

**ORGANISMOS TÉCNICOS ESPECIALIZADOS****AUTORIDAD DE TRANSPORTE  
URBANO PARA LIMA Y CALLAO****Aprueban el Reglamento del Sistema de  
Recaudo Único para Lima y Callao****RESOLUCIÓN DE PRESIDENCIA EJECUTIVA  
N° 130-2024-ATU/PE**

Lima, 22 de junio de 2024

**VISTOS:**

Los Informes N° D-000426-2023-ATU/DIR-SR y N° D-000041-2024-ATU/DIR-SR de la Subdirección de Regulación de la Dirección de Integración de Transporte Urbano y Recaudo; los Memorandos N° D-001453-2023-ATU/DIR, N° D-000026-2024-ATU/DIR, N° D-000082-2024-ATU/DIR y N° D-000193-2024-ATU/DIR de la Dirección de Integración de Transporte Urbano y Recaudo; el Memorando N° D-000575-2023-ATU/DGC de la Dirección de Gestión Comercial; el Memorando N° D-002657-2023-ATU/DFS y el Informe N° D-000052-2024-ATU/DFS de la Dirección de Fiscalización y Sanción; el Memorando N° D-002995-2023-ATU/DO de la Dirección de Operaciones; el Informe N° D-000254-2023-ATU/GG-OPP-UPO de la Unidad de Planeamiento y Organización de la Oficina de Planeamiento y Presupuesto; las Notas N° D-000236-2023-ATU/GG-OPP y N° D-000052-2024-ATU/GG-OPP de la Oficina de Planeamiento y Presupuesto; el Informe N° D-000037-2024-ATU/GG-OAJ y la Nota N° D-000043-2024-ATU/GG-OAJ de la Oficina de Asesoría Jurídica; y;

Que, mediante Ley N° 30900, se crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao – ATU, como organismo técnico especializado adscrito al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, con el objeto de garantizar el funcionamiento de un Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao - SIT que permita satisfacer las necesidades de traslado de su población de manera eficiente, sostenible, accesible, segura, ambientalmente limpia y de amplia cobertura;

Que, el artículo 5 de la Ley N° 30900 establece que la ATU es la autoridad competente para planificar, regular, gestionar, supervisar, fiscalizar y promover la eficiente operatividad SIT, para lograr una red integrada de servicios de transporte terrestre urbano masivo de pasajeros de elevada calidad y amplia cobertura, tecnológicamente moderno, ambientalmente limpio, técnicamente eficiente y económicamente sustentable, ejerciendo dichas atribuciones en la integridad del territorio conformado por la provincia de Lima y la Provincia Constitucional del Callao y sobre el servicio público de transporte terrestre de personas que se prestan dentro de éste;

Que, de acuerdo a lo referido en el literal i) del artículo 4 de la Ley N° 30900, se define el Sistema de Recaudo Único – SRU como la unidad de gestión que se encarga de la venta, recarga, distribución y validación de los medios de acceso al SIT, así como de la custodia y administración de los ingresos respectivos; siendo la responsable de su equipamiento, de la interconexión de la flota con el sistema y de la información al usuario sobre su funcionamiento, entre otros;

Que, los literales a), b), e) y k) del artículo 6 de la Ley N° 30900 contemplan entre las funciones de la ATU, la de aprobar: normas que regulen la gestión y fiscalización de los servicios de transporte terrestre de personas que se prestan dentro del territorio; las normas para la integración física, operacional, tarifaria y de medios de pago de los distintos modos que conforman el SIT; las normas que regulen las especificaciones técnicas, de operatividad y de funcionamiento del SRU, lo que comprende el proceso de homologación a los equipos y componentes que lo conforman, así como la tipificación de infracciones

y sanciones administrativas, el régimen de beneficios y ejecutoriedad en lo que respecta a los usuarios del SRU; y ejercer la administración general de dicho sistema;

Que, en esa línea, el numeral 7.1 del artículo 7 del Reglamento de la Ley N° 30900, aprobado por Decreto Supremo N° 005-2019-MTC, establece que la ATU es la Autoridad competente para planificar, normar, supervisar, fiscalizar y gestionar el SRU;

Que, asimismo, el numeral 5 del artículo 9 del precitado reglamento establece entre las funciones de la ATU, la de aprobar normas que regulen las especificaciones técnicas, de operatividad y de funcionamiento del SRU;

Que, la Primera Disposición Complementaria Final del Reglamento de la Ley N° 30900 establece que la ATU aprueba los reglamentos o lineamientos necesarios para regular los Servicios de Transporte Regular, los Servicios de Transporte Especial y los Servicios Complementarios;

Que, de acuerdo a lo dispuesto en los literales d) y f) del artículo 59 del Texto Integrado del Reglamento de Organización y Funciones - ROF de la ATU, aprobado por Resolución de Presidencia Ejecutiva N° 193-2023-ATU/PE, la Dirección de Integración de Transporte Urbano y Recaudo tiene como funciones, entre otras, proponer normas para la integración física, tecnológica, operacional, tarifaria y de medios de pago de los distintos modos que conforman el SIT; así como aprobar las normas que contengan las especificaciones técnicas, de operatividad y de funcionamiento del SRU para el SIT;

Que, adicionalmente, el artículo 63 del ROF de la ATU, aprobado mediante Resolución de Presidencia Ejecutiva N° 193-2023-ATU/PE, señala que la Subdirección de Regulación de la Dirección de Integración de Transporte Urbano y Recaudo es la unidad orgánica responsable de la formulación de normas, lineamientos, estándares de calidad y demás disposiciones relacionadas con los servicios de transporte y su régimen tarifario, para el funcionamiento del SIT;

Que, en atención del marco normativo expuesto, la Dirección de Integración de Transporte Urbano y Recaudo, a través de la Subdirección de Regulación, ha formulado y propuesto el “Reglamento del Sistema de Recaudo Único para Lima y Callao”, que forma parte del SIT para Lima y Callao;

Que, la propuesta del referido reglamento ha sido elaborada conforme al marco normativo de la materia y cumple con los requisitos y procedimientos establecidos en la Versión V03 de la Directiva N° D-001-2020-ATU/GG-OPP-UPO, “Directiva que regula la formulación, modificación y aprobación de documentos normativos en la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao”, aprobada por Resolución de Gerencia General N° 058-2024-ATU/GG; contando con las conformidades e informes técnicos y legales correspondientes, emitidos por la Dirección de Integración de Transporte Urbano y Recaudo, la Dirección de Operaciones, la Dirección de Fiscalización y Sanción, la Dirección de Gestión Comercial, la Unidad de Planeamiento y Organización, la Oficina de Planeamiento y Presupuesto y la Oficina de Asesoría Jurídica;

Que, mediante correo electrónico de fecha 22 de marzo de 2023, remitido por la Secretaría Técnica de la Comisión Multisectorial de Calidad Regulatoria (CMCR), dependiente de la Presidencia del Consejo de Ministros (PCM), señala que, de acuerdo a la evidencia presentada, se acredita que el Proyecto de “Reglamento del Sistema de Recaudo Único para Lima y Callao” se encontraba en trámite para su aprobación antes del inicio de la aplicación obligatoria del Análisis de Impacto Regulatoria (AIR) Ex Ante; por lo que no es obligatorio que se elabore el expediente AIR Ex Ante para el citado proyecto normativo;

Que, mediante “Acta de Equipo Técnico ACR N° 009” el Equipo Técnico encargado de la elaboración del Análisis de Calidad Regulatoria en la ATU, aprueba la ficha de Análisis de Calidad Regulatoria Ex Ante del procedimiento administrativo “Otorgamiento de Certificado de Homologación de componentes tecnológicos de recaudo” (hardware y software) que ingresarán al Sistema de Recaudo Único, contenidos en la propuesta de “Reglamento del Sistema de Recaudo Único para Lima y Callao”;

Que, mediante correo electrónico de fecha 7 de marzo de 2024, la Secretaría Técnica de la CMCR, dependiente de la PCM, declaró que la propuesta de “Reglamento del Sistema

de Recaudo Único para Lima y Callao” se encuentra apta para continuar con el trámite de su aprobación;

Que, los literales j) y t) del artículo 17 del Texto Integrado del ROF de la ATU, aprobado por Resolución de Presidencia Ejecutiva N° 193-2023-ATU/PE, establecen como funciones de la Presidencia Ejecutiva, aprobar las normas de competencia de la ATU y emitir resoluciones en los asuntos de su competencia, respectivamente;

Que, de igual manera, el numeral 8.1 y el subnumeral 8.7.2 del numeral 8.7, de la Versión V03 de la Directiva N° D-001-2020-ATU/GG-OPP-UPO, “Directiva que regula la formulación, modificación y aprobación de documentos normativos en la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao”, aprobada por Resolución de Gerencia General N° 058-2024-ATU/GG, establecen que corresponde a la Presidencia Ejecutiva proceder al visado del documento normativo propuesto y firmar la Resolución de Presidencia Ejecutiva que lo aprueba;

Contando con el visado de la Subdirección de Regulación, la Dirección de Integración de Transporte Urbano y Recaudo, la Dirección de Operaciones, la Dirección de Fiscalización y Sanción, la Dirección de Gestión Comercial, la Oficina de Planeamiento y Presupuesto, la Oficina de Asesoría Jurídica y la Gerencia General;

De conformidad con lo dispuesto por la Ley N° 30900, Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao - ATU y sus modificatorias; su Reglamento, aprobado por Decreto Supremo N° 005-2019-MTC; el Texto Integrado del Reglamento de Organización y Funciones - ROF de la ATU aprobado mediante Resolución de Presidencia Ejecutiva N° 193-2023-ATU/PE; y, la Versión V03 de la Directiva N° D-001-2020-ATU/GG-OPP-UPO, “Directiva que regula la formulación, modificación y aprobación de documentos normativos en la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao”, aprobada por Resolución de Gerencia General N° 058-2024-ATU/GG;

#### SE RESUELVE:

**Artículo 1.-** Aprobar el “Reglamento del Sistema de Recaudo Único para Lima y Callao”; el cual forma parte integrante de la presente Resolución.

**Artículo 2.-** Disponer la publicación de la presente Resolución y el “Reglamento del Sistema de Recaudo Único para Lima y Callao” en el Diario Oficial “El Peruano” y en la sede digital de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao – ATU (<https://www.gob.pe/atu>).

Regístrese, comuníquese y publíquese.

MARYBEL VIDAL MATOS  
Presidenta Ejecutiva (E)

### REGLAMENTO DEL SISTEMA DE RECAUDO ÚNICO PARA LIMA Y CALLAO

#### ÍNDICE

#### ÍNDICE

#### TÍTULO I

#### DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1.- Objeto  
Artículo 2.- Finalidad  
Artículo 3.- Ámbito de Aplicación  
Artículo 4.- Siglas  
Artículo 5.- Definiciones  
Artículo 6.- Lineamientos del SRU

#### TÍTULO II

#### DISPOSICIONES ESPECÍFICAS

#### CAPÍTULO I

#### DE LA PARTICIPACIÓN DE LOS AGENTES EN EL SRU

Artículo 7.- Agentes que componen el SRU  
Artículo 8.- Roles de los agentes del SRU  
Artículo 9.- Roles asumidos por la ATU

Artículo 10.- Roles asumidos por el Operador de Recaudo  
Artículo 11.- Roles de los Usuarios

#### CAPÍTULO II

#### NIVELES DEL SRU

Artículo 12.- Niveles que conforman el SRU

#### CAPÍTULO III

#### ELEMENTOS DEL SRU

Artículo 13.- Centro de Conformidad  
Artículo 14.- Cámara de Compensación  
Artículo 15.- Centros de Control

#### CAPÍTULO IV

#### IMPLEMENTACIÓN DEL SRU

#### SUBCAPÍTULO I

#### INICIO Y CARACTERÍSTICAS DEL SRU

Artículo 16.- Fecha de implementación del SRU  
Artículo 17.- Características del SRU  
Artículo 18.- Interoperabilidad obligatoria

#### SUBCAPÍTULO II

#### GESTIÓN DE RECURSOS QUE INGRESAN AL SRU

Artículo 19.- Fideicomiso Maestro  
Artículo 20.- Ingresos percibidos por el Fideicomiso Maestro  
Artículo 21.- Funciones del fiduciario  
Artículo 22.- Distribución de Ingresos  
Artículo 23.- Utilización del saldo flotante  
Artículo 24.- Adhesión de nuevos Operadores del Servicio de Transporte  
Artículo 25.- Establecimiento de Carta Fianza

#### SUBCAPÍTULO III

#### SOBRE LOS MEDIOS DE PAGO

Artículo 26.- Medios de pago empleados en el SRU  
Artículo 27.- Sobre la TIT  
Artículo 28.- Vigencia de las TIT  
Artículo 29.- Respecto de las TIT robadas, extraviadas o deterioradas  
Artículo 30.- Pagos abiertos  
Artículo 31.- Pagos a través de Códigos QR  
Artículo 32.- Inicialización de SAM de Campo

