y Precios, deben ser comunicados al Regulador, a más tardar un día antes de la aplicación de dicha comunicación.”	
<p><b>Artículo 54.- Vigencia de ofertas, descuentos y promociones</b></p> <p>54.1. Las Entidades Prestadoras están obligadas a comunicar a los usuarios el carácter temporal o permanente de sus ofertas, descuentos, paquetes de servicios y promociones en general, debiendo precisarse dicho carácter en su respectivo tarifario.</p> <p>54.3. En el caso de las concesiones cofinanciadas, las Entidades Prestadoras deben comunicar al concedente su intención de aplicar descuentos, ofertas, paquetes de servicios o promociones en general, indicando su plazo de vigencia y el sustento para su aplicación, pudiendo el concedente limitar la aplicación de los mismos. Una vez emitida la opinión favorable por parte del concedente respecto a la aplicación de descuentos, ofertas y promociones en general, resulta de aplicación lo dispuesto en el inciso 50.5 del artículo 50 del Reglamento.</p> <p>54.4. En los casos que la Entidad Prestadora decida poner fin a la vigencia de una oferta, descuento, paquete de servicio o promoción en general, antes del término del plazo establecido en su respectivo tarifario, debe publicarlo para conocimiento de los usuarios con una antelación mínima de cinco (05) días, en su página web, así como en todas sus oficinas comerciales, locales y puntos de recaudación ubicados en las infraestructuras a su cargo. La Entidad Prestadora debe comunicar la situación antes indicada al OSITRAN, así como al concedente en el caso de las concesiones cofinanciadas, a más tardar en la fecha que realice la respectiva publicación.</p>	APM Terminals	<p>Sugerimos que en el caso de extensión de promociones podamos informar hasta el mismo día de fecha de término de la promoción.</p>	<p>De acuerdo con el proyecto normativo publicado, la extensión del plazo de vigencia de una oferta, descuento, paquete de servicio o promoción en general, debería publicarse con una antelación mínima de cinco (05) días hábiles a la fecha de término de plazo originalmente previsto.</p> <p>Al respecto, se considera razonable reducir el plazo de antelación con el cual se debe comunicar dichas extensiones de plazo de vigencia, teniendo en cuenta que, tales descuentos, ofertas, paquetes de servicio y promoción en general, así como las condiciones para su aplicación, son de conocimiento por parte de los usuarios. Sin embargo, a fin de garantizar el acceso oportuno por parte de los usuarios a dicha información (extensión del plazo de vigencia), se considera pertinente que la ampliación se comunique a más tardar un día antes de la fecha de término originalmente prevista en el tarifario.</p> <p>Asimismo, se debe señalar que, esta flexibilidad únicamente se puede considerar para el caso de las concesiones autofinanciadas, toda vez que, en el caso de las concesiones cofinanciadas se requiere contar previamente con la opinión favorable por parte del Concedente.</p> <p>Por tanto, <b>se acoge parcialmente el comentario</b> formulado por APM Terminals.</p>
<p><b>Artículo 57.- Solución de reclamos y controversias en materia tarifaria</b></p>	INTERSUR	Al respecto, cabe indicar que en el Contrato de Concesión del Tramo Vial 4, Inambari - Azángaro del	En el caso de los contratos de concesión, la aplicación de tarifas diferenciadas se regula de manera específica en cada contrato.

<p>Los reclamos y controversias referidas a materias tarifarias se resuelven de acuerdo a lo establecido en el Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias del Ositrán</p>		<p>Proyecto Corredor Vial Interoceánico Sur, Perú – Brasil, no contempla la aplicación de tarifas diferenciadas, sin embargo ante la problemática social latente, en coordinación con las autoridades y el Concedente se viene aplicando una Política Comercial de Descuentos, la misma que cumple con los requisitos del Reglamento General de Tarifas vigente, aspecto que ha sido verificado por el Regulador. La finalidad de dicha aplicación es mitigar cualquier reclamo, actos vandálicos, bloqueos y en general, la disconformidad de los pobladores usuarios de la vía, y de esta manera mantener la seguridad en las estaciones de peaje.</p> <p>Sin perjuicio de lo señalado, proponemos la inclusión del siguiente Artículo 57, de la siguiente manera:</p> <p>“Artículo 57.- En el caso de concesiones cofinanciadas en cuyos respectivos contratos de concesión no hubiera regulación de las tarifas diferenciadas, el Concedente y el Concesionario acordarán, de ser el caso, las tarifas diferenciadas que correspondan, así como los procedimientos o mecanismos para su implementación, su renovación entre otros, que serán de aplicación en la respectiva Concesión.”</p>	<p>Sin perjuicio de lo anterior, cabe indicar que el proyecto normativo, en línea con el RETA vigente, contempla la aplicación de descuentos, ofertas y promociones en general por parte de las Entidades Prestadoras, las cuales deben formar parte del contenido mínimo del Tarifario, y en el caso de concesiones cofinanciadas, su aplicación se encontrará sujeta a previa opinión favorable del Concedente.</p> <p>Por tanto, <b>no se acoge el comentario</b> formulado por INTERSUR.</p>
<p><b>DISPOSICIÓN TRANSITORIA</b></p> <p>Las solicitudes de fijación, revisión o desregulación tarifaria que se encuentren en trámite a la entrada en vigencia del presente Reglamento, se regirán por los procedimientos establecidos en la Resolución N° 043-2004-CD/OSITRAN y sus modificatorias.</p>	<p>Transportadora Callao</p>	<p>De acuerdo con la Disposición Transitoria del Proyecto, “[/]as solicitudes de fijación, revisión o desregulación tarifaria que se encuentren en trámite a la entrada en vigencia del presente Reglamento, se regirán por los procedimientos</p>	<p><b>Se acoge el comentario</b>, y se procede a la modificación la Disposición Transitoria para brindar mayor claridad</p>

