



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CAMARA

(Artículo 36, Ley 5a. de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

ISSN 0123 - 9066

AÑO XI - Nº 284

Bogotá, D. C., lunes 22 de julio de 2002

EDICION DE 24 PAGINAS

DIRECTORES:
LUIS FRANCISCO BOADA GOMEZ
SECRETARIO GENERAL DEL SENADO (E.)

ANGELINO LIZCANO RIVERA
SECRETARIO GENERAL DE LA CAMARA

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PUBLICO

SENADO DE LA REPUBLICA

ACTAS DE COMISION

COMISION SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE

SENADO DE LA REPUBLICA

ACTA NUMERO 19 DE 2002

(mayo 15)

En Bogotá, D. C., a los quince días del mes de mayo de 2002, siendo las once de la mañana (11:00 a.m.), se reunieron en el recinto de la Comisión Sexta del honorable Senado de la República, los honorables Senadores miembros de esta célula legislativa, con el fin de sesionar.

La señora Presidente de la Comisión Sexta, honorable Senadora María Cleofe Martínez Martínez, abre la sesión ordenando a la Secretaria General dar lectura al Orden del Día.

Secretaria General, doctora Albertina Manjarrés Cotes:

ORDEN DEL DIA

Para la sesión del miércoles 15 de mayo de 2002.

I

Llamado a lista

II

Discusión de las ponencias para primer debate de los siguientes proyectos de ley:

1. **Proyecto de ley número 64 de 2001 Senado, por medio de la cual se fijan las pautas para la clasificación y reclasificación de los organismos de tránsito del orden municipal.**

Ponente: honorable Senador *Manuel Salvador Alsina Carrascal*.

2. **Proyectos de ley número 01 de 2000, 010 de 2000, 083 de 2000, 100 de 2000 Cámara, acumulados; número 90 de 2000, 140 de 2001 Senado, acumulados, por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones.**

Ponentes: honorables Senadores *Guillermo Santos Marín, Alfonso Lizarazo Sánchez, María Cleofe Martínez Martínez, Manuel Salvador, Alsina Carrascal, Ciro Ramírez Pinzón, Juan Fernando Cristo Bustos*.

3. **Proyecto de ley número 147 de 2001 Cámara, 215 de 2002 Senado, por la cual se estructura el régimen orgánico especial para la Universidad Nacional Abierta y a Distancia, UNAD, y se dictan otras disposiciones.**

Ponente: honorable Senador *Samuel Moreno Rojas*.

4. **Proyecto de ley número 75 de 2001 Senado, por medio de la cual se crea la Universidad Indígena de Colombia y el Instituto de Investigaciones Indígenas y se dictan otras disposiciones.**

Ponente: honorable Senadora *María Cleofe Martínez Martínez*.

III

Lo que propongan los honorables Senadores

Secretaria:

Señora Presidente, ha sido leído el Orden del Día.

Presidente:

Gracias, señora Secretaria, sírvase llamar a lista.

Secretaria:

– Llamado a lista.

Contestaron los honorables Senadores:

Acosta Bendeck Gabriel

Alsina Carrascal Manuel Salvador

Lizarazo Sánchez Alfonso

Martínez Martínez María Cleofe

Ortiz Sarmiento José Matías

Santos Marín Guillermo

Vives Menotti José Ignacio.

Durante el transcurso de la sesión se hicieron presentes los siguientes honorables Senadores:

Moreno Rojas Samuel

Cristo Bustos Juan Fernando

Muñoz Trejos Esperanza.

Con excusa justificada dejaron de asistir los honorables Senadores:

Carlina Rodríguez Rodríguez

Ciro Ramírez Pinzón

Jaime Vargas Suárez.

Secretaria:

Señora Presidente, le informo que tenemos quórum decisorio.

Presidente:

Señora Secretaria, continúe con el Orden del Día.

Secretaria:

Segundo: Discusión de las ponencias para primer debate del Proyecto de ley número 64 de 2001 Senado, *por medio de la cual se fijan las pautas para la clasificación y reclasificación de los organismos de tránsito del orden municipal.*

Ponente: honorable Senador Manuel Salvador Alsina Carrascal.

Presidente:

Tiene la palabra, Senador Manuel Salvador Alsina.