#### SUBCAPÍTULO IV

#### EQUIPOS COMPLEMENTARIOS AL MEDIO DE PAGO

Artículo 33.- Equipamientos en puntos de venta y recarga  
Artículo 34.- Validadores en vehículos habilitados y Estaciones

#### SUBCAPÍTULO V

#### SOBRE EL TRATAMIENTO DEL PAGO DE TARIFAS Y VALIDACIONES

Artículo 35.- Tarifas  
Artículo 36.- Validación

#### CAPÍTULO V

#### ACCESO AL SRU

#### SUBCAPÍTULO I

#### DEL OPERADOR DE RECAUDO

Artículo 37.- Del Operador de Recaudo  
Artículo 38.- Acceso del Operador de Recaudo al SRU

## SUBCAPÍTULO II

## ACREDITACIÓN DE COMPONENTES

- Artículo 39.- Homologación
- Artículo 40.- Tipos de Homologación
- Artículo 41.- Procedimiento de homologación
- Artículo 42.- Requerimientos de componentes
- Artículo 43.- Atención de la Homologación
- Artículo 44.- De la vigencia del Certificado de Homologación
- Artículo 45.- Modificación de los Componentes homologados

## CAPÍTULO VI

## OBLIGACIONES DENTRO DEL SRU

## SUBCAPÍTULO I

## DE LOS OPERADORES DE RECAUDO Y OPERADORES DEL SERVICIO DE TRANSPORTE

- Artículo 46.- Obligaciones del Operador de Recaudo
- Artículo 47.- Obligaciones del Operador del Servicio de Transporte con respecto al SRU

## SUBCAPÍTULO II

## DERECHOS Y OBLIGACIONES DEL USUARIO

- Artículo 48.- Derechos de los Usuarios
- Artículo 49.- Obligaciones de los Usuarios

## SUBCAPÍTULO III

## DE LA TABLA DE INFRACCIONES Y SANCIONES

- Artículo 50.- De la clasificación de las infracciones
- Artículo 51.- Sanciones aplicables al Operador de Recaudo y/u Operador del Servicio de Transporte con funciones de Recaudo
- Artículo 52.- Sanciones aplicables al usuario
- Artículo 53.- Tipificación y calificación de infracciones

## DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

## DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS TRANSITORIAS

## REGLAMENTO DEL SISTEMA DE RECAUDO ÚNICO PARA LIMA Y CALLAO

## TÍTULO I

## DISPOSICIONES GENERALES

## Artículo 1.- Objeto

El objeto del presente Reglamento es establecer la estructura, características y condiciones para la implementación del Sistema de Recaudo Único que forma parte del Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao, así como los derechos y deberes de los agentes que lo integran, las condiciones para la homologación de los Componentes y equipos, los lineamientos generales y la administración de los recursos que se gestionan en el referido Sistema.

## Artículo 2.- Finalidad

El presente Reglamento tiene como finalidad fomentar el uso intensivo de las tecnologías de la información a través de la integración de diferentes medios de pago electrónicos, a efectos de promover su uso por parte de los usuarios del Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao, integrando los diferentes servicios de transporte, facilitando la reducción de los tiempos de viaje, así como la correcta implementación de los otros tipos de integración y garantizando una movilidad sostenible y segura para la población de la provincia de Lima y la Provincia Constitucional del Callao.

## Artículo 3.- Ámbito de Aplicación

Lo establecido en el presente Reglamento es de aplicación a los Usuarios y Operadores del Servicio de Transporte, así como a los Proveedores Tecnológicos y los Operadores de Recaudo que desarrollen algún Componente del Sistema de Recaudo Único.

## Artículo 4.- Siglas

Para los fines de aplicación del presente Reglamento, se utilizan las siglas siguientes:

1. ATU: Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao
2. CEHE: Certificado de Homologación Electrónica
3. DFS: Dirección de Fiscalización y Sanción
4. DIR: Dirección de Integración de Transporte Urbano y Recaudo
5. DO: Dirección de Operaciones
6. DOI: Documento Oficial de Identidad
7. DUKPT: Clave Derivada Única Por Transacción. En inglés, *Derived Unique Key Per Transaction*
8. EMV: Europay MasterCard VISA
9. HSM: Módulo de Seguridad Hardware. En inglés, *Hardware Security Module*
10. IFM: Gestión de Tarifas Interoperables. En inglés, *Interoperable Fare Management*
11. MTC: Ministerio de Transportes y Comunicaciones
12. MTT: Modelo de Transacciones de Transporte Masivo. En inglés *Mobility & Transport Transaction*
13. NFC: Comunicación de Campo Próximo. En inglés, *Near Field Communication*
14. PAN: Número de Cuenta Personal. En inglés, *Personal Account Number*
15. PCI-DSS: Estándar de Seguridad de Datos para la Industria de Tarjeta de Pago. En inglés, *Payment Card Industry Data Security Standard*
16. PMS: Sistema de Distribución de Pagos. En inglés, *Payment Management System*
17. PSP: Procesador de Servicios de Pago. En inglés, *Payment Service Providers*
18. QR: Respuesta Rápida. En inglés *Quick Response*
19. RFID: Identificación por Radiofrecuencia. En inglés, *radio-frequency identification*
20. RUC: Registro Único de Contribuyente
21. SAE: Sistema de Ayuda a la Explotación
22. SAU: Servicios de Atención a Usuarios
23. SAM: Módulo de Acceso Seguro. En inglés, *Secure Access Module*
24. SIU: Sistema de Información a los Usuarios
25. SBS: Superintendencia de Banca, Seguros y AFP
26. SF: Subdirección de Fiscalización
27. SIGT: Subdirección de Integración y Gestión Tecnológica
28. SIT: Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao
29. SRU: Sistema de Recaudo Único
30. SSTR: Subdirección de Servicios de Transporte Regular
31. SUNAT: Superintendencia Nacional de Administración Tributaria
32. TIT: Tarjeta Interoperable de Transporte
33. TUO de la LPAG: Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444 aprobado por Decreto Supremo N° 004-2019-JUS
34. TUPA: Texto Único de Procedimientos Administrativos
35. TVM: Máquina Expendedora de Boletos. En inglés, *Ticket Vending Machine*

## Artículo 5.- Definiciones

Para los fines de aplicación del presente Reglamento, se entiende por:

**5.1. Adquirente:** Entidad del sistema financiero responsable de procesar los pagos, cobrar las comisiones al Operador del Servicio de Transporte y su posterior distribución a la red de tarjetas y al Emisor, además de realizar los depósitos al Fideicomiso Maestro o al Fideicomiso Operativo de los Operadores del Servicio de Transporte. Está conectado al PSP por un lado y por otro lado con las compañías procesadoras de pago (Visa, MasterCard, Amex, entre otras).



**5.2. Aplicación ATU:** Consiste en el Mapa de Memoria o en inglés “mapping” diseñado por la ATU como una estructura de datos de aplicaciones y archivos. Contiene información tal como datos personales, perfil de uso, saldos, histórico de uso, entre otros, a ser almacenada en la TIT o compatibles. Asimismo, contiene las relaciones que existen entre direcciones lógicas y físicas, además de proveer detalles específicos sobre la seguridad aplicada al acceso de dichas aplicaciones, archivos o datos.

**5.3. Cámara de Compensación (en inglés, Clearing House):** Forma parte del SRU y se encarga del proceso de compensación que consolida la información económica transaccional generada por el uso de los medios de pago en todos los Componentes del Sistema y calcula las transferencias de dinero que deben tener lugar entre los agentes que componen el SRU, según las reglas de compensación de los ingresos que se definan para tal fin.

**5.4. Centro de Conformidad:** Parte del SRU, a cargo de la SIGT, que se encarga de emitir el CEHE correspondiente, luego de verificar que los Componentes (*software* y *hardware*) y soluciones tecnológicas que vayan a formar parte del SRU cumplen las especificaciones técnicas y funcionales.

**5.5. Centro de Control:** Sistema a cargo del Operador de Recaudo en Nivel 3, según corresponda, que recibe y procesa los datos generados en los niveles 0, 1 y 2, permitiendo supervisar y controlar la operación de los Componentes dentro de su propio entorno de operación en el SRU. Además, intercambia información con la plataforma de interoperabilidad de Nivel 4.

**5.6. Certificado de Homologación Electrónico:** Documento que emite la DIR por medio de la SIGT, en el marco de sus competencias, en el que se acredita que el Componente y sistema cumple con los estándares establecidos.

**5.7. Código QR (en inglés, Quick Response Code):** Código de barras bidimensional de respuesta rápida en el que se puede almacenar información, que puede ser empleada para realizar pagos de diversos servicios que lo acepten.

**5.8. Componente:** Elemento que forma parte del SRU, ya sea un equipo (*hardware*) o un sistema (*software*).

**5.9. Comunicación de campo próximo (en inglés, Near Field Communication – NFC):** Tecnología inalámbrica de alta frecuencia y corto alcance que permite conectar dispositivos para el intercambio de datos a través de campos magnéticos. Permite la lectura sin contacto de los medios de pagos (TIT, tarjetas bancarias sin contacto, smartphones con NFC y wearables).

**5.10. Cuenta Recaudadora:** Cuenta bancaria donde se deposita el dinero recaudado. Esta cuenta sigue reglas predefinidas por el Operador del Servicio de Transporte o quien este designe.

**5.11. Emisor:** Entidad financiera que emite las Tarjetas de Débito o Tarjetas de Crédito al Tarjetahabiente.

**5.12. Estación:** Infraestructura Complementaria destinada al ingreso, salida y/o conexión de Usuarios al SIT, los cuales cuentan con mecanismos de control para el acceso, así como facilidades para la venta y recarga de medios de pago.

**5.13. Estándar de Encriptación Avanzado (en inglés, AES 128):** Esquema de cifrado por bloques adoptado para la encriptación por algoritmo secreto para proteger los datos electrónicos. Este algoritmo puede cifrar y descifrar datos, el cifrado convierte los datos (texto legible) en un formato ininteligible llamado texto cifrado, mientras que el descifrado convierte este texto cifrado en texto legible original. El algoritmo AES puede usar claves criptográficas de 128, 192 o 256 bits para cifrar y descifrar datos en bloques de 128 bits.

**5.14. Estándar Internacional ISO 7816 “Tarjetas de Identificación – Tarjetas de Circuito Integrados”:** Estándar internacional relacionado con las tarjetas de identificación electrónicas, en especial las tarjetas inteligentes, referido a la organización de archivos y seguridad del manejo de estos.

**5.15. Estándar Internacional ISO SO/IEC 14443 “Tarjetas de identificación – Tarjetas de circuito integrado sin contacto – Tarjetas de Proximidad”:** Estándar internacional relacionado con las tarjetas y dispositivos de seguridad de identificación personal electrónicas, en especial las tarjetas de proximidad, referida a las características físicas, radiofrecuencia, trama de datos, entre otros.

**5.16. Europay Mastercard VISA:** Estándar internacional de interoperabilidad para la autenticación de pagos mediante tarjetas bancarias, sean de crédito o débito.

**5.17. Fideicomiso:** Relación jurídica por la cual el fideicomitente transfiere bienes en fideicomiso a otra persona, denominada fiduciario, para que esta los administre con un fin específico de acuerdo a lo establecido en el Contrato de Fideicomiso suscrito, conforme a lo establecido en la Ley N° 26702, Ley General del Sistema Financiero y del Sistema de Seguros y Orgánica de la Superintendencia de Banca y Seguros. El presente Reglamento considera la existencia de un Fideicomiso Maestro y Fideicomisos Operativos.

**5.18. Fideicomiso Maestro:** Es aquel constituido por la ATU, al cual se transfieren los montos recaudados por los Operadores de Recaudo para la constitución de un patrimonio fideicometido para luego ser distribuidos de conformidad con lo que determine la Cámara de Compensación.

**5.19. Fideicomisos Operativos:** Son aquellos que existen en virtud a los contratos de fideicomiso suscritos con anterioridad al presente Reglamento, para la administración de los flujos dinerarios cuyo origen está en los contratos de concesión de transporte urbano vigentes u otras modalidades de contratación.

**5.20. Fiduciario:** Es una entidad financiera autorizada y fiscalizada por la SBS, que forma parte integrante del contrato de fideicomiso que recibe en administración los ingresos reportados en el SRU.

**5.21. Flotante:** Dinero por concepto de recargas que se encuentra en la TIT y que no ha sido utilizada por un periodo de tiempo establecido por la ATU, contados a partir del último movimiento.

**5.22. Fraude:** Conducta contraria al correcto uso de los distintos Componentes que genera alteración en la información y datos dentro del SRU tales como recargas, validaciones, saldos, perfiles entre otros que afectan la recaudación.

**5.23. Interoperabilidad:** Capacidad de interaccionar sistemas dispares con objetivos comunes, que comparten e intercambian información y conocimiento mediante sistemas tecnológicos inteligentes, definidos en el Estándar de Interoperabilidad Tecnológica aprobado mediante Resolución Directoral emitida por la DIR, con la finalidad de facilitar los viajes de los Usuarios.

**5.24. Lista Blanca de SAM:** Registro del SRU que contiene los números de los SAM autorizados en los equipos del referido sistema, con la finalidad de reducir el riesgo en caso de equipos robados y/o perdidos.