		<p><i>establecidos en la Resolución N° 043-2004-CD/OSITRAN y sus modificatorias".</i></p> <p>Al respecto, las solicitudes que se encuentran en trámite a la entrada en vigencia del Proyecto se deben regir en su totalidad —y no solo en los aspectos vinculados a materia procedimental— de acuerdo a las disposiciones establecidas en el RETA vigente.</p> <p>Ello en atención a la propia Exposición de Motivos del Proyecto, la cual indica expresamente que uno de los objetivos de la modificación al RETA vigente es "[...] otorgar mayor transparencia y predictibilidad en beneficio de los administrados [...]", incluyendo entre sus objetivos específicos de la intervención el "[i] Reducir la incertidumbre por parte de los administrados (Entidades Prestadora, usuarios y terceros interesados en general) respecto a diversos aspectos relacionados con la tramitación de los procedimientos tarifarios [...]; [ii] Establecer mayor predictibilidad en beneficio de los usuarios de la norma [...]; [iii] Contar con disposiciones que permitan una eficiente tramitación de los procedimientos de fijación, revisión y desregulación de tarifas".</p> <p>En ese sentido, el generar una disociación entre la aplicación del Proyecto en el aspecto procedimental de los procedimientos en curso, aplicando las disposiciones del RETA vigente en lo referido al fondo, contraviene los principios de predictibilidad, claridad y reducción de incertidumbre establecidos por el propio Proyecto. Por ello, solicitamos</p>	
--	--	--	--

		que las solicitudes en trámite a la entrada en vigencia del Proyecto deben regirse en su totalidad por la normativa anterior hasta su conclusión, tal como establece el TUO de la LPAG.	
<b>COMENTARIOS SOBRE LOS ANEXOS DEL REGLAMENTO GENERAL DE TARIFAS</b>			
<b>COMENTARIOS SOBRE LAS METODOLOGÍAS (ANEXOS I Y II)</b>	CORPAC	Se requiere ampliar la definición de costos totalmente distribuidos y costo del servicio.	Para mayor claridad, se incorporan precisiones sobre la definición de costos totalmente distribuidos y costo del servicio, las cuales se encuentran reflejadas en la versión final del proyecto. En consecuencia, <b>se acoge el comentario</b> formulado por CORPAC.
	APM Terminals, LAP, Transportadora Callao, TISUR, Terminal Portuario de Salaverry, MTC, LAN, Macroconsult	<p><b>APM Terminals a):</b> Consideramos que no es apropiado introducir un factor de ajuste en la metodología RPI-X de la manera como lo plantea el Ositrán.</p> <p>En particular, con dicho cambio, la elección de cualquier variable podría alterar significativamente los resultados obtenidos sin algún criterio objetivo establecido con antelación. Ello tampoco ayuda a la predictibilidad de la regulación. En este escenario, es probable que se disminuya el interés de nuevos inversionistas en las futuras concesiones o que requieran de una mayor tarifa inicial para decidir invertir. Este escenario genera un resultado subóptimo para la sociedad en su conjunto.</p> <p>En efecto, se trata de una introducción que trasgrede manifiestamente el principio de predictibilidad anteriormente mencionado, así como el principio de transparencia recogido en el Reglamento General del Ositrán de</p>	<p><b>Respuesta a comentario APM Terminals a):</b> Con relación a lo señalado por la entidad prestadora respecto a la introducción de un “factor de ajuste” adicional por parte del Regulador, debemos manifestar que en el RETA propuesto se indica que el Regulador, de considerarlo pertinente puede estimar o ajustar el factor de productividad considerando, entre otros, aspectos relacionados con calidad de servicios prestados por las Entidades Prestadoras y con la inclusión de inversiones obligatorias contractuales no vinculadas con demanda o asociadas a metas de cobertura. Sobre ello, debemos indicar que, si bien el Ositrán está facultado a normar sobre aspectos tarifarios, entre los cuales se encuentra la posibilidad de considerar algún factor de estimación o ajuste adicional a los ya indicados en el RETA vigente, debe indicarse que la propuesta efectuada en el RETA propuesta no resulta clara, toda vez que no establece qué otros aspectos podrían tomar en cuenta el Regulador para estimar o ajustar el factor de productividad.</p> <p>En ese sentido, considerando el comentario efectuado por la Entidad Prestadora, y a fin de dotar de mayor claridad al RETA, se elimina el referido término “entre otros”, manteniéndose únicamente la posibilidad de que el Regulador pueda efectuar estimar o ajustar el factor de productividad por aspectos de calidad de servicios prestados por las Entidades Prestadoras y por la inclusión de inversiones obligatorias contractuales no vinculadas con demanda o asociadas a metas de cobertura, los cuales ya se encuentran descritos en el RETA vigente. Asimismo, se realizan algunas precisiones sobre los referidos aspectos de estimación o ajuste a efectos de facilitar la lectura del reglamento. <b>Se acepta el comentario de la Entidad Prestadora.</b></p> <p><b>Respuesta a comentario de APM Terminals b), LAP a) y b) y Macroconsult:</b> El retiro de las fórmulas para el cálculo de la Productividad Total de los Factores de la Entidad Prestadora (en adelante, PTF de la empresa) mediante la metodología de números índices establecidas en el Anexo 2 del RETA vigente fue propuesto considerando la diversidad de opciones metodológicas brindada por la literatura</p>



