



Informe de observaciones y respuestas de los proyectos específicos de regulación

En cumplimiento de lo establecido en el artículo 2.1.2.1.14. del Decreto 1081 de 2015, Reglamentario Único del Sector Presidencia de la República

Versión 2.0 - Fecha de actualización: X/10/2020

Datos básicos				
Nombre de la entidad		MINISTERIO DE TRANSPORTE		
Responsable(s) del proceso de elaboración del proyecto específico de regulación		MINISTERIO DE TRANSPORTE - Grupo Unidad de Movilidad Urbana Sostenible		
Nombre del proyecto de regulación		Por el cual se adiciona la Sección 3 al capítulo 2 del Título 1 de la parte 2 del Libro 2 del "Decreto 1079 de 2015 Único Reglamentario del Sector Transporte"		
Objetivo del proyecto de regulación		Establecer las condiciones técnicas, operativas y de seguridad de los sistemas de recaudo en el país, en cumplimiento de lo dispuesto en el parágrafo 1, del artículo 117 de la Ley 1955 de 2019		
Fecha de publicación del informe observaciones y respuestas		Desde el día 15 de octubre de 2020, hasta el 30 de octubre de 2020.		
Descripción de la consulta				
Tiempo total de duración de la consulta		Quince (15) días calendario.		
Fecha de inicio		15 de octubre de 2020		
Fecha de finalización		30 de octubre de 2020		
Enlace donde estuvo la consulta pública		https://mintransporte.gov.co/documentos/311/proyectos-actos-administrativos/ https://mintransporte.gov.co/loader.php?Servicio=Tools2&ITipo=descargas&IFuncion=descargar&idFile=24585		
Canales o medios dispuestos para la difusión del proyecto		Página web del Ministerio de Transporte www.mintransporte.gov.co		
Canales o medios dispuestos para la recepción de comentarios		Correo electrónico: aariza@mintransporte.gov.co		
Resultados de la consulta				
Número de total de participantes		3		
Número total de comentarios recibidos		26		
Número total de artículos del proyecto		12		
Número total de artículos del proyecto con comentarios		9		
Consolidado de observaciones y respuestas				
No.	Fecha de recepción	Remitente	Observación recibida	Consideración desde entidad
1			<p>Claridad que tanto las entidades territoriales como las "Autoridades de Transporte", con fundamento en la ley 1625 de 2013, pueden implementar Sistemas de Recaudo Centralizado. En el texto del Decreto solo se relaciona a las entidades territoriales.</p> <p>Justificación: La ley 1625 de 2013 en su artículo 7, literales n y p, dispuso como funciones de las Áreas Metropolitanas el ejercer la calidad de autoridad de transporte y planificar la prestación del servicio de transporte público urbano de pasajeros en lo que sea de su competencia, para la integración física, operacional y tarifaria de los distintos modos de transporte. Por lo señalado, este tipo de entidades cuentan con facultad y competencia legal para la adopción y regulación de los sistemas de recaudo centralizado de los sistemas de transporte en su jurisdicción.</p> <p>Al respecto es necesario señalar que, conforme al artículo 286 de la Constitución Política, son entidades territoriales los departamentos, los distritos, los municipios y los territorios indígenas. Por lo cual no pueden tenerse como incluidas en él las áreas metropolitanas constituidas conforme a la Ley 1625 de 2013, y como tal quedarían excluidas de su competencia legal en el texto del Decreto analizado.</p> <p>Para el caso del Valle de Aburrá, el Área Metropolitana en uso de sus facultades legales, mediante Acuerdo Metropolitano, dictó las Políticas para la implantación del Sistema Integrado de Transporte del Valle de Aburrá – SITVA-. Nótese que para el caso particular el municipio de Medellín (Entidad territorial), no es la autoridad del sistema de transporte masivo sino que para el caso concreto lo ejerce una entidad administrativa de derecho público, que para lo relacionado con transporte, rige sus actuaciones con base en la ley 1625 de 2013.</p> <p>Finalmente, para armonizar el texto del proyecto, cuando se haga mención a la entidad territorial debe también incluirse a la autoridad de transporte competente para garantizar la estabilidad jurídica de los actos administrativos expedidos por estas entidades administrativas en algunos sistemas de transporte público del país. (aparte introducido)</p>	<p>NO ACOGIDA. El parágrafo 1 del artículo 117 de la Ley 1955 de 2019 "Por el cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022" establece:</p> <p>"PARÁGRAFO 1o. La entidad territorial, el ente gestor o quien estos deleguen podrá ostentar la calidad de operador del sistema de recaudo, del sistema de control y gestión de flota y del sistema de información al usuario, siempre y cuando los estudios así lo recomienden. En todo caso se garantizará la estabilidad jurídica de los actos administrativos expedidos a la entrada en vigor de la presente ley por las entidades territoriales. El Gobierno nacional reglamentará las condiciones técnicas, operativas y de seguridad de los sistemas de recaudo en el país."</p> <p>Así las cosas, se observa que dicho parágrafo contempla que la entidad territorial, el ente gestor o quien estos deleguen podrá ostentar la calidad de operador del sistema de recaudo, de allí que el proyecto de decreto que nos ocupa, hace referencia específicamente a estos dentro de los cuales podríamos contar a las áreas metropolitanas, dentro de aquellas que fueron delegadas por parte de las entidades territoriales en el respectivo acuerdo metropolitano. Así mismo es preciso indicar que el citado parágrafo establece la estabilidad jurídica de los actos administrativos expedidos por las entidades territoriales con la entrada en vigencia de la Ley 1955 de 2019. Finalmente determina el ámbito de aplicación para los sistemas de transporte público cofinanciados por la nación.</p>