**5.25. Lista Negra de la TIT:** Corresponde al registro del SRU en el cual obran las TIT que son inhabilitadas por un mal uso, independientemente de su saldo, no pudiendo ser empleadas en cualquier Componente del mencionado sistema.

**5.26. Lista Verde de la TIT:** Registro del SRU que contiene las pre-recargas pendientes de incorporar a las

TIT, de forma que, al pasar por un validador, el saldo es actualizado automáticamente. Por medio de esta lista se permite realizar recargas en las tarjetas a través de pagos virtuales.

**5.27. Máquina Expendedora de Boletos (en inglés, Ticket Vending Machine – TVM):** Equipo destinado a la expedición o recarga de una TIT.

**5.28. Medios de Pago:** Soporte definido por la ATU, a través de la DIR, para acceder a los Servicios Públicos de Transporte Regular del SIT y pagar la tarifa correspondiente, tal como la TIT, tarjetas bancarias sin contacto, smartphone con NFC, relojes o pulseras inteligentes, Códigos QR, entre otros.

**5.29. Modelo de Transacciones de Transporte Masivo (en inglés, Mobility & Transport Transaction – MTT):** Modelo de flujo de pagos que permite gestionar los pagos abiertos sin contacto con independencia del tamaño de los Operadores del Servicio de Transporte o la estructura de tarifas.

**5.30. Módulo de seguridad hardware (en inglés, Hardware Security Module – HSM):** Es un dispositivo criptográfico basado en hardware que genera, almacena y protege claves criptográficas. Suele aportar aceleración por hardware para operaciones criptográficas para ser utilizado en los servidores y permitir ejecutar transacciones que requieran autenticaciones o autorizaciones remotas desde los equipos del SRU o para poder interactuar con los medios de pago.

**5.31. Módulo de Acceso Seguro (en inglés, Secure Access Module – SAM):** Se refiere al módulo que contiene las claves y seguridad del SRU, que se utiliza para autenticar la TIT y el firmado de transacciones, aplicando para ello procesos criptográficos/algoritmos de encriptación que son definidos y custodiados por la ATU.

**5.32. Operador de Recaudo:** Persona jurídica, que se encarga de la prestación del servicio de recaudo de tarifas, el mismo que cumple con las obligaciones establecidas en el presente Reglamento o en su propio contrato.

**5.33. Operador del Servicio de Transporte:** Persona Jurídica que cuenta con autorización o contrato de concesión vigente para la prestación del Servicio Público de Transporte Regular dentro del Territorio.

**5.34. Pagos abiertos:** Método de pago sin contacto, tal como una tarjeta bancaria o dispositivo inteligente con tecnología NFC.

**5.35. Pasarela de pagos:** Conjunto de sistemas (Procesador de Servicios de Pago - PSP y Sistema de Distribución de Pagos - PMS) que reciben las transacciones procedentes de los equipos de los sistemas de recaudo mediante elementos de seguridad tales como tokenización del número PAN de las tarjetas manejando un cifrado mediante mecanismos tipo clave derivada única por transacción - DUKPT.

**5.36. Pase libre:** Es el derecho de los Usuarios a acceder sin cobro alguno al Servicio Público de Transporte Regular en el marco de lo regulado por la Ley N° 26271, Ley que norma el derecho a pases libres y pasajes diferenciados cobrados por las empresas de transporte urbano e interurbano de pasajeros y la Ley N° 29973, Ley general de la persona con discapacidad, disponiendo el pase libre en el servicio de transporte público terrestre para las personas con discapacidad severa.

**5.37. Plataforma Virtual de Trámites:** Plataforma digital disponible a través de la Sede Digital de la ATU, mediante la cual el representante legal de la persona jurídica debe presentar sus documentos para el procedimiento administrativo desarrollado en el presente Reglamento.

**5.38. Pre-recargas:** Recargas realizadas que se encuentran pendientes de incorporarse a las TIT u otro

medio de pago, las cuales, al pasar por un validador, su saldo es actualizado automáticamente mediante el cruce de información con la Lista Verde.

**5.39. Proceso de compensación (en inglés, clearing):** Cálculo efectuado por la Cámara de Compensación de saldos netos liquidados a través de órdenes de pagos y cobros en el sistema financiero, que implican débitos y créditos por uso de validadores, recargas y otros, deducidas las comisiones y los cargos, entre los agentes que componen el SRU, conforme a las reglas y plazos definidos por la ATU.

**5.40. Procesador de Servicios de Pago (en inglés Payment Service Provider - PSP):** Denominación de los Sistemas de Tratamiento de transacciones realizadas con elementos bancarios que gestiona la distribución de las transacciones a los adquirentes y/o emisores. El PSP cumple con normativa bancaria y especialmente con PCI-DSS (tratamiento seguro de los datos). También conocido como *gateway* o plataforma de servicios de pago.

**5.41. Proveedor Tecnológico:** Persona jurídica, que siendo vendedor tecnológico o fabricante tecnológico de equipamiento individual y/o soluciones tecnológicas (que incluye tanto *hardware* como *software*) vinculadas a recaudo está en capacidad para certificar componentes según el Estándar de Interoperabilidad Tecnológica establecido por la ATU.

**5.42. Puntos de venta y/o distribución:** Son los lugares que cuentan con los equipos que permiten a los Usuarios obtener o recargar con seguridad los medios de pago del SRU. El Punto de venta puede ser virtual (Web o aplicativos). También se denomina red de recargas.

**5.43. Registro de Componentes Homologados:** Base de datos en la cual se listan la marca y modelo de los Componentes que han pasado satisfactoriamente el proceso de homologación previsto en el presente Reglamento.

**5.44. Registro SRU:** Registro general que contiene el Registro de Componentes Homologados, entre otros.

**5.45. Saldo:** Dinero por concepto de recargas que aún no han sido usadas en el sistema.

**5.46. SAM de Campo:** Es el SAM destinado a operar dentro de los equipos del Sistema de Recaudo Único, conteniendo solamente las claves de las acciones que le corresponde según su función: personalización, recarga, validación, pupitre e inspección.

**5.47. SAM Maestro:** Es el SAM destinado a contener las claves principales del SRU y que sirve para grabar los SAM de Campo con las claves necesarias para su función o rol (lectura, escritura e inicialización).

**5.48. Servicios de Atención a Usuarios:** Conjunto de medios de interacción con los Usuarios y público en general, a cargo del Operador del Servicio de Transporte u Operador de Recaudo, mediante los cuales se brinda los servicios de venta y recarga del medio de pago, así como brindar información, entre otros. Incluyen los Establecimientos u Oficinas de Atención a los Usuarios conocidas también como Centro de Atención al Usuario o Centro de Atención al Cliente.

**5.49. Servicio Público de Transporte Regular:** Es aquel realizado con continuidad, regularidad, generalidad, obligatoriedad y uniformidad para satisfacer las necesidades colectivas de viaje de carácter general, a través de una ruta y frecuencias determinadas en el Territorio.

**5.50. Sistema Anti-Passback:** Mecanismo de control que asegura que una misma tarjeta no pueda utilizarse por más de un Usuario al momento de acceder al Servicio Público de Transporte Regular.

**5.51. Sistema de Ayuda a la Explotación:** Sistemas de control integral que, aplicado a una red de transporte,

proporciona los medios para conocer, regular y gestionar en tiempo real los recursos disponibles.

**5.52. Sistema de Distribución de Pagos (por sus siglas en inglés, *Payment Management System - PMS*):** Sistema para la gestión y tratamiento de los pagos bancarios en el servicio público de transporte, integrando funcionalidades como reglas del negocio, cálculo de la mejor tarifa a aplicar, gestión de deuda, manejo de lista de tarjetas denegadas, manejo de token y de la tarjeta, entre otros.

**5.53. Sistema de Información al Usuario:** Sistema de difusión de información predictiva o en tiempo real para mejorar las condiciones generales de uso del SIT. Su objetivo es la seguridad y el confort de los usuarios.

**5.54. Sistema de Cobro Electrónico:** Solución tecnológica implementada en los Servicios Públicos de Transporte Regular, que sin ser interoperable mejora el acceso al servicio, evitando el manejo de dinero en efectivo, apoyado en las distintas herramientas tecnológicas establecidas para el pago del servicio, el mismo que remite la información de validaciones conforme se determine en Resolución Directoral de la DIR. Estos sistemas se integran al SRU una vez implementado este último.

**5.55. Sistema de Recaudo Único:** Sistema que se encarga de la venta, recarga, distribución y validación de los medios de acceso al SIT, así como de la custodia, administración y distribución de los ingresos respectivos, cuya implementación es obligatoria para la correcta interoperabilidad, dentro del cual opera la Cámara de Compensación, y otros elementos, bajo reglas compartidas de intercambio de información.

**5.56. Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao:** Sistema compuesto por las distintas clases o modalidades del Servicio Público de Transporte de Personas reconocidas en la normatividad vigente, que cuenta con integración física, operacional y tarifaria, así como de medios de pago.

**5.57. Soluciones Tecnológicas:** Comprende tanto *software* como *hardware* integrados en un modelo de arquitectura que brindan control y soporte a la operación de recaudo en el Servicio Público de Transporte Regular.

**5.58. Tarifa:** Es la contraprestación económica que el Operador del Servicio de Transporte cobra a los/ Usuarios por la prestación del Servicio Público de Transporte Regular.

**5.59. Tarifa diferenciada:** O pasaje diferenciado, es la contraprestación económica reducida que el Operador del Servicio de Transporte cobra a los Usuarios por la prestación del Servicio Público de Transporte Regular, en el marco de lo regulado por la Ley N° 26271, Ley que norma el derecho a pases libres y pasajes diferenciados cobrados por las empresas de transporte urbano e interurbano de pasajeros.

**5.60. Tarifa Integrada:** Contraprestación económica pagada por los Usuarios, que les permite acceder a las diferentes modalidades del Servicio Público de Transporte Regular en un solo viaje.

**5.61. Tarifa promocional:** Es la contraprestación económica pagada por el Usuario que incluye un descuento dispuesto por el Operador del Servicio de Transporte por razones comerciales como promociones por zonas, día de la semana, horario, días festivos, entre otros que se determinen.

**5.62. Tarjeta Interoperable de Transporte:** Es el medio de pago sin contacto aprobado por la ATU que contiene la Aplicación ATU y se produce conforme al Estándar de Interoperabilidad Tecnológica aprobado mediante Resolución Directoral emitida por la DIR y de acuerdo con la arquitectura de seguridad aprobada por la ATU.

**5.63. Territorio:** Entiéndase como tal a la integridad del territorio de la provincia de Lima y de la Provincia Constitucional del Callao, provincias contiguas y que en su integridad guardan entre sí, continuidad urbana.

**5.64. Título:** Producto contenido dentro de la TIT, que se recarga con dinero y permite pagar la tarifa por el uso del Servicio Público de Transporte Regular utilizando el medio de pago en la que se encuentra alojada.

**5.65. Transbordo:** Cambio entre al menos dos medios de transporte en un mismo viaje.

**5.66. Usuario:** Persona natural que hace uso del SIT.

**5.67. Validación:** Se refiere a la acción de verificación del correcto cobro de la tarifa mediante algún mecanismo específico.

**5.68. Validador:** Equipo de seguridad cuya función es validar el acceso a un servicio, compuesto por un lector RFID de tarjetas, lector de QR y permite el uso de al menos un módulo SAM, y que se conecta al sistema de recaudo de un determinado modo de transporte.

**5.69. Viaje:** Desplazamiento de un Usuario mediante el Servicio Público de Transporte Regular, desde un punto de origen hasta un punto de destino, que puede incluir un conjunto de transbordos.

## Artículo 6.- Lineamientos del SRU

**6.1.** El SRU integra un conjunto de medios de pago homologados y validados por la ATU. Los soportes físicos para pagos sin contacto pueden ser ampliados siempre que permitan la convivencia con los otros medios de pago, sea viable su implementación en términos técnico-operativos, económicos y legales, se habiliten los mecanismos para su implementación y certificación, no afecte a las reglas de negocio ya definidas, y que la seguridad esté siempre bajo el total control de la ATU.

**6.2.** La ATU es la entidad responsable y ejerce la administración general del SRU, motivo por el cual asigna los roles correspondientes a los diversos agentes que conforman el SRU, así como controla, gestiona y supervisa la seguridad del SRU, siendo propietaria de todas las claves de seguridad correspondientes a la TIT u otros medios de pago similares. Además, es la única entidad autorizada para establecer o modificar las especificaciones técnicas y funcionales comunes del conjunto del SRU o Componente de este.

**6.3.** El desarrollo e implementación de los roles a cargo de los Operadores de Recaudo y de los Operadores del Servicio de Transporte se realizan observando en todo momento el presente Reglamento, así como el estándar de interoperabilidad, la arquitectura de seguridad, las reglas de cada sistema de transporte en el que operan y los dispositivos normativos del SRU que apruebe la ATU, en el marco de su facultad exclusiva de ejercer la administración general del SRU.