	<p>acuerdo al cual, éste debe velar por la adecuada transparencia en el desarrollo de sus funciones, siendo que toda decisión de cualquier órgano del Ositrán debe ser debidamente motivada y adoptarse de tal manera que los criterios a utilizarse sean conocidos y predecibles.</p> <p>En ese sentido, de proceder una modificación de esta naturaleza, resultará necesario realizar un control de legalidad respecto de esta disposición.</p> <p><b>APM Terminals b):</b> Eliminar la referencia a las fórmulas para calcular el factor X sin establecer los parámetros mediante los cuales se definirá la metodología a utilizar elimina la predictibilidad en el cálculo tarifario. Sin poder prever cuál es la tarifa estimada en función de mi nivel de inversión, se aumenta el riesgo y se desincentiva los aumentos de capital y el desarrollo de la infraestructura. Ello perjudica a la sociedad en su conjunto.</p> <p><b>LAP a):</b> Nuevamente, no se facilita la operación del sistema tarifario con las decisiones adoptadas pues el RETA propuesto otorga mucha discrecionalidad al Regulador y perjudica el principio de predictibilidad que debería tener.</p> <p>De esta manera, facilitar la operación del sistema tarifario implicaría incorporar la mayor cantidad de información posible con el propósito de otorgar transparencia y predictibilidad y así disminuir el riesgo discrecional regulatorio el cual perjudica el recupero de las</p>	<p>económica, la heterogeneidad existente en los aspectos tarifarios establecidos en los Contratos de Concesión y la heterogeneidad de las infraestructuras.</p> <p>Sin embargo, debe considerarse el hecho de que, a la fecha, este Regulador ha utilizado las fórmulas establecidas en el Anexo 2 del RETA vigente, tanto para el cálculo de la PTF de la empresa mediante número índices, para obtener el costo de capital de la empresa bajo el enfoque WACC, costo de servicio, entre otros, en sus procedimientos tarifarios. Considerando ello, si bien es cierto que las fórmulas indicadas en el RETA se encuentran en la literatura económica y forma parte de los criterios ya utilizados por el Regulador en diversos procedimientos tarifarios, retirar dichas fórmulas del Anexo del RETA generaría cierta incertidumbre a las Entidades Prestadoras, tal y como se aprecia en los comentarios recibidos por parte de las Entidades Prestadoras. Por ello, a fin de no generar incertidumbre en cuanto a qué fórmulas empleará el Regulador para, entre otros, el cálculo de la PTF de la empresa cuando emplee números índices, este Regulador reincorporará el detalle metodológico del RETA vigente, relacionado con las referidas fórmulas aplicables para la estimación de la PTF de la empresa empleada para el cálculo del Factor X, la determinación del costo del capital bajo el enfoque del WACC, la metodología de costo de servicio, entre otros. Adicionalmente a ello, se efectúan precisiones de forma, y se brinda, en algunos casos, mayor explicación en las diversas metodologías empleadas en los procedimientos tarifarios.</p> <p>Sin perjuicio de ello, es importante resaltar que, en particular, para el caso del cálculo de la PTF de la empresa, tanto el RETA vigente como el RETA propuesto mantienen la posibilidad de que el Regulador pueda utilizar diversas metodologías tales como: números índices, análisis envolvente de datos, análisis de fronteras estocásticas, entre otros. Adicionalmente, también debe mencionarse que, el detalle de dichas metodologías, así como de otros conceptos, criterios y mejores prácticas regulatorias aplicables a los procedimientos tarifarios, podrían ser detallados por el Regulador mediante lineamientos, tal y como lo señala el RETA vigente y el RETA propuesto. A manera de ejemplo, es posible indicar que, para el caso del procedimiento de revisión tarifaria del Terminal Muelle Sur del Terminal Portuario del Callao, este Regulador emitió en su resolución de inicio algunos criterios metodológicos a considerar para el cálculo del factor de productividad.</p> <p>Por tanto, <b>se acogen parcialmente los comentarios</b> formulados por APM Terminals, LAP y Macroconsult.</p> <p><b>Respuesta a LAP c), d), Transportadora Callao, TISUR, Terminal Portuario de Salaverry, MTC:</b> Dichas Entidades Prestadoras, así como el MTC, sugieren que se contemple la posibilidad que, antes del inicio del procedimiento tarifario, se someta discusión los criterios metodológicos, en línea con la práctica de OSIPTEL.</p> <p>Al respecto cabe reiterar que, en línea con los otros comentarios formulados por las Entidades Prestadoras, en el proyecto normativo se ha procedido a reincorporar el</p>
--	--	--

