DECRETO 1567 DE 2020

(noviembre 30)

D.O. 51.514, noviembre 30 de 2020

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

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA

En ejercicio de sus facultades constitucionales y legales, en especial las conferidas por el numeral 11 del artículo 189 de la Constitución Política de Colombia y el artículo 117 de la Ley 1955 de 2019 – Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022.

CONSIDERANDO

Que los numerales 1 y 2 del artículo 3 de la Ley 105 de 1993 "Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones", establecen que la operación del transporte público en Colombia es un servicio público bajo la regulación del Estado, el cual ejercerá el control y la vigilancia necesarios para su adecuada prestación, en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad.

Que el artículo 4 de la Ley 336 de 1996 "Por la cual se adopta el estatuto nacional de transporte" dispone que el transporte goza de la especial protección estatal y estará sometido a las condiciones y beneficios establecidos por las disposiciones reguladoras de la materia, las que se incluirán en el Plan Nacional de Desarrollo, y como servicio público continuará bajo la dirección, regulación y control del Estado, sin perjuicio de que su

prestación pueda serie encomendada a los particulares.

Que según lo dispuesto en el artículo 2.2.1.2.2.3.1 del Decreto 1079 de 2015, "el Sistema de Recaudo Centralizado (SRC) es el conjunto de servicios, software, hardware, y demás mecanismos de control centralizados e integrados a dicho sistema, que permite efectuar la operación de recaudo centralizado a través de medios electrónicos de pago y el registro de viajes del sistema".

Que de conformidad con lo establecido en el artículo 2.2.1.2.2.3.2. del Decreto 1079 de 2015, la implementación del Sistema de Recaudo Centralizado será adoptada por la autoridad de transporte competente en cada proyecto de acuerdo con los resultados de los estudios técnicos y financieros; adicionalmente, en la actualidad los sistemas de transporte público urbano, no cuentan con una regulación en el Sistema de Recaudo Centralizado SRC.

Que de conformidad con lo señalado en el parágrafo 2 del artículo 84 de la Ley 1450 de 2011, los Sistemas de Gestión y Control de Flota, de Recaudo y de Semaforización entre otros, hacen parte de los proyectos del Sistema Inteligentes de Tránsito y Transporte – SIT.
Que en el Título 1, Parte 5 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, se introducen los Sistemas Inteligentes para la Infraestructura, el Tránsito y el Transporte – SIT, y, específicamente en el artículo 2.5.3.1. se establecen los parámetros generales para la implementación del Sistema Inteligente Nacional para la Infraestructura, el Tránsito y el Transporte – SINITT.

Que el artículo 117 de la Ley 1955 de 2019, por el cual se adopta el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022, establece:

"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 complementario y de transporte masivo, integrado, estratégico o regional, utilizando mecanismos que así lo permitan, en especial el sistema de

recaudo unificado, el cual permitirá el pago electrónico y en efectivo validado por medios electrónicos, y los sistemas de compensación entre operadores, de conformidad con lo dispuesto por la autoridad de transporte competente de acuerdo con los resultados de los estudios técnicos.

Se entiende como recaudo centralizado, aquel sistema mediante el cual se recaudan los dineros por concepto de la tarifa al usuario del sistema de transporte, los cuales se administran a través de un patrimonio autónomo o cualquier otro esquema de administración de recursos autorizado y administrado por una entidad vigilada por la Superintendencia Financiera de Colombia, constituido por el agente recaudador el cual estará sujeto a la auditoría permanente e irrestricta de la autoridad de transporte correspondiente.

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.

En los sistemas de transporte masivos, ni los operadores o empresas de transporte, ni sus vinculados económicos podrán participar en la operación y administración de sistema de recaudo, salvo que se trate de una entidad pública. Vinculados económicos entendidos como tales los que se encuentren en los supuestos previstos por los artículos 450 a 452 del Estatuto Tributario.

Para los sistemas estratégicos de transporte público una entidad pública, o el agente operador de transporte o sus vinculados podrán operar el sistema de recaudo centralizado,

caso en el cual el Ministerio de Transporte reglamentará las condiciones, garantizando la estabilidad jurídica de los actos administrativos expedidos a la entrada en vigencia de la presente ley por las entidades territoriales.

Cuando existan dos o más agentes operadores de transporte, estos y sus vinculados económicos podrán participar en la operación y administración del sistema de recaudo, siempre y cuando todos ellos conformen un único agente recaudador; cuando no se logre la participación de todos los operadores de transporte en el agente de recaudo, la entidad territorial, el ente gestor o quien estos deleguen deberá adjudicar la operación del servicio de recaudo centralizado mediante licitación pública o convenio interadministrativo.

La autoridad competente cancelará las habilitaciones correspondientes a las empresas de transporte masivo, integrado, estratégico, regional o complementario que no se integren al sistema de recaudo. centralizado siempre y cuando los sistemas a integrar hayan sido cofinanciados con recursos de la Nación.