**6.4.** Es responsabilidad de cada Operador de Recaudo, asegurar la correcta interacción de los elementos implementados con el Nivel 4 del SRU, y bajo la supervisión de la ATU quien valida el proceso mediante la homologación y determina si se encuentra en condiciones de integrar el SRU.

**6.5.** Para el cumplimiento de lo señalado en el numeral anterior, cada Operador de Recaudo y/o Proveedor Tecnológico entrega muestras del equipamiento o de las soluciones tecnológicas a certificar, conforme al procedimiento de homologación establecido en el presente Reglamento.

**6.6.** La ATU cuenta con un Centro de Conformidad que certifica que los Componentes provistos por el Operador de Recaudo y/o Proveedor Tecnológico cumplen con las especificaciones funcionales y no funcionales alineadas al Estándar de Interoperabilidad Tecnológica y demás requerimientos.

**6.7.** La ATU puede implementar tecnologías de medios de pago diferentes a las descritas que, garanticen el cumplimiento de las condiciones técnicas, operativas y de seguridad especificadas por la ATU.



## TÍTULO II

## DISPOSICIONES ESPECÍFICAS

## CAPÍTULO I

## DE LA PARTICIPACIÓN DE LOS AGENTES EN EL SRU

**Artículo 7.- Agentes que componen el SRU**

El SRU se encuentra compuesto por los siguientes agentes:

- La ATU.
- Los Operadores del Servicio de Transporte.
- Los Operadores de Recaudo.
- Usuarios.
- Fiduciarios.
- Otros agentes definidos por la Autoridad.

**Artículo 8.- Roles de los agentes del SRU**

8.1. Los roles que cumplen los agentes dentro del SRU son:

- Responsable del Sistema de Recaudo.
- Responsable de Seguridad.
- Responsable del Registro de Códigos.
- Propietario del Producto y de la Aplicación.
- Vendedor del Producto y de la Aplicación
- Recopilación y Envío.
- Operador de Recaudo.
- Servicio de Atención a los Usuarios.
- Usuario.

8.2. Los mencionados roles y sus correspondientes agentes se especifican en el Estándar de Interoperabilidad Tecnológica, aprobado mediante Resolución Directoral emitida por la DIR.

8.3. Para el caso de los contratos de concesión vigentes, donde se ha establecido el cumplimiento de roles distintos a los detallados en el presente artículo, se debe considerar lo dispuesto en la Tercera Disposición Complementaria Transitoria del presente Reglamento.

8.4. Para el caso del rol indicado en el literal e) del numeral 8.1 del presente Reglamento, este puede ser asignado a otro agente previa firma de contrato o convenio. Las comisiones y demás reglas son establecidas en dichos contratos y/o convenios suscritos por la ATU.

8.5. Los Sistemas de los Operadores de Recaudo, propios de la recaudación, están conectados a la Cámara de Compensación y reportan los datos de las operaciones especificadas en el numeral 15.2 del artículo 15 del presente Reglamento. El Operador de Recaudo actualiza las Listas Blancas, Negras y Verdes en todos los Componentes en el plazo previsto en las reglas de la Cámara de Compensación aprobadas mediante Resolución Directoral de la DIR.

**Artículo 9.- Roles asumidos por la ATU**

La ATU asume principalmente el Rol de "Responsable del Sistema de Recaudo", no obstante, desarrolla los siguientes roles del SRU.

9.1. Responsable de la Seguridad: La ATU establece la política de seguridad del SRU mediante Resolución Directoral emitida por la DIR, para lo cual certifica, audita, monitorea y opera la seguridad dentro del SRU. Así también, se encarga de la estructura de datos de la TIT o *mapping* y las claves de la tarjeta y gestiona los SAM o HSM, y todo aquello que se establezca en los Estándares de Interoperabilidad Tecnológica aprobados por la ATU, conforme lo establecido en el numeral 18.2 del artículo 18 del presente Reglamento, siendo responsabilidad de los Operadores de Recaudo la implementación y el funcionamiento del recaudo conforme a las políticas de seguridad establecidos por la ATU.

9.2. Responsable del Registro de Códigos: La ATU asigna y administra los códigos de operación necesarios para el funcionamiento del SRU. Estas funciones se

realizan a través de la Cámara Compensación según lo señalado en el artículo 14 del presente Reglamento, administrada por la ATU o un tercero que esta designe.

9.3. Propietario del Producto y de la Aplicación ATU: La ATU es la propietaria de la "Aplicación ATU", así como de los productos y aplicaciones relacionadas con la tarjeta TIT.

9.4. Recopilación y Envío: Permite el intercambio de información en el SRU. Comprende las siguientes interfaces de intercambio de archivos: archivos de transacciones, de acciones, de topología, configuración y otros establecidos mediante Resolución Directoral aprobada por la DIR. El presente rol se desarrolla por medio de la Cámara de Compensación.

**Artículo 10.- Roles asumidos por el Operador de Recaudo**

El Operador de Recaudo asume los siguientes roles del SRU:

10.1. Vendedor del Producto y Aplicación. - El Operador de Recaudo desempeña este rol de acuerdo a las consideraciones siguientes:

a. Se encarga de la venta y recarga de un producto, en el caso de la venta de la "Aplicación ATU" se realiza conjuntamente con la entrega de la TIT a los Usuarios. El Operador de Recaudo puede desarrollar la venta y/o recarga de la TIT, mediante diferentes establecimientos tales como tiendas de conveniencia o similares.

b. Interacciona con los Usuarios a través de la venta y recarga de la TIT y de los Servicios de Atención a Usuarios. Son responsables de recaudar y depositar al Fideicomiso correspondiente, los ingresos provenientes de la venta y recarga de medios de pago, así como su correcto tratamiento.

c. Envía hacia la Cámara de Compensación todas las operaciones realizadas de venta y recarga a través del Centro de Control. Cada operación genera una interacción de datos que se incluye en el archivo que se envía a dicha Cámara en un lapso definido en las reglas del sistema de Cámara de Compensación. Los formatos de estas interacciones y archivos forman parte del Protocolo de Comunicaciones Común, que forma parte de los mecanismos de integración, aprobado mediante Resolución Directoral emitida por la DIR.

10.2. Operador de Servicio de Recaudo. - El Operador de Recaudo desempeña este rol de acuerdo a las consideraciones siguientes:

a. Proporciona el acceso al Servicio Público de Transporte Regular a los Usuarios en base al medio de pago utilizado por este.

b. Interacciona con los Usuarios a través de los Servicios de Atención a Usuarios. Es responsable de proporcionar, operar y mantener los Componentes y demás elementos necesarios para el cumplimiento de las funciones de recaudo.

c. Envía a través del Centro de Control las transacciones relativas a las validaciones de la TIT a la Cámara de Compensación en formato definido en el Protocolo de Comunicaciones Común establecido mediante Resolución Directoral emitida por la DIR, como parte de la integración, de forma que dicha Cámara pueda efectuar las distintas tareas propias del SRU, en especial la de compensación y liquidación.

10.3. Servicios de Atención a Usuarios: El Operador de Recaudo desempeña este rol conforme se establezca en los respectivos contratos y el presente Reglamento. El Operador de Recaudo interactúa con los Usuarios realizando diferentes operaciones como pueden ser la venta, recarga, personalización de TIT, el registro de TIT anónimas, recogiendo denuncias de incidencias (pérdida o robo), averías sobre TIT, así como otras actividades establecidas en los contratos.

**Artículo 11.- Roles de los Usuarios**

Los Usuarios de los Servicios Públicos de Transporte Regular desarrollan las siguientes actividades:

**11.1.** Adquieren el medio de pago y efectúan la recarga para el uso del Servicio Público de Transporte Regular.

**11.2.** Realizan el uso correcto de la TIT o de otro medio de pago aceptado en el SRU, observando las conductas señaladas en el artículo 49 del presente Reglamento.

**11.3.** Interaccionan con el resto del SRU a través de la TIT u otro medio de pago aceptado en el SRU.

## CAPÍTULO II

### NIVELES DEL SRU

#### Artículo 12.- Niveles que conforman el SRU

Dentro del SRU operan los siguientes niveles que se detallan a continuación:

**12.1. Nivel 0:** Comprende todos los medios de pago del SRU establecidos por la ATU.

**12.2. Nivel 1:** Se refiere a todos los dispositivos que interactúan con el medio de pago utilizado para emitir, personalizar, vender, recargar, validar y consultar el saldo de los medios de pago.

**12.3. Nivel 2:** Abarca los concentradores que llevan a cabo la recolección de transacciones y sirven como intermediarios entre los dispositivos de instalados en campo (Nivel 1) y el Centro de Control (Nivel 3). Estos son elementos que se instalan en las infraestructuras complementarias para facilitar la transmisión de datos al Centro de Control respectivo.

**12.4. Nivel 3:** Consiste en los Centros de Control de cada Operador de Recaudo. Desde el Centro de Control se supervisa y controla la operación de los dispositivos de los niveles inferiores, además de recibir y procesar los datos generados.

**12.5. Nivel 4:** Lo conforma el Centro de Conformidad, además incluye los dispositivos y sistemas de la Cámara de Compensación, los cuales consolidan los datos generados por la totalidad de los Centros de Control en el sistema interoperable y permiten que los administradores de dichos sistemas intercambien información.

## CAPÍTULO III

### ELEMENTOS DEL SRU

#### Artículo 13.- Centro de Conformidad

Dentro del Nivel 4 del SRU, se cuenta con un Centro de Conformidad encargado principalmente de las siguientes funciones:

**13.1.** Homologar los Componentes que vayan a formar parte del SRU.

**13.2.** Definir y administrar los emuladores de operaciones, protocolos de pruebas, aplicaciones de verificación, registro de transacciones, entre otras acciones referidas al rol de la ATU como responsable del Sistema de Recaudo y que se definan mediante Resolución Directoral emitida por la DIR.

**13.3.** Realizar acciones de supervisión y/o auditorías a los Componentes del SRU, para garantizar el debido tratamiento de los medios de pago y así como de la seguridad, validación, venta, recarga y gestión de Listas Blancas, Negras y Verdes.

**13.4.** Identificar y reportar las incidencias que surgen en la operación del SRU y trasladarlas al Operador de Recaudo para su corrección, bajo su supervisión y seguimiento.

#### Artículo 14.- Cámara de Compensación

El Nivel 4 conforma la implementación de la Cámara de Compensación, la cual considera los siguientes aspectos:

**14.1.** Es administrada por la DO, pudiendo la ATU otorgar en concesión su funcionamiento.

**14.2.** Está compuesta por *hardware* y *software* que permite integrar la información del recaudo de todas las

modalidades del Servicio Público de Transporte Regular. Dicha información es remitida para su almacenamiento al repositorio administrado por la DO. Las especificaciones de los procesos que se llevan dentro de la Cámara de Compensación y otros aspectos técnicos son establecidas mediante Resolución Directoral emitida por la DIR.

**14.3.** Gestiona y controla los medios de pago utilizados por parte de los Usuarios en el Servicio Público de Transporte Regular, y realiza el cálculo de la compensación correspondiente a los Operadores del Servicio de Transporte u otro agente del SRU determinado por la ATU.

**14.4.** Está conformada por los siguientes módulos:

a) El Módulo de Registro: Gestiona todos los datos concernientes a las TIT, otros títulos, transacciones, agentes, topologías, tarifas del Servicio Público de Transporte Regular, Usuarios y Listas.

b) El Módulo de Seguridad: Gestiona los elementos que implementan la seguridad del sistema, entre ellos, la gestión de los SAM instalados en el equipamiento del SRU y los servidores HSM, en caso corresponda.

c) El Módulo de Aplicaciones: Proporciona las herramientas que, a partir de la información cargada, permiten realizar las tareas de liquidación, control de fraude, gestión del flotante y monitorización del SRU.

d) El Módulo de Configuración: Proporciona una capa de acceso a las distintas funcionalidades para gestionar la Cámara de Compensación.

e) El Módulo de reportes e informes: Proporciona una serie de reportes para poder monitorear y supervisar los datos del SRU.

**14.5.** Se encarga de la distribución de ingresos de forma transparente para los agentes que componen el SRU, conforme a las disposiciones establecidas en el artículo 22 del presente Reglamento.

#### Artículo 15.- Centros de Control

Los Operadores de Recaudo cuentan y administran sus propios Centros de Control como Nivel 3, los mismos que consideran los siguientes aspectos:

**15.1.** Son el primer repositorio de datos correspondientes al entorno del Operador de Recaudo. Estos datos son transmitidos a la Cámara de Compensación para su uso interoperable con los demás Operadores de Recaudo.

**15.2.** Cuentan con interfaces para intercambio de datos con la Cámara de Compensación, estas pueden ser cifradas y no cifradas. Los datos de intercambio entre Centro de Control y Cámara de Compensación, como mínimo, deben ser:

- Transacciones de validación.
- Transacciones de recarga.
- Transacciones de venta de TIT.
- Listas negras de TIT.
- Listas verdes de TIT.
- Listas blancas de SAM.
- Parámetros de configuración del SRU.
- Parámetros de configuración respecto al Servicio Público de Transporte Regular

- Topología de la red.
- Calendario.
- Tarifas.
- Otros que puedan resultar necesarios.