Honorable Senador Manuel Salvador Alsina Carrascal:

Gracias, señora Presidente. La verdad es que sobre este proyecto fue presentada ya la Ponencia Positiva desde hace un buen rato, sin embargo, en el momento de la aprobación hubo un concepto del Ministerio de Transporte en el sentido de que estaba autorizado el Ministerio para tal fin, pero que fundamentalmente estaba en trámite el proyecto de Código Nacional de Tránsito. En ese sentido, se pidió entonces acumular el proyecto, sin embargo, como ya se presentó ponencia favorable y que además el autor del proyecto, el Senador Gómez Gallo, desea en este momento que se retire, yo solicito entonces a la Comisión se me permita para la próxima sesión presentar la carta del señor autor del proyecto, el señor Senador Gómez Gallo, para efectos de retirar el proyecto.

Presidente:

Yo creo, Senador, que los Senadores creen en su palabra y que no hay necesidad de traer una carta del autor del proyecto. Con que usted lo proponga, siendo el Ponente, nosotros podemos someterlo a consideración y de una vez retirarnos el proyecto.

Honorable Senador Manuel Salvador Alsina Carrascal:

El señor Senador Gómez Gallo ha manifestado a través de sus asesores que hoy mismo estará la carta, de modo que si usted lo considera, señora Presidente, entonces retiraríamos la ponencia y el proyecto que se presentó por parte del Senador Gómez Gallo.

Presidente:

Entonces se somete a consideración la proposición del Ponente de retirar el proyecto presentado por el Senador Humberto Gómez Gallo, a consideración de la Comisión Sexta. ¿Aprueban los honorables Senadores el retiro del proyecto?

Secretaria:

Sí lo aprueban, señora Presidente.

Presidente:

Continúe, señora Secretaria, con el Orden del Día.

Secretaria:

Segundo: Proyecto de ley número 01 de 2000, 010 de 2000, 083 de 2000, 100 de 2000 Cámara, acumulados; número 90 de 2000, 140 de 2001 Senado, acumulados, *por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones.*

Presidente:

Quiero hacerle una proposición a los Senadores presentes, es que hay dos proyectos que creo que no van a generar discusión, el uno es la Universidad Nacional Abierta y a Distancia, del cual es Ponente el Senador Samuel Moreno Rojas; y hay otro proyecto en el cual yo soy Ponente, que es la Universidad Indígena, que creo que tampoco genera discusión, a ver si nosotros para poder concentrarnos en la discusión del proyecto que realmente tiene hoy más peso, que es del Código Nacional de Tránsito, entonces podemos, con su venia, alterar el Orden del Día para someter a consideración los dos proyectos que les mencioné anteriormente. ¿Me autorizan los honorables Senadores alterar el Orden del Día? Tiene la palabra, Senador Lizarazo.

Honorable Senador Alfonso Lizarazo Sánchez:

Señora Presidente, con una solicitud, de que no nos vayan a bajar el quórum. Por lo que ya se les aprueba el proyecto.

Presidente:

Ah, no, un proyecto es del Senador Samuel Moreno. Debe ser con él porque yo no me puedo ir de aquí, porque estoy presidiendo. Señora Secretaria, ¿aprobaron la alteración del Orden del Día?

Secretaria:

Entonces pasamos al tercer punto: Proyecto de ley número 147 de 2001 Cámara, 215 de 2002 Senado, *por la cual se estructura el régimen orgánico especial para la Universidad Nacional Abierta y a Distancia, UNAD, y se dictan otras disposiciones.*

Ponente: honorable Senador Samuel Moreno Rojas.

Presidente:

Tiene la palabra, Senador Samuel Moreno.

Honorable Senador Samuel Moreno Rojas:

Gracias, Presidente y a los colegas también por la alteración del Orden del Día. Este proyecto fundamentalmente lo que busca es estructurar el régimen orgánico especial para la UNAD, que es la Universidad Nacional Abierta y a Distancia. Aquí precisamente en la legislatura pasada aprobamos la creación de la UNAD como Universidad Nacional Abierta y a Distancia, esta es una universidad que ha venido cumpliendo una función social realmente muy importante tanto a nivel nacional como también internacional. En estos momentos tienen una serie de convenios con algunas universidades del exterior.

Este es un proyecto de ley que viene de la Cámara de Representantes, que ya surtió el trámite allí, de autoría del Representante a la Cámara por Bogotá, Rafael Guzmán, y que recoge algunas observaciones de acuerdo con la autonomía universitaria que deben tener esta clase de establecimientos. Este es un proyecto de ley que consta de 9 artículos donde el primer artículo habla del sujeto; segundo, de su naturaleza, los objetivos, el régimen de autonomía de acuerdo con los artículos de la Ley 30 y después habla del régimen de contratación; un artículo de transición y la vigencia. Por lo importante de este tema y por lo significativo que sería para la UNAD, me permito leer el informe con que termina la ponencia, diciendo que le solicito a la honorable Comisión Sexta del Senado y a sus integrantes la aprobación en primer debate de este proyecto de ley.