	<p>inversiones otorgándole innecesariamente un mayor riesgo a los proyectos de infraestructura de transporte.</p> <p><b>LAP b):</b> Bajo la línea del comentario anterior, el Anexo II no incluye un acápite de productividad total de factores que indique la fórmula a usar para agregar los servicios e insumos empleados como el índice de Fisher, que depende del índice de Laspeyres y Paasche.</p> <p>Asimismo, se ha excluido la fórmula del costo de capital sobre la base de costo promedio ponderado de capital, donde se especificaba cada uno de sus componentes y dentro de ellos el costo de capital propio adaptado para países emergentes, incluyendo una estimación del de beta, así como su apalancamiento o des apalancamiento.</p> <p><b>LAP c):</b> En el contexto actual y en todo el tiempo de vida que ostenta el regulador, la entidad prestadora o Concesionario que se encuentre llevando un procedimiento tarifario ante el Regulador, sólo cuenta con una oportunidad para contradecir o discutir las decisiones regulatorias tomadas por éste en cuanto a cómo aplicar determinada metodología y esa oportunidad corresponde a la etapa de comentarios a la Propuesta Tarifaria que es posterior a la publicación de la mencionada propuesta.</p> <p>En ese sentido, otros Reguladores, como Organismo Supervisor de la Inversión Privada en Telecomunicaciones (OSIPTEL) han incorporado, una etapa adicional.</p>	<p>detalle metodológico del RETA vigente, relacionado con las fórmulas aplicables para la estimación de la Productividad Total de los Factores de la empresa o industria (PTF) empleada para el cálculo del Factor X, la determinación del costo del capital bajo el enfoque del WACC, la metodología de costo de servicio, entre otros. De este modo, se brinda mayor predictibilidad respecto de los aspectos metodológicos que puede emplear el Regulador en el marco de un procedimiento tarifario.</p> <p>Ahora bien, respecto a la oportunidad para comentar los aspectos metodológicos, se considera prudente mantener la línea de la Ley de transparencia y simplificación de los procedimientos regulatorios de tarifas, la cual contempla la publicación de la propuesta tarifaria del Regulador, a efectos que pueda recibir comentarios por parte de todos los interesados. Cabe indicar que, dicha etapa resulta idónea para formular comentarios respecto a los aspectos metodológicos, toda vez que en dicha etapa el Regulador cuenta con información de mejor cantidad y calidad (incluyendo la propuesta tarifaria de la Entidad Prestadora, así como aquella información que recaba el Regulador producto de los requerimientos cursados a dicha Entidad).</p> <p>De manera adicional, cabe mencionar que, al amparo de la función normativa con la que cuenta este Regulador, en el proyecto normativo se indica que el Ositrán podrá emitir lineamientos en los cuales se podrá detallar los conceptos, criterios y mejores prácticas regulatorias, con el objetivo de promover una mayor predictibilidad en sus decisiones regulatorias.</p> <p>Sin perjuicio de lo anterior, respecto a la práctica seguida por el OSIPTEL a la cual se ha hecho alusión en los comentarios evaluados en este punto, cabe indicar que dicha entidad no somete a discusión los lineamientos metodológicos antes del inicio del procedimiento tarifario, sino en el curso del mismo.</p> <p>En consecuencia, <b>no se acoge el comentario</b> formulado en este extremo.</p>
--	--	---

	<p>Antes del inicio de los procedimientos tarifarios de Telefónica del Perú, el Regulador de las telecomunicaciones publica un documento llamado "Principios Metodológicos Generales para la Estimación del Factor de Productividad", que contiene los criterios generales que se utilizarán en el procedimiento, así como las modificaciones metodológicas que se pretende incorporar en el mismo. Este documento se aprueba mediante una Resolución de Consejo Directivo, luego de transcurrida una etapa de discusión con la empresa y los terceros interesados.</p> <p>Esta discusión previa a la publicación de la propuesta tarifaria evitaría presentar modificaciones metodológicas en la propia publicación de la Propuesta Tarifaria, es decir, ya iniciado el procedimiento tarifario y permite que las modificaciones metodológicas se discutan ampliamente antes de ser implementadas en el procedimiento tarifario, evaluando su idoneidad y sus efectos. Esta acción del Regulador de discusión previa a la publicación de la propuesta tarifaria con todas las entidades prestadoras y un adecuado consenso enviará un mensaje de predictibilidad en las decisiones adoptadas por el Ositrán y contribuyendo a la transparencia en el proceso de fijación y revisión tarifaria, repercutiendo en una mejor imagen del regulador que enviará buenas señales al inversionista extranjero.</p> <p>Asimismo, esta discusión previa permitiría analizar cuáles serían los efectos de las modificaciones sobre</p>	
--	--	--

la propuesta tarifaria (si las hubiese) y comunicar ex ante cuáles serían las modificaciones que se incluirían en la presente revisión.