2			<p>Propiedad de la información: La redacción que se discute, debe estar en consonancia con la ley 1581 de 2012, Ley de Protección de Datos Personales, en lo correspondiente a la figura de Responsable de la base de datos, persona o entidad dueña de la base de datos y quien toma decisiones sobre ella; papel que ostenta el recaudador previo los actos administrativos que lo designan como administrador y operador del recaudo; y de acuerdo a las autorizaciones para el tratamiento de datos otorgadas por los titulares de los datos, que acceden al SITVA; documento que le permite al recaudador usar y disponer de su información, con base en los tratamientos y finalidades plasmadas; evidencia de esto, son las medidas de seguridad de la información que define y emplea el recaudador, respecto de los datos que recolecta del usuario y el registro realizado de esa base de datos ante la Superintendencia de Industria y Comercio, en el Registro Nacional de Bases de datos.</p> <p>Por todo lo anterior, de mantenerse la redacción como está ahora, solo tendríamos la calidad de Encargados de los datos, lo que aparte de restar obligaciones respecto al manejo de los datos, desmejoraría la calidad del servicio en tanto no podríamos disponer de los mismos en la misma medida y estaríamos limitados al encargo o función encomendada, impidiendo actividades de planificación y gestión del transporte debidamente. Esto sin tener en cuenta, que deberá existir previamente un acuerdo de transmisión de datos, donde se dejen claras las funciones, obligaciones y deberes que deberá cumplir el recaudador respecto de la base de datos de usuarios.</p> <p>De estas manera se propone lo siguiente: "Cada entidad territorial o quien este delegue o entidad pública encargada del manejo del sistema de recaudo será propietaria de toda la información derivada y/o recolectada en cualquiera de los componentes tecnológicos de su Sistema de Transporte Público. La autoridad de transporte deberá tener acceso para consultar y usar todos los datos (brutos y procesados) provenientes de dichos componentes".</p>	<p>NO ACOGIDA. De acuerdo con lo dispuesto en el inciso 3 del artículo 117 de la Ley 1955 de 2019, "los sistemas de recaudo centralizado, de control de flota y de información y servicio al usuario, se constituyen en la herramienta tecnológica que controla la calidad, la cobertura y la continuidad del servicio del respectivo sistema de transporte, que deberá ser interoperable y suministrar información para que las autoridades definan políticas de movilidad, incluyendo demanda, oferta, tarifa y derechos de participación de los agentes. La totalidad de la información recolectada es propiedad del ente territorial o quien este delegue, teniendo libre acceso a las bases de datos", lo cual garantiza que se tendrá la información necesaria para la planeación y modelación de la demanda de pasajeros así como la creación y modificación de rutas y demás elementos para la óptima prestación del servicio, además de establecerse legalmente y de manera precisa, que la totalidad de la información recolectada es propiedad del ente territorial o quien este delegue. Todo lo anterior en el marco de lo señalado en la Ley 1581 del año 2012 y el Decreto Reglamentario 1377 de 2013.</p>

3	<p>Es importante que quede claro que, las condiciones técnicas del recaudo, entre las que está la interoperabilidad en los sistemas de transporte cofinanciados por la nación, no se apliquen de manera inmediata en las jurisdicciones en las que, a la entrada en vigencia de la norma, ya haya un recaudador contratado o designado por la autoridad, cuyo modelo de recaudo se estructuró bajo unas condiciones técnicas, operativas o financieras particulares, que no comprendían la interoperabilidad y, en derivado de ello, la multiplicidad de agentes recaudadores. Debería garantizarse que estos contratos o designación de los recaudadores cumplan su respectivo plazo, a fin de que se respeten las condiciones técnicas, jurídicas y financieras en las cuales se estructuró el recaudo y los hechos consolidados con anterioridad a la vigencia del decreto.</p>	<p>NO ACOGIDA: De acuerdo con el artículo 117 de la ley 1955 de 2019 se señala en el PARÁGRAFO 1º, "La entidad territorial, el ente gestor o quien estos deleguen podrá ostentar la calidad de operador del sistema de recaudo, del sistema de control y gestión de flota y del sistema de información al usuario, siempre y cuando los estudios así lo recomienden. En todo caso, se garantizará la estabilidad jurídica de los actos administrativos expedidos a la entrada en vigor de la presente ley por las entidades territoriales. El Gobierno nacional reglamentará las condiciones técnicas, operativas y de seguridad de los sistemas de recaudo en el país."</p> <p>Conforme a la citada norma, el artículo 2.2.1.2.3.1 del proyecto de Decreto que nos ocupa, establece el ámbito de aplicación de la siguiente manera:</p> <p>"Artículo 2.2.1.2.3.1. Ámbito de aplicación. La presente sección aplica para los sistemas de transporte público, que sean cofinanciados con recursos de la Nación.</p> <p>Parágrafo. De conformidad con lo dispuesto en el parágrafo 1 del artículo 117 de la Ley 1955 de 2019, se garantizará la estabilidad jurídica de los actos administrativos expedidos por las entidades territoriales con anterioridad a la entrada en vigencia de la presente ley, entendida como la preservación de las condiciones jurídicas, técnicas y financieras establecidas para el ciclo de vida del proyecto, al finalizar el cual deberá observarse integralmente lo dispuesto en el presente decreto y en su reglamentación derivada."</p> <p>Así las cosas, queda claro que el Decreto de su interés, establece la conservación de las condiciones jurídicas, técnicas y financieras establecidas con anterioridad a la entrada en vigencia de dicha Ley.</p>