**15.3.** El intercambio de datos entre cada Centro de Control con la Cámara de Compensación obedece, como mínimo, a las siguientes reglas de verificación:

- Que se han recibido todos los conjuntos de datos necesarios para la operación del sistema.
- Que los datos son coherentes entre sí (fechas de validez coherentes, códigos unívocos no duplicados, tablas de tarifas completas, entre otros que se considere).
- Otras comprobaciones que permitan poner de manifiesto que los datos no son incompletos o incorrectos.



**15.4.** Permiten a la ATU tener acceso de lectura, como mínimo, a los siguientes datos:

- Datos topológicos.
- Datos del servicio de recaudo.
- Datos de tarifas.
- Datos de calendario.
- Versiones.
- Otros que la ATU considere.

**15.5.** Las interacciones de los datos, así como la inclusión de otros que son remitidos a la Cámara de Compensación desde los Centros de Control, referidos en los numerales previos, son aprobadas mediante Resolución Directoral emitida por la DIR.

**15.6.** Pueden contar con interfaces con el SAE y SIU, en las funcionalidades que se identifiquen.

**15.7.** En el caso de los pagos abiertos, el intercambio de información relacionada con dicho medio de pago es enviado a la pasarela de pago.

## CAPÍTULO IV

### IMPLEMENTACIÓN DEL SRU

#### SUBCAPÍTULO I

##### INICIO Y CARACTERÍSTICAS DEL SRU

###### Artículo 16.- Fecha de implementación del SRU

La fecha de implementación del SRU, se establece mediante Resolución Directoral de la DIR, en la cual se establecen los cronogramas de adecuación que tienen los Operadores del Servicio de Transporte y/u Operador de Recaudo, de corresponder, así como para la aplicación del Anexo del presente Reglamento.

###### Artículo 17.- Características del SRU

El SRU cuenta con las siguientes características:

**17.1.** Permite su actualización de manera progresiva y eficiente.

**17.2.** Cuenta con interfaces con el SAE y SIU, en las funcionalidades que se identifiquen.

**17.3.** Cuenta con estándares que establecen la tecnología de los medios de pago, determinando la arquitectura de seguridad contra fraudes.

**17.4.** Permite su configuración sin tener que modificar el software, en base a parámetros que permitan como mínimo:

- Configurar nuevos títulos y reglas de transporte (transbordos, distancias, tiempos, grupos, tarifas etc.).
- Configurar nuevos perfiles de Usuarios y descuentos tarifarios asociados.
- Gestionar una lista de acciones posibles a realizar sobre las TIT.

**17.5.** Utiliza una red de distribución adecuada y suficiente, siendo identificables con claridad los puntos venta y de recarga de los medios de pago.

**17.6.** Hace uso de tecnología de seguridad adecuada e implementa mecanismos de validación y auditoría, además permite la generación de reportes del SRU a través de claves.

**17.7.** Cuenta con Componentes homologados a través de un Centro de Conformidad.

**17.8.** Cuenta y promueve el uso de la TIT que contiene la "Aplicación ATU", que es única dentro del SIT.

**17.9.** Cuenta con la TIT, sistema de seguridad, Cámara de Compensación que son de propiedad de la ATU y definidas por esta.

###### Artículo 18.- Interoperabilidad obligatoria

**18.1.** Permite a los Usuarios acceder a todas modalidades del Servicio Público de Transporte Regular prestados por múltiples Operadores del Servicio de Transporte, haciendo uso de cualquiera de los medios de pago establecidos en el SIT.

**18.2.** Los desarrollos tecnológicos implementados en el SRU deben cumplir con las disposiciones previstas en el Estándar de Interoperabilidad Tecnológica y otros estándares aprobados por la ATU, mediante Resolución Directoral emitida por la DIR, garantizando la interoperabilidad independientemente de la modalidad del Servicio Público de Transporte Regular empleado por el Usuario.

**18.3.** Los Operadores de Recaudo, una vez concluida la homologación de los componentes, se encuentran obligados al cumplimiento del protocolo de Integración de Equipos y Soluciones Tecnológicas, aprobado mediante Resolución Directoral de la DIR, el mismo que detalla la forma en que se realizará la integración de los distintos componentes al SRU para su correcto funcionamiento interoperable.

## SUBCAPÍTULO II

### GESTIÓN DE RECURSOS QUE INGRESAN AL SRU

#### Artículo 19.- Fideicomiso Maestro

**19.1.** El SRU prevé la constitución de un Fideicomiso Maestro que concentra los ingresos del SRU para su distribución eficiente, en el cual la ATU participa en calidad de fideicomitente y, en calidad de fiduciario, una entidad financiera autorizada por la SBS.

**19.2.** Se pueden incorporar otros agentes en calidad de fideicomitentes y/o fideicomisarios, según se estructure el Fideicomiso Maestro.

#### Artículo 20.- Ingresos percibidos por el Fideicomiso Maestro

**20.1.** Los ingresos de las operaciones del Servicio Público de Transporte Regular, señaladas en el numeral 20.2 del presente artículo, se transfieren al Fideicomiso Maestro por cada Operador de Recaudo.

**20.2.** Los ingresos percibidos por el Fideicomiso Maestro incluyen:

- Ingresos por venta de TIT, en el caso de que estas sean proporcionadas por el concedente o la ATU, de conformidad con lo establecido en los contratos de concesión vigentes.
- Ingresos por recarga de títulos.
- Ingresos por pagos bancarios, de corresponder.
- Otros que establezca la ATU.

**20.3.** Los ingresos recaudados son depositados diariamente al Fideicomiso Maestro por cada Operador de Recaudo, para luego ser distribuidos, de acuerdo a lo que se determine en el proceso de compensación, entre todos los Operadores del Servicio de Transporte o agentes del SRU, así como a los Fideicomisos Operativos.

**20.4.** De manera excepcional cuando se realice el pago en efectivo producto del cobro manual, este no ingresa en el SRU y por tanto no entra en el proceso de compensación.

#### Artículo 21.- Funciones del fiduciario

El fiduciario del Fideicomiso Maestro se encarga principalmente de:

- Velar por la seguridad de los fondos a su cargo y cumplir con las instrucciones emitidas por la ATU por medio de la Cámara de Compensación.
- Reportar a la DO periódicamente sobre los ingresos, egresos y flotante del Fideicomiso Maestro, de acuerdo con lo que señale en el contrato de fideicomiso.
- Recibir los depósitos del Operador de Recaudo u otro agente designado por la ATU.
- Efectuar los depósitos a los Operadores del Servicio de Transporte y otros participantes del SRU, cuando corresponda y conforme al proceso de compensación.
- Otras establecidas en el contrato correspondiente.

#### Artículo 22.- Distribución de Ingresos

**22.1.** Los depósitos realizados a los Operadores del Servicio de Transporte en virtud de lo recaudado por el SRU son efectuados a través del Fideicomiso Maestro.

**22.2.** Los ingresos se distribuyen a través del proceso de compensación entre los Fideicomisos Operativos que conforman el SRU de acuerdo a los contratos de los Operadores de Transporte, así como de cualquier otro agente que tenga contrato o convenio suscrito con la ATU. Cada Fideicomiso Operativo es responsable de la liquidación en función de los contratos vigentes.

**22.3.** La Cámara de Compensación es la encargada de determinar los montos que se tienen que compensar entre el Fideicomiso Maestro y los Fideicomisos Operativos según corresponda.

**22.4.** La distribución de ingresos se realiza de forma transparente para todos los agentes. Los agentes señalados en los literales a), b), d) y f) del artículo 7 del presente Reglamento, tienen acceso a los reportes de liquidación.

#### **Artículo 23.- Utilización del saldo flotante**

Los montos recargados en las TIT permanecen a disposición de los Usuarios por un plazo determinado, contado a partir de la última transacción realizada con dicho medio de pago, conforme a las condiciones de uso que se establecen mediante Resolución Directoral de la DIR.

En caso que, luego de aplicar las condiciones establecidas, se adviertan saldos flotantes, éstos son destinados a un fondo específico para las mejoras y sostenibilidad de los componentes del SIT que determine la ATU, mediante Resolución Directoral de la DIR. En ningún caso la vigencia de la TIT es afectada por este concepto.

#### **Artículo 24.- Adhesión de nuevos Operadores del Servicio de Transporte**

Todo nuevo Operador del Servicio de Transporte debe adherirse al Fideicomiso Maestro para que reciba la contraprestación debida por aquellos conceptos que sean explícitamente reconocidos dentro de los contratos suscritos.

#### **Artículo 25.- Establecimiento de Carta Fianza**

**25.1.** Es solicitada por el Operador de Recaudo ante una entidad bancaria autorizada por la SBS, estableciéndose como beneficiario al Fideicomiso Maestro.

**25.2.** La carta Fianza es de carácter solidaria, irrevocable, incondicional, de realización inmediata y sin beneficio de excusión, de vigencia anual, renovable automáticamente por periodos similares mientras se encuentre desarrollando las funciones de Operador de Recaudo; en caso se ejecute, la misma es repuesta en los mismos términos previos a dicho acto.

**25.3.** Su objetivo es garantizar el cumplimiento de las obligaciones que correspondan al Operador de Recaudo con rol de Venta y recarga del Producto y de la Aplicación con el Fideicomiso Maestro, de acuerdo a lo establecido en el presente Reglamento. La carta fianza, por el monto de S/ 500,000.00 (Quinientos mil y 00/100 soles), debe ser presentada en el plazo que determine su propio contrato de concesión.

### **SUBCAPÍTULO III**

#### **SOBRE LOS MEDIOS DE PAGO**

#### **Artículo 26.- Medios de pago empleados en el SRU**

**26.1.** El pago de la tarifa por la prestación del Servicio Público de Transporte Regular se realiza a través de la TIT como medio de pago preferente, además de pagos abiertos o pagos con códigos QR según corresponda.

**26.2.** La ATU aprueba la inclusión de otros medios de pago, previa homologación de los mismos, de acuerdo a lo establecido en el artículo 39 del presente Reglamento, y conforme a los estándares aprobados por la ATU de acuerdo a lo establecido en el numeral 18.2 del artículo 18 del presente Reglamento.

**26.3.** La TIT es utilizada cuantas veces el titular realice viajes en el SIT y hasta por la cantidad de viajes que agoten su saldo o la vigencia de uso del título

de viaje cargado en el medio de pago, aplicándose para el caso de títulos o perfiles con derecho a Tarifas Diferenciadas o Pases Libres el Sistema Anti-Passback. Cualquier excepción o restricción adicional a la cantidad de validaciones realizadas en un periodo de tiempo, se establece mediante Resolución Directoral de la DIR.

**26.4.** Los pagos abiertos son gestionados bajo las reglas MTT vigentes.

**26.5.** Los Componentes deben soportar como mínimo, el uso de la TIT, los pagos abiertos y los pagos mediante códigos QR, así como la integración de otras tarjetas que cumplan con la norma ISO/IEC 14443, siempre que estas sean previamente verificadas conforme al procedimiento de homologación establecido en el presente Reglamento. La implementación de los Componentes que se realice en virtud de la inclusión de nuevos medios de pago o actualización de los ya existentes son de cargo del Operador de Recaudo.

#### **Artículo 27.- Sobre la TIT**

**27.1.** La TIT es el medio de pago sin contacto principal que da soporte físico a los títulos que son adquiridos por los Usuarios para la utilización del Servicio Público de Transporte Regular.

**27.2.** La TIT contiene claves diversificadas que son generadas al momento de su inicialización, esto mediante un SAM de inicialización el cual administra la ATU.

**27.3.** El Operador de Recaudo adquiere la TIT para su distribución de las siguientes maneras:

a) Directamente del fabricante, para gestionar su venta a los Usuarios.

b) La ATU gestiona la fabricación y la provisión de las tarjetas para su posterior entrega al Operador de Recaudo, el cual es responsable de su venta, el ingreso asociado a la venta de estas es trasladado al Fideicomiso Maestro.

**27.4.** Tecnológicamente, la TIT se basa en los estándares para tarjetas sin contacto tales como ISO/IEC 14443 e ISO/IEC 7816, y soporta los mecanismos de seguridad a través del SAM y cifrado AES 128, entre otras características que la ATU establece en el presente Reglamento y estándares tecnológicos.

**27.5.** La TIT se clasifica en:

a) TIT No Personalizada o Anónima: Medio de pago que es utilizado por cualquier Usuario. Para este tipo de tarjetas se aplica la tarifa general.

b) TIT Personalizada: Medio de pago que puede ser:

i. TIT Personalizada sin derecho a Tarifas Diferenciadas, se cobra la tarifa general y se encuentra vinculada al DOI.

ii. TIT Personalizada con derecho a Tarifas Diferenciadas o Pase Libre, permite la rápida identificación de los Usuarios que portan este tipo de medio de pago.

**27.6.** Respecto a las TIT personalizadas, mediante Resolución Directoral emitida por la DIR, la ATU, establece su vigencia, beneficios y restricciones de uso, de acuerdo con las características de los Usuarios.

**27.7.** Los tipos de perfiles de los Usuarios del SRU así como sus características, son definidos mediante Resolución Directoral emitida por la DIR, de conformidad con las leyes o normas aplicables.