PARAGRAFO 1°. 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.

PARAGRAFO 2°. Los agentes recaudadores de transporte público podrán ser habilitados por la autoridad competente para que además de recaudar la tarifa del servicio de transporte público, en sus diferentes modalidades, puedan recaudar el precio de otros productos o servicios afines o conexos a la movilidad. Para el efecto en el patrimonio autónomo o esquema financiero constituido para el recaudo centralizado se deberán generar subcuentas

por cada concepto de pago. ”

Que de conformidad con lo dispuesto en el parágrafo 10 del artículo 117 de la Ley 1955 de 2019, corresponde al Gobierno nacional reglamentar las condiciones técnicas, operativas y de seguridad de los sistemas de recaudo del país, por lo que se hace necesario expedir el presente Decreto Reglamentario.

Que la Superintendencia de Industria y Comercio, mediante oficio No. 20 217727 – -3-0 del 29 de julio de 2020, rindió concepto de abogacía de la competencia por medio del cual recomendó al Ministerio de Transporte realizar unos ajustes al Decreto puesto en su consideración, los cuales fueron acogidos e incorporados en el mismo.

En mérito de lo expuesto,

DECRETA

Artículo 1. Adiciónese 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, el cual quedará así:

«SECCIÓN 3

SISTEMA DE RECAUDO CENTRALIZADO

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.

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.

Artículo 2.2.1.2.3.2. Sistema de Recaudo Centralizado (SRC). Es el conjunto de servicios, software, hardware, y demás mecanismos de control centralizados e integrados a dicho sistema, que permite efectuar la operación de recaudo centralizado a través del pago electrónico y en efectivo validado por medios electrónicos, y los sistemas de compensación entre operadores, que serán administrados a través de un patrimonio autónomo o cualquier otro esquema de administración de recursos autorizado y administrado por una entidad vigilada por la Superintendencia Financiera de Colombia, constituido por el agente recaudador.

Artículo 2.2.1.2.3.3. Implementación del Sistema de Recaudo Centralizado (SRC). La implementación del Sistema de Recaudo Centralizado (SRC) será adoptada por la entidad territorial competente o en quien esta delegue, en cada proyecto de acuerdo con los resultados de los estudios ambientales, técnicos, legales y financieros.

Artículo 2.2.1.2.3.4. Principios. Las entidades territoriales, los entes gestores o en quienes estos deleguen la operación 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:

a. Protección de los usuarios en la prestación del servicio de recaudo, garantizando canales seguros y adecuados para el pago del servicio de transporte, así como la provisión de la información necesaria para su uso.

b. Proteger la información personal y datos que se registre en los sistemas de recaudo de acuerdo con la normatividad vigente.

c. Garantizar el uso de tecnologías eficientes en los sistemas de recaudo y que generen servicios de valor agregado tanto al ente gestor como a los usuarios, brindando a estos

últimos un trato equitativo.

d. La libre adopción de tecnologías, teniendo en cuenta recomendaciones, conceptos y normativas de los organismos internacionales competentes e idóneos en la materia, que permitan fomentar la eficiente prestación de servicios, contenidos y aplicaciones que usen Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, garantizar la libre iniciativa privada, la libre y leal competencia, y que su adopción sea armónica con el desarrollo ambiental sostenible.

Artículo 2.2.1.2.3.5 Definiciones. Para la aplicación de la presente Sección, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

a. Algoritmo criptográfico estandarizado: Algoritmo criptográfico definido como una porción de hardware/software que modifica los datos a tratar, con el objetivo de alcanzar algunas características de seguridad como autenticación, integridad y confidencialidad. Este algoritmo debe estar definido en un estándar emitido por un organismo de estandarización con reconocimiento internacional, por parte de entes como: IEEE, ISO, ISOIIEC, CEN, ETSI, N 1ST, o BSI Group, PCI, EMVco.

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.

c. Interoperabilidad: Característica de los sistemas de recaudo que permiten que múltiples operadores de recaudo y proveedores tecnológicos, interactúen e intercambien datos en un mismo entorno y ofrezcan medios de pago habilitados y diferentes tecnologías mediante las cuales, se permite a los usuarios acceder a todos los servicios de transporte, de tal manera que se maximicé los beneficios sociales que de éstas se derivan.

d. Medios de pago: Elementos aceptados en un sistema de transporte para pagar por la

prestación de un servicio y acceder al mismo.

e. Operador de recaudo: Agente avalado por la entidad territorial y/o el ente gestor, para realizar el recaudo en un sistema de transporte.