4	<p>Debe garantizar la estabilidad jurídica de los actos administrativos expedidos a la entrada en vigor de la presente ley. De acuerdo al artículo 117 de la ley 1955 de 2019 en su parágrafo 1o. establece que, en todo caso se garantizará la estabilidad jurídica de los actos administrativos expedidos a la entrada en vigor de la presente ley por las entidades territoriales, sin embargo para el caso del Área Metropolitana del Valle de Aburrá, los actos administrativos que entregan la administración y operación del recaudo a la entidad pública respectiva, son expedidas por esta en su calidad de autoridad de transporte, en cuyo caso es necesario que el decreto aclare que se respetarán y se garantizarán la estabilidad jurídica de los actos administrativos expedido también por la autoridad de transporte frente al sistema de recaudo implementado y los contratados de concesión que se encuentren vigentes al momento de su entrada en vigencia.</p>	<p>NO ACOGIDA. De acuerdo con el artículo 117 de la ley 1955 de 2019 se señala en el PARÁGRAFO 1º, "La entidad territorial, el ente gestor o quien estos deleguen podrá ostentar la calidad de operador del sistema de recaudo, del sistema de control y gestión de flota y del sistema de información al usuario, siempre y cuando los estudios así lo recomienden. En todo caso, se garantizará la estabilidad jurídica de los actos administrativos expedidos a la entrada en vigor de la presente ley por las entidades territoriales. El Gobierno nacional reglamentará las condiciones técnicas, operativas y de seguridad de los sistemas de recaudo en el país."</p> <p>Así mismo, En el inciso primero del artículo 117 de la Ley 1955 de 2019, se establece que la adopción de un sistema de recaudo centralizado, así como como el sistema de gestión y control de flota por parte de los sistemas de transporte, se dará de conformidad con lo dispuesto por la autoridad de transporte competente de acuerdo con los resultados de los estudios técnicos.</p> <p>Ahora bien, de acuerdo a lo establecido en el artículo 319 de la Constitución Política de Colombia, se establece que "Cuando dos o más municipios tengan relaciones económicas, sociales y físicas, que den al conjunto características de un área metropolitana, podrán organizarse como entidad administrativa encargada de programar y coordinar el desarrollo armónico e integrado del territorio colocado bajo su autoridad; racionalizar la prestación de los servicios públicos a cargo de quienes la</p>
5	<p>Sobre el artículo primero del proyecto:</p> <p>Se adiciona una sección al capítulo que contiene los sistemas de transporte de pasajeros (masivo y estratégicos) es decir que esto se aplicaría principalmente a estos sistemas y últimamente al colectivo con su reconocimiento como sistema.</p>	<p>NO ACOGIDA. Es importante precisar que el artículo 117 de la Ley 1955 de 2019, establece en su inciso primero, que los sistemas de transporte que sean cofinanciados con recursos de la nación, adoptarán el sistema de recaudo centralizado, así como un sistema de gestión y control de flota, que integre los subsistemas de transporte complementario y de transporte masivo, integrado, estratégico o regional; de allí que el proyecto de Decreto que nos ocupa, el cual versa sobre la reglamentación de las condiciones técnicas, operativas y de seguridad de los sistemas de recaudo en el país, solo se dirige hacia los sistemas de transporte que sean cofinanciados por la Nación, tal como se establece en el artículo 2.2.1.2.3.1., del proyecto de Decreto.</p>
6	<p>Sobre el Artículo 2.2.1.2.3.1. Ámbito de aplicación.</p> <p>Ojo solo para sistemas cofinanciados por la nación en virtud del artículo 100 de la ley 1955, 117 de la ley 1955 y la resolución del MT que reglamentó la cofinanciación para sistemas masivos y colectivos.</p>	<p>NO ACOGIDA. Es importante precisar que el artículo 117 de la Ley 1955 de 2019, establece en su inciso primero, que los sistemas de transporte que sean cofinanciados con recursos de la nación, adoptarán el sistema de recaudo centralizado, así como un sistema de gestión y control de flota, que integre los subsistemas de transporte complementario y de transporte masivo, integrado, estratégico o regional; de allí que el proyecto de Decreto que nos ocupa, el cual versa sobre la reglamentación de las condiciones técnicas, operativas y de seguridad de los sistemas de recaudo en el país, solo se dirige hacia los sistemas de transporte que sean cofinanciados por la Nación, tal como se establece en el artículo 2.2.1.2.3.1., del proyecto de Decreto.</p>

7
8
9
10

30/10/2020

VANESSA MARIA OSPINA RENDON
 Profesional 1 - Secretaria General
 Empresa de Transporte Masivo del Valle de
 Aburrá Limitada
 vmospina@metrode Medellin.gov.co
 METRO DE MEDELLIN

<p>Sobre el parágrafo del Artículo 2.2.1.2.3.1. Ámbito de aplicación., hacen una observación:</p> <p>Parágrafo. De conformidad con lo dispuesto en el parágrafo 1 del artículo 117 de la Ley 1955 de 2019, se garantizará la estabilidad jurídica de los actos administrativos expedidos por las entidades territoriales o autoridades de transporte competentes (aparte introducido) con anterioridad a la entrada en vigencia de la presente ley, entendida como la preservación de las condiciones jurídicas, técnicas y financieras</p> <p>Comentario del porqué de la introducción</p> <p>La ley 1625 de 2013 en su artículo 7, literales n y p, dispuso como funciones de las Áreas Metropolitanas el ejercer la calidad de autoridad de transporte y planificar la prestación del servicio de transporte público urbano de pasajeros en lo que sea de su competencia, para la integración física, operacional y tarifaria de los distintos modos de transporte. Por lo señalado, este tipo de entidades cuentan con facultad y competencia legal para la adopción y regulación de los sistemas de recaudo centralizado de los sistemas de transporte en su jurisdicción.</p>	<p>NO ACOGIDA. El parágrafo del Artículo 2.2.1.2.3.1 del proyecto de Decreto, hace mención explícita al contenido del parágrafo 1 del artículo 117 de la Ley 1955 de 2019, sobre la garantía de estabilidad jurídica de los actos administrativos expedidos a la entrada en vigor de dicha ley por las entidades territoriales.</p> <p>No obstante, tal como se menciona en respuesta anterior que versa sobre el mismo tema, las Áreas Metropolitanas, al ser creadas por la iniciativa de varios municipios, gozan de una serie de atribuciones constitucionales y legales, y por lo tanto los actos administrativos expedidos por estas como autoridad de transporte en su jurisdicción, para el caso que nos ocupa, estarían dentro de aquellos de los cuales se debe predicar la conservación de las condiciones jurídicas, técnicas y financieras establecidas con anterioridad a la entrada en vigencia de la mencionada Ley 1955 de 2019, toda vez que estas entidades administrativas de derecho público, actúan bajo el amparo del desarrollo de sus funciones, las cuales fueron otorgadas legalmente por los diferentes Entes Territoriales, al momento de su constitución.</p>