**27.8.** El Operador de Recaudo se encarga de verificar el cumplimiento del perfil de Usuario con derecho a Tarifa Diferenciada, de acuerdo a la documentación presentada por el Usuario al momento de la adquisición de la TIT.

**27.9.** La TIT Personalizada con derecho a Tarifas Diferenciadas otorga este beneficio con una fecha de caducidad, la cual es definida conforme a los documentos que se presenten al Operador de Recaudo al momento de su adquisición, en virtud del numeral 27.8 del artículo 27 del presente Reglamento. Una vez cumplida dicha fecha de caducidad, la TIT puede seguir siendo utilizada hasta cumplir la vigencia establecida en el artículo 28 del presente Reglamento, aplicándose en estos casos la

tarifa general. La fecha de caducidad de la aplicación de tarifa diferenciada en la TIT puede ser ampliada siempre que el Usuario acredite su condición.

#### **Artículo 28.- Vigencia de las TIT**

**28.1.** La TIT personalizada tiene un tiempo de vigencia configurable.

**28.2.** La TIT no personalizada tiene una vigencia de diez (10) años o hasta un total de 500 000 validaciones, en tanto estas se mantengan en buen estado de uso y conservación.

#### **Artículo 29.- Respeto de las TIT robadas, extraviadas o deterioradas**

**29.1.** Siempre que se trate de una TIT personalizada, basta con la presentación del DOI ante los Servicios de Atención a Usuarios para que el Usuario tenga la opción de recuperar el saldo de su tarjeta que haya sido extraviada o deteriorada. Dicho saldo se abona a una nueva TIT adquirida por el Usuario y se procede a deshabilitar la anterior.

**29.2.** Para el caso de TIT personalizada que ha sido robada, además del DOI, se requiere que previamente el Usuario haya realizado el bloqueo de la TIT ante el Servicio de Atención a Usuarios o los canales de atención que la autoridad disponga, para acreditar el saldo disponible.

#### **Artículo 30.- Pagos abiertos**

**30.1.** El SRU integra y acepta el uso de los pagos abiertos en validadores, a través de tarjetas bancarias sin contacto o elementos derivados como wallets en smartphones con NFC, relojes inteligentes, brazaletes NFC, entre otros.

**30.2.** Los pagos abiertos se implementan a Nivel 3 o Nivel 4.

**30.3.** Para la implementación de pagos abiertos a Nivel 3, debe considerarse:

a) Es implementado por empresas privadas (Adquirente y/o Pasarela de pagos) sin contar con la participación de ATU.

b) Se basa en el modelo MTT.

c) El Operador de Recaudo contrata la pasarela a su libre elección comercial.

d) El Operador de Recaudo en conjunto con el Adquirente son responsables de garantizar las pruebas de transferencia de información hacia el sistema financiero correspondiente.

e) Utiliza el sistema de gestión de pagos abiertos o Backoffice, que es una solución específica con capacidad de interactuar con varios adquirentes, y cuenta con las certificaciones respectivas de las marcas/franquicias participantes.

**30.4.** Para la implementación de pagos abiertos a Nivel 4, debe considerarse:

a) El pago abierto es implementado por ATU.

b) Se basa en el modelo MTT.

c) La ATU es la responsable de definir la/las pasarela/s de pagos, así como seleccionar, conforme a la normativa vigente, el Adquirente para la gestión de pagos bancarios del modelo del SRU.

d) El Operador de Recaudo y/o Proveedor Tecnológico son los encargados de proporcionar equipos (Componentes hardware) con certificaciones EMV de Nivel 1 y Nivel 2.

e) El Operador de Recaudo es responsable de realizar los desarrollos e implementaciones necesarias para la integración de los equipos de validación con la pasarela de pagos abiertos, y cuenta con las certificaciones respectivas de las marcas/franquicias participantes, en el ámbito del SRU.

#### **Artículo 31.- Pagos a través de Códigos QR**

**31.1.** El SRU permite el uso de códigos QR para poder acceder al Servicio Público de Transporte Regular, para

ello cuenta con un sistema de gestión de códigos QR, y se realiza mediante las siguientes modalidades:

a) Etiquetas de Código QR ubicadas en los vehículos habilitados, las cuales son leídas por el smartphone de los Usuarios, para realizar el pago de la tarifa correspondiente. Este método solo aplica en Operadores del Servicio de Transporte autorizados.

b) Generación del código QR a través de un aplicativo para smartphone generado para el Usuario del Servicio Público de Transporte Regular y leído por el validador.

c) Código QR impreso generado en los puntos de venta y recarga para poder ser leído en el validador.

Para los casos señalados se implementa dentro del SRU un sistema de gestión de códigos QR.

**31.2.** La ATU, mediante Resolución Directoral emitida por la DIR, determina las reglas y demás características para la generación de los códigos QR, así como el sistema de gestión de los mismos.

**31.3.** Para el caso de los códigos QR señalados en el literal b) del numeral 31.1 del artículo 31 del presente Reglamento, el Operador de Recaudo, es responsable de suministrar soluciones compatibles con la función de lectura de códigos QR, así como de implementar los desarrollos en los validadores correspondientes para poder interactuar con el aplicativo de los Usuarios y el sistema de gestión de los códigos QR, garantizando una correcta comunicación de los equipos en tiempo real hacia el sistema de gestión de los códigos QR.

#### **Artículo 32.- Inicialización de SAM de Campo**

**32.1.** La Inicialización de SAM de campo es realizada por la ATU a través de la SIGT, para su registro en la Cámara de Compensación, como parte del rol de seguridad de la ATU descrito en el numeral 9.1 del artículo 9 del presente Reglamento.

**32.2.** De acuerdo a la función del SAM de Campo, la inicialización puede ser de personalización, recarga, validación, pupitre e inspección.

**32.3.** A fin de que la SIGT realice la inicialización de los SAM de Campo, el Operador de Recaudo registra en la Plataforma Virtual de Trámites el número, tipo de SAM y tipo de Componente hardware.

**32.4.** La SIGT remite al Operador de Recaudo las Claves de Autenticación de las SAM de Campo registradas, así como el Acta de Entrega y Confidencialidad.

### **SUBCAPÍTULO IV**

#### **EQUIPOS COMPLEMENTARIOS AL MEDIO DE PAGO**

#### **Artículo 33.- Equipamientos en puntos de venta y recarga**

**33.1.** Las TIT son adquiridas:

a) En el caso de TIT No Personalizadas: a través de los TVM, así como en los puntos de venta adscritos al SRU.

b) En el caso de TIT Personalizadas: en puntos de venta determinados y Servicios de Atención a Usuarios dentro del SIT que la ATU determine.

**33.2.** Las TIT se recargan:

a) En las TVM ubicadas en las estaciones.

b) En los puntos de venta y recarga ubicados en estaciones.

c) A través del aplicativo instalado en el teléfono móvil con las especificaciones técnicas que determine la SIGT mediante Resolución Directoral emitida por la DIR.

d) A través de una plataforma virtual u otro medio establecido por la ATU, mediante Resolución Directoral emitida por la DIR.

e) En puntos de venta y recarga externos para compra y recarga de TIT, dependientes del Operador de Recaudo u otro agente designado por la ATU mediante contrato o convenio.



**33.3.** Todas las transacciones de venta y recarga deben ser transmitidas en línea a la Cámara de Compensación bajo las condiciones y/o características definidas en Resolución Directoral emitida por la DIR.

#### **Artículo 34.- Validadores en vehículos habilitados y Estaciones**

**34.1.** Todas las Estaciones deben contar con validadores operativos que permitan el cobro de la tarifa. En el caso que no se cuente con Estaciones, los Operadores del Servicio de Transporte con función de recaudo y/u Operadores de Recaudo deben implementar los validadores al interior de los vehículos habilitados para el Servicio Público de Transporte Regular. Los lineamientos para la ubicación e implementación de los validadores al interior de los vehículos habilitados son definidos por la DIR mediante Resolución Directoral.

**34.2.** Todas las Estaciones deben contar con los Componentes tecnológicos para permitir la recarga de la TIT.

**34.3.** Todos los validadores deben cumplir con las características necesarias para procesar los medios de pago previstos en el artículo 26 del presente Reglamento, así como los elementos de comunicación necesarios hacia los diferentes sistemas (Cámara de Compensación, PMS, sistema de gestión de códigos QR), para ello cumplen con el procedimiento de homologación establecida en el artículo 41 del presente Reglamento.

#### **SUBCAPÍTULO V**

#### **SOBRE EL TRATAMIENTO DEL PAGO DE TARIFAS Y VALIDACIONES**

##### **Artículo 35.- Tarifas**

**35.1.** El SRU prevé la posibilidad de aplicación de tarifas dependientes del origen y el destino de viaje, así como tarifas promocionales, las cuales son establecidas por los Operadores del Servicio de Transporte, de acuerdo a lo previsto en los contratos de concesión correspondientes o conforme lo determine la ATU, según corresponda.

**35.2.** El SRU permite la bonificación al usuario por transbordo, por configuración de parámetros en el módulo gestión tarifaria, aprobado mediante Resolución Directoral de la DIR. Esta bonificación por transbordo es un descuento a partir del segundo medio de transporte empleado por el usuario durante un período máximo de dos (2) horas.

**35.3.** Las reglas para el caso del cobro de tarifas diferenciales, especiales por transbordo, u otro mecanismo de subsidio, son definidas mediante Resolución Directoral emitida por la DIR.

##### **Artículo 36.- Validación**

**36.1.** Al momento del acceso al Servicio Público de Transporte Regular, se deduce del saldo de la TIT el importe del viaje que depende de lo siguiente:

- Perfil de los Usuarios.
- Día y hora.
- Punto de embarque y/o desembarque del viaje.
- Si se está o no, realizando transbordo.

**36.2.** Adicionalmente, la validación considera el tipo de título alojado en la TIT, tal como:

a) Monedero: Permite cargar saldo con valor económico con un límite máximo con el que se puede acceder al Servicio Público de Transporte Regular, abonando la tarifa correspondiente.

b) Temporales: El Usuario abona y carga un título temporal y utiliza libremente el Servicio Público de Transporte Regular sin tener que pagar un coste adicional por los viajes realizados durante el plazo seleccionado.

c) Multiviaje: El Usuario abona y carga un título multiviaje que le permite hacer un número limitado de

trayectos, a un menor costo que lo que hubiera pagado abonando los viajes individualmente.

d) Otros que la ATU determine.

**36.3.** Al momento de realizar la validación con cualquier medio de pago, se emite una señal acústica y/o visual en función al perfil de los Usuarios, a fin de facilitar la identificación de posibles actos fraudulentos por un uso indebido de los perfiles con derecho a tarifas diferenciadas. Se exceptúa de esta característica a los perfiles con derecho a pase libre de personas con discapacidad establecido en el Estándar de Interoperabilidad Tecnológica aprobado por la ATU.

**36.4.** Los avisos sonoros y/o visuales son audibles y/o visibles tanto para el Usuario, conductor y/o personal de seguridad de las estaciones.

**36.5.** Las TIT que se utilicen indebidamente por los Usuarios son bloqueadas automáticamente mediante la inclusión del medio de pago en Lista Negra.

#### **CAPÍTULO V**

#### **ACCESO AL SRU**

#### **SUBCAPÍTULO I**

#### **DEL OPERADOR DE RECAUDO**

##### **Artículo 37.- Del Operador de Recaudo**

El Operador de Recaudo se encarga principalmente de:

**37.1.** Recaudar y depositar al fideicomiso correspondiente de los ingresos provenientes de la venta y recarga de medios de pago. Para el caso de medios de pago adquiridos por parte del Operador de Recaudo al fabricante de TIT, solo se considera el depósito de los ingresos que provienen de las recargas.

**37.2.** Proporcionar, operar y mantener los Componentes y demás elementos necesarios para el cumplimiento de las funciones de recaudo.

##### **Artículo 38.- Acceso del Operador de Recaudo al SRU**

El Operador de Recaudo presta servicio dentro del SRU en virtud de un contrato de Concesión, el cual puede establecer obligaciones adicionales a las señaladas en el presente Reglamento.

#### **SUBCAPÍTULO II**

#### **ACREDITACIÓN DE COMPONENTES**

##### **Artículo 39.- Homologación**

**39.1.** Es el procedimiento administrativo mediante el cual se verifican y acreditan los Componentes que conforman el SRU y serán provistos por el Operador de Recaudo y/o Proveedor Tecnológico, según sea el caso, garantizando la interoperabilidad e integración con los diferentes agentes.

**39.2.** La homologación permite lo siguiente:

a) Implementar la tecnología más adecuada para el desarrollo del sistema.

b) Realizar pruebas de contraste a los Componentes que formen parte del SRU, garantizando que los elementos de este se encuentren conformes y cumplen con los estándares establecidos.

c) Asegurar la interoperabilidad de los Componentes.

**39.3.** La homologación se realiza a través del Centro de Conformidad, conforme a las pruebas que se realicen de acuerdo a lo indicado en el documento técnico señalado en el numeral 13.2 del presente Reglamento, garantizando que los Componentes sean compatibles con su operación.