Presidente:

Se somete a consideración la proposición con que termina la Ponencia presentada por el honorable Senador Samuel Moreno. ¿Aprueban los honorables ... Moreno?

Secretaria:

Ha sido aprobado, señora Presidente.

Presidente:

Gracias, señora Secretaria. Se somete a consideración el articulado del proyecto. Anuncio que va a cerrarse, queda cerrada, ¿aprueban los honorables Senadores el articulado del proyecto?

Secretaria:

Sí lo aprueban, señora Presidente. Título del proyecto, Senador.

Honorable Senador Samuel Moreno Rojas:

Título del proyecto: *Por la cual se estructura el régimen orgánico especial para la Universidad Nacional Abierta y a Distancia, UNAD, y se dictan otras disposiciones.*

Presidente:

¿Aprueban los honorables Senadores el título del proyecto?

Secretaria:

Ha sido aprobado, señora Presidente.

Presidente:

Se nombra como ponente para segundo debate al Senador Samuel Moreno. ¿Quiere la Comisión Sexta que este proyecto pase a segundo debate?

Secretaria:

Sí lo quiere, señora Presidente.

Presidente:

Continúe, señora Secretaria, con el Orden del Día.

Secretaria:

Cuarto: Proyecto de ley número 75 de 2001 Senado, *por medio de la cual se crea la Universidad Indígena de Colombia y el Instituto de Investigaciones Indígenas, y se dictan otras disposiciones.*

Ponente: honorable Senadora *María Cleofe Martínez Martínez*.

Presidente:

Señora Secretaria, por favor sírvase leer la proposición final con que termina la ponencia.

Secretaria:

Proposición

Por todo lo anterior, propongo a los honorables Senadores, miembros de la Comisión Sexta del Senado de la República, el archivo del Proyecto de ley número 75 de 2001 Senado, *por medio de la cual se crea la Universidad Indígena de Colombia y el Instituto de Investigaciones Indígenas, y se dictan otras disposiciones*.

Presidente, Manuel Salvador Alsina Carrascal:

Se sometió a consideración de la Comisión Sexta la proposición leída.

Honorable Senador María Cleofe Martínez Martínez:

Señor Presidente, quiero manifestarle a mis compañeros del Senado que normalmente no me gusta archivar un proyecto porque sé que, los honorables Senadores le han dedicado un esfuerzo muy especial a elaborarlo, y que normalmente trae causas muy nobles, muy sensibles y muy sociales para hacerlo, pero en el caso del proyecto que estamos estudiando, después de haber hecho un estudio mundial, se puede decir, en ninguna parte del mundo existe una discriminación de tal tamaño de que sea una universidad única y especialmente para indígenas. Nosotros hemos considerado que eso en vez de favorecerlos, los distancia un poco más del contexto estructural y educativo que tiene el país, y que se beneficiarían más estando conviviendo educativamente con todo el sector nacional que independiente. Después de haber hecho los estudios y haber consultado también al Gobierno Nacional, que considera pues de que no es factible, que no hay un presupuesto específico, que no hay un plan específico para la creación de este tipo de universidades, he solicitado muy respetuosamente a mis compañeros el archivo del proyecto.

Presidente:

Sigue la discusión. ¿Aprueba la Comisión el archivo del proyecto presentado por la doctora María Cleofe?

Secretaria:

Ha sido aprobado, señor Presidente.

Presidente, María Cleofe Martínez Martínez:

Gracias, señora Secretaria.

Secretaria:

Proyectos de ley número 01 de 2000, 010 de 2000, 083 de 2000, 100 de 2000 Cámara, acumulados; número 90 de 2000, 140 de 2001 Senado, acumulados, por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones.

Ponentes: honorables Senadores *Guillermo Santos Marín, Alfonso Lizarazo Sánchez, María Cleofe Martínez Martínez, Manuel Salvador Alsina Carrascal, Ciro Ramírez Pinzón, Juan Fernando Cristo Bustos*.