<p>Sobre el parágrafo del Artículo 2.2.1.2.3.1. Ámbito de aplicación., sugieren una nueva redacción:</p> <p>Parágrafo. De conformidad con lo dispuesto en el parágrafo 1 del artículo 117 de la Ley 1955 de 2019, se garantizará la estabilidad jurídica de los actos administrativos expedidos por las entidades territoriales o autoridades de transporte competentes con anterioridad a la entrada en vigencia de la presente ley, entendida como la preservación de las condiciones jurídicas, técnicas y financieras con las cuales se otorgó la administración y operación del sistema de recaudo a un agente recaudador. <i>(redacción introducida)</i> establecidas para el ciclo de vida del proyecto, al finalizar el cual deberá observarse integralmente lo dispuesto en el presente decreto y en su reglamentación derivada. <i>(redacción eliminada)</i></p>	<p>NO ACOGIDA. El parágrafo 1 del artículo 117 de la Ley 1955 de 2019, establece la garantía de estabilidad jurídica de los actos administrativos expedidos a la entrada en vigor de dicha ley por parte de las entidades territoriales, de allí que sea acertado decir, que al concluir los proyectos establecidos mediante actos administrativos expedidos con anterioridad a la entrada en vigencia de la citada Ley 1955 de 2019, se deberán cumplir las disposiciones introducidas a través del presente proyecto de decreto, en relación a las condiciones técnicas, operativas y de seguridad de los sistemas de recaudo.</p>
<p>Sobre el .2.1.2.3.3. Implementación del Sistema de Recaudo Centralizado (SRC). Sugieren una nueva redacción:</p> <p>La implementación del Sistema de Recaudo Centralizado (SRC) será adoptada por la entidad territorial competente o en quien esta delegue o la autoridad de transporte constituida para tal fin. <i>(redacción introducida)</i>, en cada proyecto, de acuerdo con los resultados de los estudios ambientales, técnicos, legales y financieros.</p>	<p>NO ACOGIDA. El parágrafo 1 del artículo 117 de la Ley 1955 de 2019 "Por el cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022" establece:</p> <p>"PARÁGRAFO 1o. La entidad territorial, el ente gestor o quien estos deleguen podrá ostentar la calidad de operador del sistema de recaudo, del sistema de control y gestión de flota y del sistema de información al usuario, siempre y cuando los estudios así lo recomienden. En todo caso se garantizará la estabilidad jurídica de los actos administrativos expedidos a la entrada en vigor de la presente ley por las entidades territoriales. El Gobierno nacional reglamentará las condiciones técnicas, operativas y de seguridad de los sistemas de recaudo en el país."</p> <p>Así las cosas, podemos establecer que el proyecto de decreto que nos ocupa, hace referencia específicamente a que la implementación del Sistema de Recaudo Centralizado - SCR, se puede dar por parte de las Entidades Territoriales o en quien esta delegue, pudiéndose encontrar dentro de estas delegadas la autoridad por ustedes sugerida, por tanto no es posible <i>agregar su observación</i></p>
<p>Sobre el Artículo 2.2.1.2.3.4. Principios., sugieren una nueva redacción:</p> <p>Las entidades territoriales, los entes gestores o en quienes estos deleguen la operación y administración <i>(redacción introducida)</i> del sistema de recaudo, deberán dar cumplimiento a los siguientes principios en el uso, implementación, y operación de los Sistemas de Recaudo Centralizados (SRC) para los sistemas de transporte público:</p> <p>b. Proteger la información personal y los <i>(redacción introducida)</i> datos que se registre <i>(redacción eliminada)</i> <i>traten</i> <i>(redacción introducida)</i> en los sistemas de recaudo de acuerdo con la normatividad vigente.</p> <p>c. Garantizar el uso de tecnologías eficientes en los sistemas de recaudo y que generen servicios de valor agregado tanto al ente gestor, <i>empresas operadoras</i> <i>(redacción introducida)</i> como a los usuarios, brindando a estos últimos un trato equitativo.</p>	<p>NO ACOGIDA. El parágrafo 1 del artículo 117 de la Ley 1955 de 2019, establece que el Gobierno Nacional, debe reglamentar las condiciones técnicas, operativas y de seguridad de los sistemas de recaudo en el país, de donde es claro que al hacerse referencia a la operación, dentro de la misma se encuentra inmersa la administración técnica de la operación del sistema de recaudo centralizado.</p> <p>No se acoge la introducción de la palabra "traten", por la que se encuentra actualmente en el Decreto "registre", toda vez que a través de la operación del sistema de recaudo centralizado, se da el registro de la información personal de los usuarios que interactúan con el sistema.</p> <p>No es necesario introducir el concepto "empresas operadoras", ya que al nombrar al ente gestor y a los usuarios, como los beneficiarios del valor agregado que subyace al uso de tecnologías eficientes en los sistemas de recaudo, estamos haciendo referencia al primero y el último actor dentro de la cadena del mencionado sistema de recaudo.</p>