**39.4.** El Operador de Recaudo y/o Proveedor Tecnológico, de manera permanente, debe poner a disposición los Componentes, Soluciones Tecnológicas o cualquier elemento que considere parte de la solución a

homologar, para su evaluación constante en el Centro de Conformidad. En el caso del Proveedor Tecnológico, los equipos entregados serán de manera temporal mientras se realizan las pruebas.

**39.5.** El Operador de Recaudo y/o Proveedor Tecnológico debe poner a disposición de la ATU, a través del Centro de Conformidad, que está a cargo de la SIGT, cuando esta lo requiera, personal técnico para la ejecución de las pruebas tanto para la certificación inicial como durante su implementación y operatividad dentro del SRU.

#### **Artículo 40.- Tipos de Homologación**

**40.1.** La homologación, considerando el Componente, puede ser:

- a) Homologación de Tarjetas u otro medio de pago.
- b) Homologación de SAM.
- c) Homologación de Validadores.
- d) Homologación de equipos de Información o de Venta y Recarga.
- e) Homologación de equipos de Personalización.

#### **Artículo 41.- Procedimiento de homologación**

**41.1.** El Operador de Recaudo y/o Proveedor Tecnológico, que requiera la homologación de los Componentes detallados del artículo 40, debe presentar a través de la Plataforma Virtual de Trámites del Portal de la ATU, una solicitud con carácter de Declaración Jurada ante la SIGT, indicando:

- a. Denominación o Razón Social.
- b. Número de RUC.
- c. Domicilio legal y/o fiscal.
- d. Número de teléfono fijo o móvil.
- e. Correo electrónico.
- f. Nombres y apellidos completos, y DOI del representante legal.
- g. Número de la partida electrónica y el asiento en el que conste las facultades del representante legal.
- h. Tipo de Componente para el que se solicita homologación.
- i. Aceptación de Acuerdo de Confidencialidad para la utilización del Mapping, Claves Maestras contenidas en soportes físicos o digitales y sus Claves de Autenticación para acceso a los SAM de Campo.

**41.2.** Adicionalmente, el solicitante debe adjuntar:

- a. Copia simple de las fichas técnicas de sistema y equipos.
- b. Copia simple de las fichas técnicas del Componente y/o diseño, modelo de arquitectura del sistema a ser utilizados dentro del Sistema de Recaudo.
- c. Copia simple de la Certificación de Garantías.
- d. Copia simple del Manual de uso y funcionamiento.

En el caso que los documentos indicados en el numeral 41.2 del artículo 41 del presente Reglamento, no figuren en idioma español, debe presentar la respectiva traducción simple realizada por un traductor debidamente identificado conforme a lo establecido en el artículo 49 del TUO de la LPAG o norma que lo modifique.

#### **Artículo 42.- Requerimientos de componentes**

**42.1.** Excepcionalmente, y de acuerdo al tipo de Componente a homologar, la SIGT puede requerir adicionalmente, dentro del procedimiento de homologación al Administrado lo siguiente:

- a) Para homologación de Tarjetas u otro medio de pago: Diez (10) unidades, las cuales quedan a disposición del Centro de Conformidad.
- b) Para homologación de SAM: Diez (10) Módulos SAM sin configurar, las cuales quedan a disposición del Centro de Conformidad.
- c) Para homologación de Validadores: Copia simple del Certificado de IP o IK, copia simple de las certificaciones EMV de Nivel 1 y Nivel 2 para el caso de Componentes que acepten pagos abiertos y/o un (1) ejemplar del equipo, el cual queda a disposición del Centro de Conformidad.

d) Para homologación de equipos de Personalización, de Información o de Venta y Recarga: Un (1) ejemplar del equipo, el cual queda a disposición del Centro de Conformidad.

**42.2.** Para el cumplimiento de lo solicitado en virtud del numeral 42.1, la SIGT otorga al Administrado un plazo de cinco (5) días hábiles. Vencido el plazo sin que se haya dado cumplimiento a lo requerido, se declara la Improcedencia de la solicitud, dando por concluido el procedimiento.

#### **Artículo 43.- Atención de la Homologación**

**43.1.** Una vez que el Componente a homologar haya sido verificado y aprobado con informe favorable del Centro de Conformidad, se procede a emitir el Certificado de Homologación Electrónica, siendo inscrito en el Registro de Componentes Homologados. Este Certificado es válido para la marca y modelo del Componente homologado.

**43.2.** El procedimiento de homologación es de evaluación previa, sujeto a silencio administrativo negativo, y se resuelve en un plazo máximo de atención de treinta (30) días hábiles.

**43.3.** Excepcionalmente, el Operador del Servicio de Transporte, que en virtud de un contrato de concesión se encuentre desarrollando labores de Operador de Recaudo, solicita la homologación de los Componentes detallados en el numeral 40.1 del artículo 40 para lo cual se le aplica lo establecido en los artículos 41 y 42 del presente Reglamento. Para el presente caso se tiene en cuenta lo establecido en la Primera y Segunda Disposición Complementaria Transitoria.

#### **Artículo 44.- De la vigencia del Certificado de Homologación**

**44.1.** Los Certificados de Homologación tienen vigencia indeterminada. El Centro de Conformidad se encarga de realizar una inspección anual a los Componentes y/o soluciones tecnológicas, con la finalidad de verificar el cumplimiento de la homologación.

**44.2.** Lo señalado en el numeral 44.1 del artículo 44 no impide que la ATU a través del Centro de Conformidad realice evaluaciones periódicas posteriores, antes de cumplido el año, para acreditar que los Componentes y demás instrumentos se encuentran en condiciones óptimas que garanticen la interoperabilidad, en cada caso, se elabora un acta de verificación.

#### **Artículo 45.- Modificación de los Componentes homologados**

**45.1.** Es obligación de los Operadores de Recaudo y Proveedores Tecnológicos que hayan obtenido el CEHE, mantener los estándares de calidad y seguridad con los cuales se obtuvo el Certificado.

**45.2.** Cualquier modificación que se realice sobre los Componentes homologados, debe ser comunicada a la DIR.

**45.3.** En caso que la modificación afecte la interoperabilidad e integración del SRU, el Operador de Recaudo y/o Proveedor Tecnológico debe utilizar la versión tecnológica anterior a la modificación, para ello este debe contar con un plan de contingencia que le permita regresar a la versión anterior a la modificación.

### **CAPÍTULO VI**

#### **OBLIGACIONES DENTRO DEL SRU**

##### **SUBCAPÍTULO I**

#### **DE LOS OPERADORES DE RECAUDO Y OPERADORES DEL SERVICIO DE TRANSPORTE**

#### **Artículo 46.- Obligaciones del Operador de Recaudo**

**46.1.** Son obligaciones del Operador de Recaudo y/u del Operador del Servicio de Transporte que desempeñe funciones de Operador de Recaudo:

a) Recaudar y depositar los ingresos provenientes de la venta y recarga de medios de validación de acceso al Sistema, al Fideicomiso Maestro, en caso contar con el rol de Venta del Producto y de la Aplicación. Para el cumplimiento del presente literal, se debe tener en cuenta lo señalado en el numeral 37.1 del artículo 37 del presente Reglamento.

b) Contar con una solución tecnológica para la operación de recaudo, verificada por ATU o contratar con el Proveedor Tecnológico cuya tecnología de recaudo se encuentre debidamente homologada por la ATU.

c) De ser el caso, administrar y/o implementar los Servicios de Atención a Usuarios, la red que acompaña todos los puntos de distribución de medios de pago y puntos de venta y recarga, de acuerdo a lo establecido en su contrato de concesión o de operación. Esto incluye los puntos de venta en Estaciones, los puntos de venta externos y las máquinas de venta y recarga de saldos, además de los puntos de Validación.

d) Instalar, operar y dar mantenimiento a la Infraestructura Tecnológica (hardware, software y comunicaciones) para la implementación de operación del sistema de recaudo de acuerdo con las especificaciones establecidas en norma dispuesta por DIR.

e) Distribuir, vender y recargar los medios de pago a través de los puntos de venta/recarga.

f) Garantizar que la información de las transacciones de ventas, recargas, validaciones, pagos y cualquier otra información son trasladadas de manera correcta y con todas las medidas de seguridad a la Cámara de Compensación.

g) Realizar el bloqueo de tarjetas incluidas en la Lista Negra en el Nivel 3 y/o Nivel 4.

h) Brindar Información que la ATU solicite, así como facilitar el desarrollo de acciones de supervisión u otras actividades que esta determine en el marco de sus competencias.

i) Cumplir con los acuerdos de confidencialidad.

46.2. Para los casos señalados en los literales c), e) y h) del numeral 46.1 en los cuales exista otro agente asignado por la Autoridad, estas obligaciones se sujetan a lo que se establezca en su contrato o convenio.

46.3. El Operador de Recaudo y otros que manejen datos personales deben sujetarse a lo dispuesto en la Ley N° 29733, Ley de protección de datos personales, principalmente en el registro de los usuarios con derechos a las tarifas preferentes.

**Artículo 47.- Obligaciones del Operador del Servicio de Transporte con respecto al SRU**

Para el correcto funcionamiento del SRU, el Operador del Servicio de Transporte debe:

a) Adherirse al Fideicomiso Maestro a que se refiere el artículo 24 del presente Reglamento.

b) Velar por el cuidado del equipamiento de recaudo al momento de la limpieza y mantenimiento de las unidades de transporte.

c) Facilitar a los Operadores de Recaudo el ingreso a las estaciones y/o talleres para recabar información de los dispositivos de forma manual y/o el reemplazo de equipamiento cuando sea necesario.

**SUBCAPÍTULO II**

**DERECHOS Y OBLIGACIONES DEL USUARIO**

**Artículo 48.- Derechos de los Usuarios**

Son derechos de los Usuarios:

a) Acceder a los Servicios de transporte que cuenten con el SRU, utilizando el medio de pago habilitado.

b) Recuperar el saldo, ante la pérdida del medio de pago, en el caso de usuarios con tarjetas personalizadas.

c) Recibir información clara, completa y oportuna en los Servicios de Atención a Usuarios, respecto de los elementos del SRU, modificaciones, promociones, rutas, paradas y demás información de interés para los usuarios.

d) Recibir orientación y adquirir una nueva tarjeta en caso de pérdida de la TIT. El saldo de la nueva tarjeta

dependerá del momento en que se solicitó el bloqueo de la TIT.

e) Efectuar el bloqueo de la TIT cuando lo requiera, siempre y cuando haya sido personalizada mientras esta se encuentre vigente ante los Servicios de Atención a Usuarios.

f) Recibir el correspondiente ticket electrónico y/o manual, en cada compra y recarga de la TIT, realizadas en los puntos de venta y recarga, de ser el caso y de manera excepcional, recibe comprobante al momento de abordar el bus y hacer el pago en efectivo del importe de la tarifa correspondiente.

g) Realizar reclamos empleando el procedimiento establecido mediante Resolución Directoral de la DO.

**Artículo 49.- Obligaciones de los Usuarios**

Son obligaciones del Usuario:

a) Utilizar dentro del SRU la TIT u otros medios de pago establecido.

b) Utilizar de forma personal la TIT con derecho a tarifa diferenciada o pase libre de acuerdo a su perfil asignado.

c) Comunicar a través de los Servicios de Atención a Usuarios que la ATU señale, sobre la pérdida de la TIT, en caso se trate de TIT Personalizada.

d) Mostrar la TIT o el ticket con el que accedió al servicio, así como el documento que acredite el perfil de pago, cuando sea requerido por el funcionario de ATU, del concesionario o del Operador de Recaudo.

**SUBCAPÍTULO III**

**DE LA TABLA DE INFRACCIONES Y SANCIONES**

**Artículo 50.- De la clasificación de las infracciones**

Las infracciones del presente Reglamento se clasifican en leves, graves y muy graves.

**Artículo 51.- Sanciones aplicables al Operador de Recaudo y/u Operador del Servicio de Transporte con funciones de Recaudo**

51.1. La sanción pecuniaria administrativa aplicable a los Operadores de Recaudo y/u Operador del Servicio de Transporte con funciones de Recaudo por las infracciones previstas en el presente Reglamento es la de multa, de acuerdo a la siguiente escala:

Calificación	Multa (UIT)	
Leve	Hasta 10	
Grave	Superior a 10	Hasta 20
Muy Grave	Superior a 20	Hasta 150

51.2. El monto de la Unidad Impositiva Tributaria será el vigente a la fecha de pago.

51.3. Las multas que se establezcan no podrán exceder el 15% (quince por ciento) de los ingresos por ventas netas del infractor percibidos durante el ejercicio anterior al inicio del Procedimiento Administrativo Sancionador, salvo que el administrado no presente la información que se solicite sobre sus ingresos.

**Artículo 52.- Sanciones aplicables al usuario.**

52.1. La sanción pecuniaria administrativa aplicable a los Usuarios por las infracciones previstas en el presente Reglamento es la de multa, y estas se encuentran clasificadas en leves, graves y muy graves.