**LAP d):** Asimismo, en ninguno de los artículos contenidos en el subcapítulo 3, se señala la posibilidad de que previo a la publicación de la propuesta tarifaria, Ositrán exponga los criterios, metodología, estudios, informes o modelos económicos que servirán de base para la elaboración de la propuesta tarifaria.

Sin embargo, todo Concesionario o Entidad Prestadora necesita de antemano saber cómo será la estructura tarifaria que enfrentará los próximos años, y reducir la incertidumbre regulatoria de cómo se aplicará determinada metodología, así como cuáles serán las fórmulas elegidas con el propósito de tener predictibilidad en el cálculo de tarifas para reducir el riesgo de no recuperar el capital invertido.

Asimismo, y con mayor razón, una empresa extranjera deseosa de invertir en infraestructura de transporte en el Perú necesita tener certidumbre y predictibilidad de cómo se aplicará determinada metodología o cálculo tarifario, de lo contrario si el regulador muestra mucha discrecionalidad al respecto no existirá mayor interés entre la inversión privada para incursionar en la infraestructura de transporte.

**Transportadora Callao, TISUR y Terminal Portuario de Salaverry:**

	<p>Publicar un documento de Principios Metodológicos Generales de manera previa al inicio de los procedimientos tarifarios.</p> <p>Dicha alternativa se sustenta en la práctica llevada a cabo por el OSIPTEL de manera previa al inicio de los procedimientos de revisión tarifaria por factor de productividad, En específico, antes del inicio de los procedimientos tarifarios de Telefónica del Perú, el OSIPTEL publica un documento llamado "Principios Metodológicos Generales para la Estimación del Factor de Productividad", que contiene los criterios generales que se utilizarán en el procedimiento, así como las modificaciones metodológicas que se pretende incorporar en el mismo. Este documento se aprueba mediante una Resolución de Consejo Directivo, luego de transcurrida una etapa de discusión con la empresa y los terceros interesados. En la medida que la alternativa implica un proceso participativo de discusión previo al Inicio de los procedimientos tarifarios, esta no sólo mejoraría la predictibilidad de la regulación, sino que además permitiría establecer las metodologías de fijación o revisión tarifaria sin incurrir en las ineficiencias identificadas en la Propuesta del Ositrán.</p> <p>Elaborar un anexo metodológico más detallado a partir de un análisis consensuado que involucre a las Entidades Prestadoras. Los comentarios remitidos al Ositrán durante la consulta pública temprana evidencian la necesidad de la industria de contar con un anexo</p>	
--	---	--

	<p>metodológico más detallado en el RETA.</p> <p>En consecuencia, recomendamos que, en la medida de lo posible, se identifique los principales consensos a nivel metodológico, con una agenda de mediano plazo que tenga entre sus objetivos la convergencia metodológica sectorial.</p> <p>En tal sentido, consideramos que el proceso de modificación al RETA representa una oportunidad valiosa para llevar a cabo una discusión amplia respecto a las metodologías de fijación y revisión tarifaria, con el objetivo de hacer más predecibles para las Entidades Prestadoras y los usuarios de las infraestructuras de transporte de uso público, y adecuar la regulación a las características específicas de la industria.</p> <p><b>MTC:</b> Sobre la eliminación del anexo 2 del RETA de las formulas aplicable para la estimación de la Productividad Total de Factores de la empresa o industria (PTF) empleada para el cálculo del Factor X, esto debido a que el Ositrán considera que, dada la heterogeneidad de contratos de concesión y de infraestructuras reguladas bajo el esquema de RPI – X (puertos y aeropuertos), existirían situaciones en las cuales la aplicación de alguna metodología de cálculo para la PTF, distinta de la establecida en el actual RETA, podría ser más apropiada.</p> <p>De acuerdo a lo propuesto por el Ositrán, dicha discrecionalidad en la elección de la metodología más apropiada para el cálculo de la PTF en cada caso sería ejercida en el</p>	
--	--	--

		<p>momento de realizar su propuesta de revisión tarifaria dentro de cada proceso de revisión tarifaria.</p> <p>Al respecto, cabe mencionar en primer lugar que, dentro de los objetivos de la intervención planteados por el regulador, se encuentra que el principal objetivo la generación de mayor predictibilidad en la aplicación del RETA. Sin embargo, en este caso dicho objetivo no se estaría cumpliendo, por el contrario, se estaría generando incertidumbre respecto a la metodología a ser elegida por el regulador para el cálculo de la PTF. Con esta observación no se pretende restringir o limitar la libertad del regulador para elegir la metodología que considere más adecuada, pero sí mencionar que esta determinación de la metodología debe realizarse con la suficiente antelación para no generar incertidumbre sobre los flujos del Concesionario e incluso sobre los ingresos por retribución del Estado.</p> <p>Como referencia respecto a este punto debe tenerse el proceso de revisión tarifaria del OSIPTEL para el caso de la revisión del factor X para Telefónica del Perú S.A.A. En dicho proceso el regulador publica un proyecto de Principios Metodológicos Generales para la Estimación del Factor de Productividad con la finalidad de recibir comentarios y posteriormente establecer su metodología. Este instrumento le ha servido al regulador para introducir cambios en su metodología cuando lo ha estimado conveniente. De esta forma, el regulador puede disminuir la incertidumbre sobre la metodología a emplear y al mismo</p>	
--	--	---	--

tiempo tener un instrumento que le otorga más flexibilidad que un reglamento.