11	<p>Sobre el Artículo 2.2.1.2.3.5 Definiciones.</p> <p>b. Estándar de interoperabilidad: Conjunto de normas y especificaciones detalladas de los componentes institucionales, comerciales y técnicos de un sistema de recaudo que sean de obligatorio cumplimiento para garantizar la interoperabilidad. <u>Sin embargo, estos estándares de interoperabilidad, no se aplicarán de manera inmediata a los sistemas de recaudo y transporte en los que, a la entrada en vigencia del decreto, exista un único recaudador en virtud de contratos, convenios, actos administrativos, permitiendo que estos contratos o designaciones de los recaudadores cumplan su respectivo plazo a fin de garantizar la estabilidad y seguridad jurídica, técnica, contractual y financiera de hechos consolidados con anterioridad a la vigencia del decreto. (redacción introducida)</u></p> <p>e. Operador de recaudo: Agente avalado por la entidad territorial y/o el ente gestor o <u>por la autoridad de transporte competente (redacción introducida)</u>, para realizar el recaudo en un sistema de transporte.</p> <p>f. Proveedor tecnológico: Cualquier actor que intervenga en el desarrollo, fabricación, comercialización, integración, instalación o cualquier otra actividad relacionada con los componentes tecnológicos del sistema de recaudo <u>de una entidad territorial. (aparte eliminado)</u>.</p>	<p>NO ACOGIDA: No es necesario incluir esta precisión dentro del estándar de interoperabilidad, toda vez que como lo señala el artículo 2.2.1.2.3.1. , del proyecto de Decreto, este solo aplica para los sistemas de transporte cofinanciados por la nación y además, se garantiza la estabilidad jurídica de los actos administrativos expedidos con anterioridad a la entrada en vigencia de la Ley 1955 de 2019.</p> <p>Frente al concepto de operador de recaudo, este se da en consonancia con lo establecido en el artículo 117 de la Ley 1955 de 2019, en el cual se establece que la entidad territorial, el ente gestor o quien estos deleguen podrán ostentar la calidad de operador del sistema de recaudo.</p> <p>ACOGIDA PARCIALMENTE: Respetto del concepto de Proveedor Tecnológico, se acepta la eliminación de "de una entidad territorial".</p>
12	<p>Sobre el Artículo 2.2.1.2.3.6. Condiciones técnicas generales para los sistemas de recaudo de transporte público.</p> <p>b. Propiedad de la información: Cada entidad territorial <u>o entidad pública encargada del manejo del sistema de recaudo (redacción introducida) o en quien este delegue</u> (aparte eliminado) será propietaria de toda la información <u>derivada y/o</u> (aparte eliminado) recolectada en cualquiera de los componentes tecnológicos del respectivo sistema de transporte público. La autoridad de transporte competente deberá tener acceso a cada sistema para consultar y usar los datos, brutos y procesados, provenientes de dichos componentes, siguiendo los lineamientos establecidos por el Ministerio de Transporte y garantizando la protección de la información conforme a las normas que regulan la materia</p> <p><i>(recaudo) observación sobre este parte del literal b</i> La redacción que se discute, debe estar en consonancia con la ley 1581 de 2012, Ley de Protección de Datos Personales, en lo correspondiente a la figura de Responsable de la base de datos, persona o entidad dueña de la base de datos y quien toma decisiones sobre ella; papel que ostenta el recaudador previo los actos administrativos que lo designan como administrador y operador del recaudo, y de acuerdo a las autorizaciones para el tratamiento de datos otorgadas por los titulares de los datos, que acceden al SITVA; documento que le permite al recaudador usar y disponer de su información, con base en los tratamientos y finalidades plasmadas; evidencia de esto, son las medidas de seguridad de la información que define y emplea el recaudador, respecto de los datos que recolecta del usuario y el registro realizado de esa base de datos ante la Superintendencia de Industria y Comercio, en el Registro Nacional de Bases de datos. 2. Se elimina la palabra derivada, por cuanto se estaría extralimitando la facultad reglamentaria, en tanto el artículo 117 solo dispuso la recolección de datos 3. Hoy los sistemas de recaudo son custodios de la información de usuarios.</p>	<p>NO ACOGIDA. El concepto de propiedad de la información, que hace parte del proyecto de Decreto, se planteo a partir del contenido del inciso 3, del artículo 117 de la Ley 1955 de 2019, el cual dispone "...La totalidad de la información recolectada es propiedad del ente territorial o quien este delegue, teniendo libre acceso a las bases de datos", por tanto no es posible acoger la observación.</p>
13	<p>Sobre el Artículo 2.2.1.2.3.6. Condiciones técnicas generales para los sistemas de recaudo de transporte público.</p> <p>c. Sistema de información de ciudad para el transporte público: Cada entidad territorial <u>o en quien esta delegue</u> (aparte eliminado) <u>autoridad de transporte competente. (redacción introducida)</u> deberá tener a su disposición un sistema que recolecte e integre toda la información de los diferentes componentes tecnológicos de su respectivo sistema de transporte público involucrados en la operación de recaudo. En el caso de un grupo regional de entes territoriales con un sistema de transporte público común o cuyos sistemas de transporte público operen en la jurisdicción de otros entes territoriales del grupo, será posible que el mismo sistema de información sea compartido por las respectivas autoridades de transporte de los entes territoriales del grupo.</p>	<p>NO ACOGIDA: EL concepto de sistema de información de ciudad para el transporte público, establece que este es un sistema que recolecta e integra, toda la información de los diferentes componentes tecnológicos de su respectivo sistema de transporte público involucrados en la operación de recaudo y por lo tanto, es responsabilidad de la Entidad Territorial o quien esta delegue, establecer el respectivo sistema, encontrándose que la autoridad de transporte competente por usted sugerida, puede estar dentro de las delegadas por la entidad territorial tal como ya se señala.</p>