52.2. El monto de la Unidad Impositiva Tributaria será el vigente a la fecha de pago.

52.3. Para el caso de las infracciones al usuario la DFS puede aplicar la sanción de amonestación.

**Artículo 53.- Tipificación y calificación de infracciones**

La inobservancia de las obligaciones establecidas en el presente Reglamento, en las que incurra el Operador del Servicio de Transporte y Usuario, se tipifican y califican de conformidad con el Anexo "Tabla de Infracciones y



Sanciones por inobservancia al Reglamento que regula el Sistema de Recaudo Único de competencia de la ATU<sup>TM</sup>, el cual forma parte integrante del presente Reglamento.

## **DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES**

### **PRIMERA. Entrada en vigencia**

El presente Reglamento entra en vigencia una vez aprobado y publicado el TUPA de la ATU, que incorpore el procedimiento administrativo del presente Reglamento.

### **SEGUNDA. Suscripción de Convenios**

La ATU puede suscribir convenios con entidades públicas o privadas para inclusión en el SRU de medios de pago propuestos por ellas, para ello deberán cumplir con lo señalado en el Subcapítulo II del Capítulo V del Título II del presente Reglamento en lo que sea aplicable, y las reglas específicas establecidas en sus respectivos convenios o normas de carácter técnico.

### **TERCERA. Operadores del Servicio de Transporte con funciones de Operador de Recaudo**

En el caso de los numerales 6.4, 6.5 y 6.6 del artículo 6; numerales 20.1 y 20.3 del artículo 20; numeral 27.3 del artículo 27; numerales 30.3 y 30.4 del artículo 30; numeral 31.3 del artículo 31; artículo 32 y artículo 45, de forma excepcional, las funciones señaladas para el Operador de Recaudo son cumplidas por el Operador del Servicio de Transporte cuando en virtud de un contrato de concesión se encuentre desarrollando labores de Operador de Recaudo.

### **CUARTA. Expedición de normas complementarias**

La ATU, a través de sus unidades orgánicas, expide las normas complementarias que sean necesarias para la implementación de lo dispuesto en el presente Reglamento.

### **QUINTA. Procedimiento de atención de reclamos**

El procedimiento de atención de reclamos mencionado en el literal g) del artículo 48 del presente Reglamento, debe ser publicado en un plazo máximo de noventa (90) días calendario, de publicado el presente Reglamento.

## **DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS TRANSITORIAS**

### **PRIMERA. Tratamiento de los contratos de concesión vigentes**

En el caso de existencia de contratos de concesión vigentes a la fecha de publicación del presente Reglamento, en los que el Operador del Servicio de Transporte asuma diversos roles como Operador de Recaudo, este cumple los roles y funciones establecidos en el artículo 10 del presente Reglamento, en tanto estos se encuentren en concordancia con los contratos suscritos. En caso se requiera, la ATU plantea mecanismos de implementación gradual conforme a lo establecido en los referidos contratos de concesión y la normativa vigente.

### **SEGUNDA. Tratamiento de los ingresos monetarios**

En el caso de contratos de concesión suscritos previamente a la fecha de publicación del presente Reglamento, el tratamiento del flujo monetario sigue las reglas de los contratos suscritos. No obstante, la ATU implementa los instrumentos contractuales necesarios para el correcto funcionamiento del SRU.

En el caso de los Operadores del Servicio de Transporte autorizado, pueden emplear Cuentas Recaudadoras para ser utilizadas en el flujo monetario dentro del SRU.

Cuando se requiera compensar montos entre distintos servicios, los montos compensables que determine la Cámara de Compensación son remitidos del Fideicomiso Operativo y/o Cuenta Recaudadora al Fideicomiso Maestro, para luego este los distribuya a los Fideicomisos Operativos y/o cuentas recaudadoras respectivas.

### **TERCERA. Roles asumidos por Operadores de Recaudo en mérito de los Contratos de Concesión vigentes**

Los roles asignados a la ATU, a los que se hace referencia en el artículo 8 del presente Reglamento, que

son asumidos por Operadores de Recaudo en mérito de los contratos de concesión suscritos a la fecha de la entrada en vigencia del presente Reglamento, son asumidos por estos en tanto la ATU plantee mecanismos de implementación gradual conforme a lo establecido en los referidos contratos de concesión y la normativa vigente.

### **CUARTA. Uso del dinero en efectivo dentro del SRU**

De forma excepcional, en tanto se masifique el uso de medios alternativos de pago electrónico se podrá seguir usando dinero en efectivo como medio de pago en donde no se ha implementado los Componentes necesarios.

### **QUINTA. Adhesión al SRU por parte de Operadores del Servicio de Transporte autorizados**

En tanto se encuentre en implementación el SRU, y considerando lo señalado en la Quinta Disposición Complementaria Transitoria del Reglamento que Regula el Régimen Excepcional de Otorgamiento o Renovación de Autorizaciones para la prestación del Servicio Público de Transporte Regular en el Territorio, el Operador del Servicio de Transporte autorizado, cuenta con doce (12) meses, contados a partir de la entrada en vigencia del presente Reglamento, para implementar los equipos y tecnologías para el Sistema de Cobro Electrónico, remitiéndose la información de las validaciones conforme se determine mediante Resolución Directoral de la DIR.

Sin perjuicio de lo indicado en el párrafo anterior el Operador del Servicio de Transporte puede solicitar la homologación de componentes, de conformidad a lo establecido en el Subcapítulo II del Capítulo V del Título II del presente Reglamento.

Una vez emitida la Resolución señalada en el artículo 16, los Operadores del Servicio de Transporte autorizados deben adherirse al SRU teniendo en cuenta lo señalado en los artículos 16 y 18 del Reglamento, para lo cual deben considerar lo siguiente:

a) El Operador del Servicio de Transporte autorizado que cuente con equipamiento, o esté por implementar equipamiento de recaudo, debe realizar la homologación de los mismos de conformidad con lo señalado en el Subcapítulo II del Capítulo V del Título II del presente Reglamento. Obtenida la homologación de los componentes, se realizarán los procedimientos necesarios para su integración al SRU, conforme al protocolo de Integración de Equipos y Soluciones Tecnológicas. Además, si el mismo contara con uno o más medios de pago distintos a la TIT, estos podrán seguirse utilizando bajos sus propias reglas, sin perjuicio que su equipamiento sea compatible para uso de la TIT.

No obstante, lo señalado en el artículo 38 del presente Reglamento, en caso de que el Operador del Servicio de Transporte autorizado no cuente con una empresa que se encargue de la gestión de su Sistema de Cobro Electrónico, puede contratar uno o desarrollar las funciones del mismo.

b) En caso de que el Operador del Servicio de Transporte autorizado haya suscrito un contrato privado con una empresa encargada de la administración de su Sistema de Cobro Electrónico, aquel es responsable de asegurar que el administrador del referido sistema transfiera los montos designados por la Cámara de Compensación al Fideicomiso Maestro a fin de que se pueda realizar el proceso de Compensación, así como de garantizar el flujo de la información hacia la Cámara de Compensación, teniendo en cuenta lo señalado en el artículo 15 del presente Reglamento.

c) El Operador del Servicio de Transporte autorizado establece Carta Fianza en los términos establecidos en el artículo 25 del presente Reglamento, debiendo ser presentada en el plazo establecido en el documento señalado en el artículo 16 del presente Reglamento.

Luego de presentada la comunicación la SSTR comunica el resultado de su requerimiento de Adhesión al SRU.

**SEXTA. De las obligaciones a cumplirse para el Régimen de Adhesión**

De acuerdo a lo señalado en el tercer párrafo de la Quinta Disposición Complementaria Transitoria, el Operador del Servicio de Transporte autorizado cuando desarrolle directamente las funciones de administrador de su Sistema de Cobro Electrónico, debe cumplir con lo establecido en el artículo 46, del presente Reglamento con excepción del literal c) del numeral 46.1. En caso contrate directamente con una empresa que se dedique a su administración, el Operador del Servicio de Transporte autorizado debe garantizar en su contrato privado el cumplimiento de lo señalado, así como el compromiso de Integración al SRU. Asimismo, debe comunicar, de corresponder, cualquier cambio en la condición contractual con dicha empresa.

La inobservancia de lo dispuesto en el párrafo precedente acarrea las sanciones establecidas en la Tabla de Infracciones adjunta en el Anexo.

**SÉPTIMA. Integración de las tarjetas y sistemas del Operador del Servicio de Transporte autorizado al SRU**

La adopción progresiva de la TIT por parte del Operador del Servicio de Transporte como medio de pago, así como de las comunicaciones de su sistema para el flujo de información con la Cámara de Compensación, se someten a reglas y/o protocolos señalados por Resolución Directoral emitida por la DIR.

**ANEXO**

**TABLA DE INFRACCIONES Y SANCIONES POR INOBSERVANCIA AL REGLAMENTO QUE REGULA EL SISTEMA DE RECAUDO ÚNICO DE COMPETENCIA DE LA ATU**

**Infracciones del Operador de Recaudo y/u Operador del Servicio de Transporte con funciones de Recaudo**

CÓDIGO	INFRACCIÓN	CALIFICACIÓN
ROP1	No Recaudar y/o Depositar al Fideicomiso Maestro los ingresos provenientes de la venta y recarga de medios de validación de acceso al Sistema.	Muy Grave
ROP2	Incumplir los acuerdos de confidencialidad suscritos con la ATU.	Muy Grave
ROP3	No realizar el bloqueo de tarjetas incluidas en la Lista Negra en el Nivel 3 y/o Nivel 4.	Grave
ROP4	Utilizar equipos no homologados.	Grave
ROP5	Utilizar componentes homologados que han sido modificados sin ser validados por la DIR.	Grave
ROP6	No instalar, operar y dar mantenimiento de la infraestructura tecnológica (hardware, software y comunicaciones) según lo dispuesto por la DIR.	Grave
ROP7	Brindar información falsa ante los requerimientos de información formuladas por la ATU.	Grave
ROP8	No brindar información o que se entregue fuera del plazo, ante los requerimientos de información formuladas por la ATU.	Leve

**Infracciones de los/as Usuarios**

CÓDIGO	INFRACCIÓN	CALIFICACIÓN	SANCIÓN
RU1	Utilizar medio de pago falso o alterado.	Grave	0.020 UIT

CÓDIGO	INFRACCIÓN	CALIFICACIÓN	SANCIÓN
RU2	Acceder a los servicios de transporte terrestre de personas sin pagar la tarifa que corresponda dentro del SRU.	Leve	0.006 UIT
RU3	Utilizar un medio de pago con tarifa diferenciada o pase libre ajeno, o permitir a otro usuario la utilización de su medio de pago con dichos beneficios.	Leve	0.003 UIT
RU4	No presentar el ticket o medio de pago con el que accedió al servicio y/o identificación cuando sea requerido por el funcionario de ATU, del concesionario o del operador de recaudo	Leve	0.003 UIT

2300376-1

**ORGANISMOS AUTÓNOMOS**

**FUERO MILITAR POLICIAL**

**Formalizan las modificaciones presupuestarias efectuadas en el Nivel Funcional Programático, dentro de la Unidad Ejecutora correspondiente al mes de marzo del AF-2024**

**RESOLUCIÓN ADMINISTRATIVA N° 051-2024-FMP/DAF**

Lima, 10 de abril de 2024

VISTO:

El Memorándum N° 289-2024-FMP/DAF del 09 de abril 2024, emitido por la Dirección de Administración y Finanzas del Fuero Militar Policial, el Informe N° 0116-2024/FMP/DAF/OPpto del 08 de abril 2024 emitido por la Oficina de Presupuesto de la Dirección de Administración y Finanzas del Fuero Militar Policial, y el Informe Legal N° 116-2024-FMP/AJ del 10 de abril 2024.

CONSIDERANDO:

Que, mediante, Ley N° 31953 Ley de Presupuesto del Sector Público para el Año Fiscal 2024, se ha aprobado el presupuesto correspondiente al Año Fiscal 2024, de acuerdo al detalle que se especifica en los Anexos a que se refiere el Artículo 1° de la misma; asignándole al Pliego 027 FUERO MILITAR POLICIAL, la suma ascendente a VEINTICINCO MILLONES SESENTA Y TRES MIL TRESCIENTOS SESENTA Y OCHO CON 00/100 SOLES (S/ 25 063 368);

Que, mediante Resolución Administrativa N° 161-2023-FMP/DAF se aprueba el Presupuesto Institucional de Apertura de los gastos correspondiente al Año Fiscal 2024 del Pliego 027: Fuero Militar Policial;

Que, el Artículo 47° del Decreto Legislativo N° 1440, Decreto Legislativo del Sistema Nacional de Presupuesto Público, señala que son modificaciones presupuestarias en el nivel Funcional y Programático que se efectúan dentro del marco del Presupuesto Institucional vigente de cada Pliego, las habilitaciones y las anulaciones que varíen los créditos presupuestarios aprobados por el Presupuesto Institucional para las productos y proyectos, y que tienen implicancia en la estructura funcional y programática compuesta por las categorías presupuestarias que permiten visualizar los propósitos a lograr durante el año fiscal, son aprobadas mediante Resolución del Titular, a propuesta de la Oficina de Presupuesto o de la que haga sus veces en la entidad;