En segundo lugar, sería conveniente que el regulador establezca los criterios a emplear en la selección de la mejor metodología para el cálculo de la PTF, ya sean estos teóricos o de naturaleza empírica. Estos criterios podrían estar plasmados en el RETA tal como lo ha propuesto el regulador para el caso de los criterios para la evaluación de la existencia de condiciones de competencia.

Por último, respeto a la existencia de heterogeneidad entre las distintas infraestructuras reguladas, debe tenerse en cuenta que muchas diferencias son de índole legal o comercial y que no afectan la elección de la metodología de cálculo de la PTF. Tampoco se aprecia que para el cálculo de la PTF existan diferencias entre la infraestructura portuaria y aeroportuaria. Ambas son plataformas de intercambio modal de transporte a la que tienen acceso operadores logísticos que trasladan la carga o pasajeros de un medio de transporte a otro. En este sentido, por el lado de los costos, los insumos que emplean ambos tipos de infraestructura son similares, mientras que por el lado de los ingresos, la demanda también es de naturaleza similar, por tanto, no se aprecian razones por las que debería existir, por este punto, metodologías diferenciadas por infraestructura.

**José García de LAN** (audiencia pública) El único momento que tiene la EEPP para manifestar su



		<p>desacuerdo con esta metodología es una vez hecho el cálculo, entonces, cuando ya tienes el cálculo, inevitablemente te sesgas a una metodología. Se debe discutir la metodología previamente a realizado el cálculo, y luego, cuando las EEP publicuen las cifras será mucho más ágil y predecible para los administrados saber cómo van a ser evaluados.</p> <p><b>Raúl Villacorta de MACROCONSULT (audiencia pública):</b> La reducción del detalle del análisis metodológico repercute de forma negativa en la predictibilidad. Las empresas realizan proyecciones financieras sobre la base de las cuales se definen las políticas comerciales, sin predictibilidad de las tarifas porque los lineamientos metodológicos no están claros podrían haber dificultades y generar costos para las empresas.</p> <p>Sobre la base del principio de sostenibilidad, a nivel metodológico, no existe ningún tipo de metodología específica que permita garantizar que las empresas tengas tarifas sostenibles en el tiempo, cualquier tipo de aplicación, y lo hemos visto en procedimientos que están en curso, o procedimientos que están culminados, podría afectar la sostenibilidad de la prestación d ellos servicios.</p>	
<p><b>COMENTARIOS SOBRE EL REAJUSTE DE TARIFAS POR PRECIOS TOPE</b></p> <p><b>(ANEXO III)</b></p>	<p>LAP</p>	<p>Según el Proyecto de RETA, el componente de la inflación que se define como RPI, se calcula como la variación del índice de precios de los últimos 12 meses, donde solo se usan dos puntos del índice valor del</p>	<p>Al respecto, la fórmula del RETA vigente permite medir la variación anual del índice de precios, la cual, según la autoridad monetaria (Banco Central de Reserva del Perú-BCRP) se obtiene a través de la variación "year over year", esto es, la variación del índice de precios de un mes respecto del índice de precios de similar mes del año anterior. Cabe señalar que dicha formula de medición de la inflación es consistente</p>