14	<p>Sobre el Artículo 2.2.1.2.3.8 Condiciones de seguridad generales para los sistemas de recaudo.</p> <p>a. Mecanismos de seguridad basados en buenas prácticas: Los sistemas de recaudo no podrán basarse en mecanismos de seguridad por oscuridad, sino que deben ser transparentes y utilizar buenas prácticas de protección de la información. Así mismo, <u>la entidad territorial, la autoridad de transporte (redacción introducida) competente o quienes estas deleguen, deberán tener acceso a la trazabilidad de las transacciones.</u></p>	<p>NO ACOGIDA. Frente a los mecanismos de seguridad basados en buenas prácticas, se establece que la Entidad Territorial o quien esta delegue, deberán tener acceso a la trazabilidad de las transacciones, encontrándose que la autoridad de transporte por usted sugerida, puede estar dentro de las delegadas por la entidad territorial tal como ya se señala.</p>

15			<p>Sobre el Artículo 2.2.1.2.3.9 Estándar de interoperabilidad para los sistemas de recaudo de transporte público.</p> <p>Las entidades territoriales, en cabeza de su autoridad de transporte competente de la respectiva jurisdicción en la que se preste el servicio integrado de transporte. (redacción introducida) atendiendo las especificaciones técnicas que para el efecto determine el Ministerio de Transporte, adoptarán un estándar de interoperabilidad abierto y homogéneo que deberá ser cumplido por todos los sistemas de recaudo de transporte público que operen en su jurisdicción, velando porque los componentes del estándar de interoperabilidad no constituyan en modo de alguno factores de exclusión injustificados, contrarios a la normatividad en materia de libre iniciativa privada y libre competencia. Sin embargo, estos estándares de interoperabilidad, no se aplicarán de manera inmediata a los sistemas de recaudo y transporte en los que, a la entrada en vigencia del decreto, exista un único recaudador en virtud de contratos, convenios, actos administrativos, permitiendo que estos contratos o designaciones de los recaudadores cumplan su respectivo plazo a fin de garantizar la estabilidad y seguridad jurídica, técnica, contractual y financiera de hechos consolidados con anterioridad a la vigencia del decreto.(redacción introducida)</p>	<p>ACOGIDA PARCIALMENTE. Se hace complementación en el artículo del proyecto, en el entendido de proponer "autoridad de transporte competente", sin embargo no se acoge la alusión al servicio integrado de transporte, toda vez que el estándar de interoperabilidad para los sistemas de recaudo de transporte público, se debe cumplir por parte de todos los sistemas de transporte cofinanciados por la nación.</p> <p>NO ACOGIDO. De acuerdo al artículo 117 de la ley 1955 de 2019 en su PARÁGRAFO 10. La entidad territorial, el ente gestor o quien estos deleguen podrá ostentar la calidad de operador del sistema de recaudo, del sistema de control y gestión de flota y del sistema de información al usuario, siempre y cuando los estudios así lo recomienden. En todo caso se garantizará la estabilidad jurídica de los actos administrativos expedidos a la entrada en vigor de la presente ley por las entidades territoriales. Por lo cual a partir de esta norma, se introdujo en el proyecto de Decreto una alusión a dicha estabilidad jurídica, en el párrafo del artículo 2.2.1.2.3.1.; y por lo tanto no es necesario incluirlo en todos los artículos del presente Decreto.</p>
16			<p>Sobre el Artículo 2. Regulación.</p> <p>El Ministerio de Transporte regulará las especificaciones de las condiciones técnicas, operativas, de seguridad y de interoperabilidad establecidas en el presente Decreto en un plazo de doce (12) meses contados a partir de su entrada en vigencia, teniendo en cuenta la garantía de estabilidad jurídica de los actos administrativos sobre sistemas de recaudo expedidos con anterioridad a la entrada en vigencia de la presente norma. (redacción introducida)</p>	<p>NO ACOGIDO. De acuerdo al artículo 117 de la ley 1955 de 2019 en su PARÁGRAFO 10. La entidad territorial, el ente gestor o quien estos deleguen podrá ostentar la calidad de operador del sistema de recaudo, del sistema de control y gestión de flota y del sistema de información al usuario, siempre y cuando los estudios así lo recomienden. En todo caso se garantizará la estabilidad jurídica de los actos administrativos expedidos a la entrada en vigor de la presente ley por las entidades territoriales. Por lo cual a partir de esta norma, se introdujo en el proyecto de Decreto una alusión a dicha estabilidad jurídica, en el párrafo del artículo 2.2.1.2.3.1.; y por lo tanto no es necesario incluirlo en todos los artículos del presente Decreto.</p>
17			<p>Se trata del desarrollo de una facultad dada por la Ley 1955 de 2019 frente a la reglamentación del sistema de recaudo centralizado, en el cual se dan lineamientos técnicos y tecnológicos que deben cumplir los SRC de los sistemas de transporte público de pasajeros urbanos, que sean cofinanciados con recursos de la Nación, aclarando el panorama que tenemos actualmente para garantizar un recaudo centralizado entre varias modalidades en caso de optar por alternativas como integración o complementariedad.</p> <p>No obstante, que a las Autoridades de Transporte se nos garantiza el acceso a la información obtenida y procesada por el SRC, se sugiere evaluar la posibilidad de fortalecer institucionalmente a dichas autoridades, en aras de garantizar el cumplimiento de los lineamientos establecidos por el Ministerio de Transporte. El fortalecimiento que se propone corresponde a capacitación y apoyo del personal para el manejo y lectura de la información y equipos tecnológicos requeridos.</p>	<p>NO ACOGIDO. El párrafo primero del artículo 117 de la Ley 1955 de 2019, faculta al Gobierno Nacional para reglamentar las condiciones técnicas, operativas y de seguridad, de los sistemas de recaudo centralizado del país, por lo tanto su observación no va en consonancia con el objeto de la presente reglamentación.</p>