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.

g. Pago en efectivo con validación electrónica: Es el pago con dinero en efectivo validado a través de instrumentos que permitan llevar un registro electrónico simultáneo de la transacción y del ingreso de un usuario al transporte público.

h. Seguridad por oscuridad: Estrategia para garantizar la seguridad de un sistema de información que se basa en mantener en secreto detalles de su diseño o su implementación.

Artículo 2.2.1.2.3.6. Condiciones técnicas generales para los sistemas de recaudo de transporte público. Los sistemas de recaudo de los sistemas de transporte público cofinanciados por la Nación, deben cumplir las siguientes condiciones técnicas:

a. Interoperabilidad: Se debe garantizar que el sistema de recaudo sea interoperable, para lo cual la entidad territorial o en quien este delegue, adoptará un estándar de interoperabilidad de conformidad con lo establecido en el artículo 2.2.1.2.3.9 del presente Decreto.

b. Propiedad de la información: Cada entidad territorial o en quien este delegue será propietaria de toda la información derivada y/o 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.

c. Sistema de información de ciudad para el transporte público: Cada entidad territorial o en quien esta delegue, 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.

d. Sistema de información al usuario: Tiene como fin generar un elemento de consulta de información al usuario o para el ente gestor u otro actor que se considere, sobre diversidad de servicios de los Sistemas Inteligentes de Transporte – ITS, asociados a los servicios de información al viajero con relación al Sistema de Recaudo Centralizado (SRC), antes del viaje, durante el viaje o con posterioridad al mismo.

e. Servicios hacia el Sistema Inteligente Nacional para la Infraestructura, de Tránsito y Transporte – SINITT. Los sistemas de recaudo deberán enviar información al Sistema Inteligente Nacional para la Infraestructura de Tránsito y Transporte – SINITT, con el fin de generar política pública nacional del servicio público de transporte.

Artículo 2.2.1.2.3.7. Condiciones operativas para los sistemas de recaudo de transporte público. Los sistemas de recaudo de los sistemas de transporte público cofinanciados por la Nación deberán cumplir con las siguientes condiciones operativas:

a. Concurrencia de múltiples operadores de recaudo y/o proveedores tecnológicos. Se deben garantizar las condiciones tecnológicas y comerciales que permitan la concurrencia de múltiples operadores de recaudo y/o proveedores tecnológicos en un mismo sistema de transporte.

b. Medios de pago aceptados. Los sistemas de recaudo en el país deberán permitir el pago electrónico y en efectivo validado por medios electrónicos.

Artículo 2.2.1.2.3.8. Condiciones de seguridad generales para los sistemas de recaudo. Los sistemas de recaudo de los sistemas de transporte público cofinanciados por la Nación, deberán cumplir con las siguientes condiciones de seguridad:

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, la entidad territorial o quien esta delegue, deberán tener acceso a la trazabilidad de las transacciones.

b. Algoritmos criptográficos estandarizados: Todos los algoritmos de seguridad utilizados para la protección de la información deben estar estandarizados y tener aceptación general por parte de la comunidad internacional de seguridad de la información.

c. Autenticidad de las transacciones: Los sistemas de recaudo deberán implementar mecanismos de seguridad que· permitan garantizar la autenticidad, confidencialidad e integridad y el no repudio de las transacciones realizadas.

Artículo 2.2.1.2.3.9 Estándar de interoperabilidad para los sistemas de recaudo de transporte público. Las entidades territoriales, en cabeza de su autoridad de transporte competente, 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. El estándar deberá incluir los siguientes componentes:

a. Componente institucional: Este componente corresponde a las condiciones institucionales del sistema de recaudo y como mínimo debe definir los actores y sus roles y responsabilidades, identificar riesgos y asignarlos a los actores, y definir los procesos estratégicos y misionales de los actores.

b. Componente comercial: Este componente corresponde a las condiciones comerciales del sistema de recaudo y como mínimo debe definir los servicios suministrados por cada actor, establecer reglas claras para el proceso de remuneración de los actores y distribución de los ingresos, especificar periodicidades y plazos para la ejecución de los pagos.

c. Componente tecnológico: Este componente corresponde a las condiciones tecnológicas del sistema de recaudo y como mínimo debe definir los medios de pago y sus características técnicas, el mapa de memoria de los medios de pago, el modelo de seguridad del sistema, las transacciones que se pueden realizar, las tramas de datos para comunicación de las transacciones, el intercambio de información y los productos tarifarios que se pondrán a disposición de los usuarios del sistema de transporte.»

Artículo 2. Regulación. 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.

Artículo 3. Vigencia y derogatoria. El presente decreto rige a partir de la fecha de su publicación en el Diario Oficial y deroga la Subsección 3, de la Sección 2, del Capítulo 2 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015 Único Reglamentario del Sector Transporte.

Publíquese y cúmplase

Dado en Bogotá, D.C., a noviembre 30 de 2020

IVAN DUQUE MARQUEZ

La Ministra de Transporte

Angela Maria Orozco Gómez