		<p>tiempo t y el valor 12 meses previos al tiempo t.</p> <p>Esto hace que la variación sea punto a punto lo cual genera una volatilidad mayor a que si se tomase el promedio de los índices en los últimos 12 meses; es decir usando 12 datos, y así suavizar el resultado y obtener una menor volatilidad y una mayor predictibilidad en los ajustes anuales de las tarifas.</p>	<p>con las fórmulas empleadas para los ajustes por inflación en los contratos de concesión de diversas infraestructuras de transporte.</p> <p>El planteamiento que realiza LAP (tomar el promedio de los índices en los últimos doce meses) al efectuarse sobre la base de índices promedios, mide la variación anual del índice promedio de precios y no la variación anual del índice de precios, siendo este último dato lo que se busca determinar para efectos de los reajustes tarifarios.</p> <p>Por tanto, no <b>se acoge el comentario</b> formulados por LAP en este extremo.</p>																		
<p><b>COMENTARIOS SOBRE LAS REGLAS PARA REDONDEO DE CIFRAS DECIMALES</b></p> <p><b>(ANEXO IV)</b></p>	<p>CORPAC, Terminal Portuario de Paracas, LAP y Aeropuertos Andinos del Perú</p>	<p><b>CORPAC:</b> Respecto a las reglas para el redondeo de cifras decimales, es conveniente mejor precisión. Además, el redondeo tiene ahora dos decimales, ¿qué va a pasar?</p> <p><b>Terminal Portuario de Paracas</b> (audiencia Pública): Sobre el redondeo de cifras decimales, el Proyecto indica: “el número decimales de cada tarifa debe guardar idéntica correspondencia con lo dispuesto en el respectivo contrato de concesión”, además dice “podrán usar más decimales a aquellos establecidos en el contrato de concesión”, y líneas abajo dice, “deben redondearse a dos decimales”.</p> <p>Bajo ese sentido, nosotros, en nuestro tarifario tenemos conceptos estándares regulados por el Ositrán a 3 decimales y a 2 decimales.</p> <p>Bajo ese sentido, ¿en qué quedó el tema? ¿Queda tres decimales, queda dos decimales?</p> <p><b>LAP:</b> En las reglas de redondeo, no queda totalmente claro la aplicación, y sería mejor incluir ejemplos de aplicación para esclarecer los casos</p>	<p>Con relación, al comentario efectuado por CORPAC, debe indicarse que se han incorporado algunas precisiones respecto de las reglas de redondeo y presentación de las cifras decimales de las tarifas. En particular, se precisa que dichas reglas no establecen una cantidad particular de cifras decimales en la tarifa, sino que indica que deberá tomarse en cuenta la cantidad de cifras decimales establecidas en los contratos de concesión o en las resoluciones emitidas por Ositrán, a excepción de las tarifas sujetas al mecanismo RPI-X, en la que deberá respetarse la variación máxima permitida. Por tanto, <b>se acoge el comentario parcialmente formulado</b> por CORPAC.</p> <p>Sobre los comentarios del Terminal Portuario de Paracas y LAP, debe indicarse que se han efectuado algunas precisiones respecto de las reglas de redondeo y presentación de cifras decimales de las tarifas. Las reglas generales de presentación de las cifras decimales indica que estas deben presentarse en función a la cantidad de cifras decimales establecidas en los contratos de concesión o las resoluciones establecidas por Ositrán, exceptuando, las tarifas sujetas al mecanismo RPI-X, en la que deberá respetarse la variación máxima permitida.</p> <p>En el caso particular del Contrato de Concesión del Terminal Portuario General San Martín, este establece que las tarifas serán reajustadas utilizando el mecanismo RPI-X, por lo que las tarifas pueden considerar cifras decimales distintas al establecerse la tarifa original en el contrato de concesión, siempre y cuando se cumpla con la variación máxima permita para el reajuste anual de tarifas.</p> <p>A continuación, se presenta un ejemplo de aplicación de reajuste de tarifas cuando esta es reajustada mediante el mecanismo RPI-X:</p> <table border="1" data-bbox="1272 1193 2085 1347"> <thead> <tr> <th>Variables</th> <th>Caso 1</th> <th>Caso 2</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="3"><b>Datos Generales</b></td> </tr> <tr> <td>RPI</td> <td>3,343%</td> <td>3,348%</td> </tr> <tr> <td>X</td> <td>2,53%</td> <td>2,53%</td> </tr> <tr> <td colspan="3"><b>Cálculos intermedios</b></td> </tr> <tr> <td>RPI</td> <td>3,34%</td> <td>3,35%</td> </tr> </tbody> </table>	Variables	Caso 1	Caso 2	<b>Datos Generales</b>			RPI	3,343%	3,348%	X	2,53%	2,53%	<b>Cálculos intermedios</b>			RPI	3,34%	3,35%
Variables	Caso 1	Caso 2																			
<b>Datos Generales</b>																					
RPI	3,343%	3,348%																			
X	2,53%	2,53%																			
<b>Cálculos intermedios</b>																					
RPI	3,34%	3,35%																			

en los que las tarifas tengan 2 o más decimales.

**Aeropuertos Andinos del Perú:** Se deberán tomar en cuenta los decimales para la aplicación de las tarifas, de acuerdo a lo establecido en el contrato de concesión.

X	2,53%	2,53%
<b>Variación máxima permitida (RPI-X)</b>	<b>0,81%</b>	<b>0,82%</b>

Considerando el caso en el que la variación máxima permitida asciende a 0,81%, procederemos a ajustar la tarifa de un servicio regulado cuya tarifa en el periodo anterior fue de USD 7,090:

Variable	Valor
Tarifa anterior	USD 7,11
Var. Máxima permitida	0,81%
Tarifa ajustada (se muestran cuatro cifras decimales)	USD 7,1474
<b>En caso de que decida ajustar a dos cifras decimales</b>	
Tarifa ajustada	USD 7,15
Variación	0,85% <b>(No se cumple con la variación máxima permitida)</b>
<b>En caso de que decida ajustar a tres cifras decimales</b>	
Tarifa ajustada	USD 7,147
Variación	0,80% <b>(Sí se cumple con la variación máxima permitida)</b>

En este ejemplo se puede apreciar que al ajustar la tarifa a dos cifras decimales no se cumple con la variación máxima permitida, por lo que la Entidad Prestadora en lugar de reducir su tarifa a USD 7,14 para cumplir con la variación máxima permitida, tiene la alternativa de ajustar su tarifa considerando tres cifras decimales (USD 7,147), con lo que sí cumple con la variación máxima permitida en el presente caso.