18	30/10/2020	Subdirección de Transporte Área Metropolitana de Bucaramanga transporte@amb.gov.co	<p>Conscientes de las debilidades actuales del transporte público urbano en nuestro territorio (SITM-TPC) consideramos que es necesario que el SRC se encuentre articulado con el sistema de gestión de flota, es decir, que garantice la interoperabilidad tecnológica siendo incluyente el uno del otro, con el objeto de facilitar la gestión de indicadores que relacionen ingresos (demanda) con la operación de la flota (oferta).</p>	<p>NO ACOGIDA. El inciso primero del artículo 117 de la Ley 1955 de 2019, establece que "Los sistemas de transporte que sean cofinanciados con recursos de la nación, adoptarán un sistema de recaudo centralizado, así como un sistema de gestión y control de flota, que integre los subsistemas de transporte...", a partir de lo cual se establece que el Sistema de Recaudo Centralizado, debe garantizar la interoperabilidad con el sistema de Gestión de Flota esta garantizado legalmente. Aunado a lo expuesto, en lo referente a la interoperabilidad del Sistema de Recaudo Centralizado, se ampliará en detalle en la reglamentación que sobre el tema desarrolle el Ministerio de Transporte.</p>
19			<p>Los SRC deben permitir la aplicación de un mejoramiento continuo y actualización de sus sistemas tecnológicos, así como la inclusión de las posibles formas de recarga que puedan surgir de avances tecnológicos, sistemas virtuales o servicios bancarios.</p>	<p>NO ACOGIDA. En relación a su inquietud, nos permitimos aclararle que el decreto en mención, faculta al Ministerio de Transporte, para reglamentar las condiciones técnicas, operativas y de seguridad, otorgándole un plazo de 12 meses a partir de la entrada en vigencia de la presente adición, así mismo le comunicamos que tendremos en cuenta su sugerencia en dicha reglamentación.</p>
20			<p>Una de las debilidades en la implementación de nuestro SITM – Metrolínea, es que el sistema de recaudo no garantiza una debida gestión de la demanda, teniendo en cuenta que en la actualidad no se tiene la posibilidad de registrar los orígenes y destinos de los viajes realizados, debido a que sólo se registra el origen en el momento de la validación al ingreso del sistema, pero no es posible identificar la salida del usuario o las transferencias que se puedan dar durante el viaje, impidiendo una debida evaluación y proyección de la demanda real que debe ser atendida, con programación de servicios adecuados y eficientes en función de las necesidades de los usuarios, por lo cual sugerimos su valoración dentro del proyecto de decreto.</p>	<p>NO ACOGIDO. El párrafo primero del artículo 117 de la Ley 1955 de 2019, faculta al Gobierno Nacional para reglamentar las condiciones técnicas, operativas y de seguridad, de los sistemas de recaudo centralizado del país, norma dentro de la cual, no se faculta al Ministerio de Transporte para reglamentar las condiciones de operación y de validación de los sistemas de transporte público.</p>
21			<p>El texto del literal b. Propiedad de la información del Artículo 2.2.1.2.3.6. Condiciones técnicas generales para los sistemas de recaudo de transporte público, niñe con el texto del literal b. del Artículo 2.2.1.2.3.4. Principios. Al respecto del anterior postulado, es contradictorio promulgar la protección de la "información personal y datos que se registre en los sistemas de recaudo de acuerdo con la normatividad vigente", cuando de forma paralela, se exige como condición técnica general para los sistemas de recaudo de transporte público que: "la autoridad de transporte competente deberá tener acceso a cada sistema para CONSULTAR y USAR LOS DATOS, BRUTOS Y PROCESADOS."</p>	<p>NO ACOGIDO. En el inciso 3 del artículo 117 de la ley 1955 de 2019, establece que "Los sistemas de recaudo centralizado, de control de flota y de información y servicio al usuario, se constituyen en la herramienta tecnológica que controla la calidad, la cobertura y la continuidad del servicio del respectivo sistema de transporte, que deberá ser interoperable y suministrar información para que las autoridades definan políticas de movilidad, incluyendo demanda, oferta, tarifa y derechos de participación de los agentes. La totalidad de la información recolectada es propiedad del ente territorial o quien este delegue, teniendo libre acceso a las bases de datos", todo lo anterior en el marco de lo señalado en la Ley 1581 del 2012 y el Decreto reglamentario 1377 de 2013.</p>

22	30/10/2020	Transporte Integrado Operador de Armenia U.T.- TINTO LILIANA PATRICIA RUGELES GIL Gerente (E)	El literal b. Propiedad de la información, del Artículo 2.2.1.2.3.6., establece que la propiedad de la información será de cada ente territorial; se sugiere tener en cuenta que los proveedores de soluciones de recaudo y/o información al usuario, poseen certificaciones PSI y, por ende, el acceso a base de datos, tienen restricciones. Por lo tanto, la información puede obtenerse con limitaciones, a través de reportes o web service. En este mismo literal, se establece que la autoridad de tránsito deberá tener acceso a cada sistema para consulta y usar los datos, BRUTOS y procesados, bien del sistema de recaudo o del sistema de información al usuario. Al respecto, se sugiere tener en cuenta que los proveedores de soluciones, comparten información de usuarios distintos (empresas de diferentes municipios).	NO ACOGIDO. Es importante precisar que dentro de las definiciones, se establece la de algoritmo criptográfico estandarizado, la cual hace referencia a que este debe estar definido en un estándar emitido por un organismo de estandarización con reconocimiento internacional, por parte de entes como IEEE, ISO, ISO/IEC, CEN, ETSI, NIST, o BSI Group, PCI, EMVco. Ahora bien, respecto al manejo de la información la cual como lo establece el inciso 3 del artículo 117 de la Ley 1955 de 2019, es de propiedad del ente territorial o quien este delegue, se deberá dar no solo bajo los criterios de la Ley 1581 del 2012 y el Decreto reglamentario 1377 de 2013, sino además los establecidos en el proyecto de Decreto que nos ocupa y la reglamentación que para el efecto se dé por parte del Ministerio de Transporte, en virtud del artículo segundo del mencionado proyecto de Decreto.
23			El literal c. Sistema de información de ciudad para el transporte público, del Artículo 2.2.1.2.3.6., no establece con claridad, cómo podrá el ente territorial, consolidar, implementar y sostener dicho sistema.	NO ACOGIDA. El decreto establece que se debe contar con un sistema que recolecte o integre la información de los componentes tecnológicos de un sistema de transporte publico involucrados en la operación de recaudo. No obstante, nos permitimos aclararle que el decreto en mención, faculta al Ministerio de Transporte, para reglamentar las condiciones técnicas, operativas y de seguridad, otorgándole un plazo de 12 meses a partir de la entrada en vigencia de la presente adición, así mismo le comunicamos que tendremos en cuenta su sugerencia en dicha reglamentación.
24			El literal d. Sistema de información al usuario, del Artículo 2.2.1.2.3.6., establece que la consulta de información, podrá ser consultada, antes, durante o con posterioridad al viaje. Es entendible que se acceda a la consulta, antes del viaje; sin embargo, respetuosamente se solicita suprimir las etapas "durante o con posterioridad"	NO ACOGIDA. No es dable acceder a su solicitud, toda vez que un sistema de información al usuario propiamente dicho, debe tener la capacidad de brindar la información necesaria para que el usuario pueda realizar sus viajes de manera informada, y así mismo el ente gestor u otro actor se que se considere, puedan realizar consultas antes, durante y con posterioridad al viaje. Esta información además, cumple con el fin que trata el inciso tercero del artículo 117 de la Ley 1955 de 2019, de brindar información sobre los sistemas centralizados de recaudo, para que las autoridades definan políticas de movilidad incluyendo demanda, oferta, tarifa y derechos de participación de los agentes.
25			El literal e. Servicios hacia el Sistema Inteligente Nacional para la Infraestructura de Tránsito y Transporte – SINITT, del Artículo 2.2.1.2.3.6., establece que los sistemas de recaudo deberán enviar información, con el fin de generar política pública del servicio público de transporte. Cabe preguntarse si el SINITT, se encuentra implementado y cómo sería el mecanismo para el envío de la información, ya que el desarrollo de esta inserción implica costos adicionales que no se encuentran contemplados en la tarifa.	NO ACOGIDA. El Decreto 1079 de 2015, en sus artículos 2.5.3.1. y subsiguientes, reglamenta lo atinente al Sistema Inteligente Nacional para la Infraestructura, el Tránsito y el Transporte - SINITT, el cual tiene como objetivo principal "...consolidar y proveer la información que suministran los subsistemas de gestión que lo integren, así como la interoperabilidad de los SIT que se implementen a nivel nacional...". Este sistema se encuentra siendo reglamentado por el Ministerio de Transporte, para su entrada en funcionamiento y por lo cual, es importante que los diferentes sistemas de tránsito y transporte, dispongan las herramientas tecnológicas adecuadas para integrarse con el citado SINITT.
26			El Artículo 2.2.1.2.3.9 Estándar de interoperabilidad para los sistemas de recaudo de transporte público, carece de una definición precisa del término. Se sugiere tener en cuenta, que toda comunicación se hará a través de web service, los desarrollos son independientes y difícilmente son totalmente compatibles.	NO ACOGIDA. El fin del presente proyecto de Decreto, es establecer un marco general para la reglamentación de las condiciones técnicas, operativas y de seguridad de los sistemas de recaudo en el país, garantizando una interoperabilidad entre los diferentes proveedores y operadores de recaudo, para lo cual el Ministerio de Transporte reglamentará las especificaciones del estándar de interoperabilidad establecidas en el artículo 2.2.1.2.3.9 del proyecto de Decreto, en un plazo de doce (12) meses contados a partir de la entrada en vigencia de la presente adición, tal como lo señala el artículo 2 del mencionado proyecto de Decreto.
36				
37				
38				
Nombre y firma del (los) servidor(es) público(s) responsables en la entidad cabeza del sector administrativo que lidera el proyecto normativo				
<p>Carmen Ligia Valderrama Rojas Viceministra de Transporte</p>				

Revisó: Sandra Liliana Ángel Almario - Coordinadora Grupo UMUS
María del Rosario Oviedo Rojas - Asesora del Despacho de la Viceministra de Transporte
María del Pilar Uribe Pontón - Coordinadora Grupo Regulación

Elaboró: Pedro Ernesto Guaqueta Páez - Contratista Grupo UMUS
Carlos Augusto López Valderrama - Contratista Grupo UMUS
Adolfo Javier Ariza Quintero - Contratista Grupo Regulación