Por tanto, **se atienden las consultas efectuadas por Terminal Portuario de Paracas y LAP.**

Con relación al comentario de Aeropuertos Andinos del Perú, debe indicarse que tal y como indica el proyecto normativo, las reglas de presentación y redondeo de cifras decimales de las tarifas serán aplicables siempre que estas no se opongan a lo señalado en el contrato de concesión, es decir, el proyecto normativo es de aplicación supletoria al contrato de concesión. Cabe precisar que, como ha sido previamente desarrollado, únicamente los casos en los cuales la tarifa sea reajustada mediante el mecanismo RPI-X, se encuentran exceptuadas a la regla de presentación de las cifras decimales establecidas en su contrato de concesión. Por tanto, **no se acoge el comentario de Aeropuertos Andinos del Perú.**

**OTROS COMENTARIOS**

<p><b>COMENTARIOS SOBRE LA CONTABILIDAD REGULATORIA</b></p>	<p>CORPAC</p>	<p>No se menciona en el Proyecto el término de la Contabilidad Regulatoria base para la determinación de las tarifas.</p>	<p>Mediante Resolución de Consejo Directivo N° 024-2015-CD-OSITRAN y sus modificatorias, se aprobó el Reglamento de Contabilidad Regulatoria, cuyas disposiciones son aplicables a las Entidades Prestadoras bajo el ámbito de competencia del Ositrán, que de acuerdo con sus respectivos contratos de concesión o en su calidad de empresa pública regulada, tienen la obligación de observar el principio de contabilidad separada, en el ámbito de la Contabilidad Regulatoria.</p> <p>Así, en ejercicio de la función normativa, el Ositrán dispuso en el inciso 3.4 del Reglamento de Contabilidad Regulatoria que uno de sus objetivos es el de proveer información para la toma de decisiones regulatorias, en particular las vinculadas a la fijación de tarifas y cargos de acceso para nuevos servicios. Siendo ello así, en la medida que el Reglamento de Contabilidad Regulatoria ha precisado el empleo de esta herramienta para la determinación de tarifas, no resulta necesario se repita ello en el proyecto normativo.</p> <p>En consecuencia, <b>no se acoge el comentario</b> formulado por CORPAC.</p>
<p><b>Principio de sostenibilidad dentro de los criterios metodológicos</b></p>	<p>Transportadora Callao</p>	<p>Considerar criterios de sostenibilidad en el anexo metodológico del RETA.</p> <p>Dicha alternativa se sustenta en las prácticas llevadas a cabo por el OSINERGMIN en la regulación de distribución eléctrica, transporte y distribución de gas natural, y la SUNASS en la regulación de servicios de agua potable, alcantarillado, monitoreo y gestión de aguas subterráneas:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• En el caso de la regulación de distribución eléctrica, la Ley de Concesiones Eléctricas establece la anualidad del Valor Nuevo de Reemplazo de las inversiones representa la retribución anual que garantiza la recuperación de las inversiones. Asimismo, se establece la obligación de verificar que la TIR prospectiva de los proyectos se encuentre en un rango entre 8% y 16% con las tarifas calculadas (art. 71 de la Ley de Concesiones Eléctricas).</li> </ul>	<p>El proyecto normativo considera entre sus principios el de “Sostenibilidad de la oferta”, el cual indica que el nivel tarifario deberá permitir que se cubran los costos económicos de la prestación del servicio.</p> <p>En consecuencia, no corresponde reiterar dicho principio, a modo de criterio metodológico, en tanto ya se encuentra desarrollado en el Título Preliminar del proyecto normativo, cuya aplicación es transversal a todos los procedimientos tarifarios.</p> <p>No obstante, es importante mencionar que las prácticas que hace referencia el Concesionario se encuentran asociadas principalmente con la metodología de costo de servicio, la misma que se ha reincorporado en el RETA.</p> <p>En tal sentido, <b>no se acoge el comentario</b> formulado por Transportadora Callao.</p>

		<ul style="list-style-type: none"><li>• En el caso de la regulación de transporte y distribución de gas natural, el Reglamento de Distribución de Gas Natural por Red de Cuetos establece que la anualidad del Valor Nuevo de Reemplazo de las inversiones representa la retribución anual que garantiza la recuperación y la rentabilidad de las inversiones destinadas a prestar el servicio de distribución (art. 109). Asimismo, se establece la posibilidad de revisar las tarifas de distribución de gas natural antes de finalizar el periodo regulatorio si hay una variación mayor a 20% en inversiones previstas acumuladas (art. 63 del Reglamento de Distribución de Gas Natural por Red de Ductos).</li><li>• En el caso de la regulación de los servicios de agua, alcantarillado, gestión y monitoreo de aguas subterráneas, como parte de los planes maestros optimizados y los procedimientos de revisión de oficio, las tarifas son calculadas a partir de los costos medios de mediano plazo, lo cual garantiza la cobertura de costos eficientes e inversiones durante un periodo de referencia.</li></ul>	
--	--	--	--