Presidente:

Gracias, señora Secretaria. En el día de ayer se le dio aprobación a la Proposición Final con que termina la Ponencia de este proyecto. A solicitud del Senador Juan Fernando Cristo, que presentó una Proposición solicitando que dos senadores que en el momento no se encontraban satisfechos, a pesar de haber firmado la Ponencia anteriormente, con algunos apartes del Código o algunos artículos, se les solicitó el favor que presentaran hoy unas modificaciones al articulado, donde ellos consideraban que no había quedado claramente establecido. Entonces yo creo que para satisfacción de todos, de pronto puede ser un poco más largo el procedimiento, pero más claro y para que queden todos satisfechos con el trabajo que se ha venido realizando en los últimos 9 meses, vamos a empezar por estudiar el articulado del proyecto donde están las modificaciones que fueron solicitadas por dos Senadores Ponentes del proyecto. El Senador Guillermo Santos es Coordinador de Ponentes, entonces con su venia, tiene la palabra, Senador Alsina.

Honorable Senador Manuel Salvador Alsina Carrascal:

Muchas gracias, señora Presidente. Yo quiero hacer una aclaración muy cordial. Es que en el día de ayer quedó en el ambiente la posibilidad de que algunos Senadores, incluida la doctora María Cleofe y yo, hubiéramos abusado del procedimiento y eso no fue cierto. Lo cierto es que después de haberse analizado, de haberse discutido con todo el tiempo del caso durante el año pasado y en el transcurso de este año, incluso con la asistencia a otras ciudades, ciudades como la de Medellín, en donde el honorable Senador Alfonso Lizarazo me acompañó también a un foro, después de todo ese debate, nosotros concluimos que ya había una discusión suficiente y que era necesario radicar el proyecto; pero tampoco se hizo de una manera distinta al procedimiento que se ha establecido porque la radicación del proyecto no fue otra cosa que lo que el Coordinador anterior de Ponentes había elaborado con algunas modificaciones que nosotros hicimos, pero que se basó en el documento elaborado por el Coordinador de Ponentes que dio paso a que el doctor Santos estuviera acá. Lo cierto es que el procedimiento fue correcto y afortunadamente ya hay una especie de conciliación en el procedimiento y hoy todos tenemos la intención de que el articulado sea revisado para que todos quedemos satisfechos de esta situación, señora Presidente.

Presidente:

Gracias, Senador Alsina. Tiene la palabra el Senador Cristo.

Honorable Senador Juan Fernando Cristo Bustos:

Sí, señora Presidente, para reiterar un poco las afirmaciones del Senador Alsina en el sentido que la discusión que vamos a hacer hoy sobre este Código de Tránsito debe tener frente a los sectores involucrados en estas materias y frente a la opinión pública nacional unos antecedentes muy claros, porque a mí me preocupa, viendo el articulado, que sí hoy nosotros tomamos la decisión de aprobar el Código de Tránsito durante esta sesión, que no se vaya después a afirmar que la Comisión, como lamentablemente a veces sucede, aprobó el Código de Tránsito a pupitrazo y sin estudio previo, es decir, hay que dejar muy claro frente a los colegas de la Comisión que no son Ponentes y frente a los distintos sectores, que además lo saben, que llegamos al día de hoy, después de un proceso de muchos meses de estudio de maduración, de reuniones con los distintos sectores. Creo que esta Comisión, así como en otros temas distintos como el de Comunicaciones en general, se ha distinguido por escuchar a los distintos sectores del país que plantean sus inquietudes frente a las iniciativas que aquí se tramitan; en este caso, el Código de Tránsito, hemos obrado de la misma manera: Aquí se ha escuchado a todos los gremios del sector, se ha escuchado a las autoridades de tránsito municipales, departamentales, obviamente hemos trabajado de la mano del Gobierno Nacional y creo que ya es el momento de tomar decisiones y de dotar al país de un Código de Tránsito moderno, que está esperando desde hace ya varios años.

Ustedes recordarán, y yo quiero aquí hacerlo públicamente, como lo hice en el Ministerio de Transporte en una reunión de trabajo hace algunos días, que en diciembre del año pasado estaba ya la Ponencia lista para ser discutida en la Comisión Sexta y muchos de nosotros consideramos que era muy importante tomarnos este receso de enero, febrero y marzo para seguir estudiando el tema, para escuchar a fondo todas las inquietudes, todas las dudas alrededor de este texto, y hoy ya pues creo que es el momento de tomar decisiones si queremos que este articulado haga tránsito a la plenaria del Senado y queremos que antes de terminar esta legislatura el 20 de junio el país cuente con un nuevo Código de Tránsito.

Yo sugeriría como procedimiento, que inmediatamente el Coordinador de Ponentes tome la vocería de los Ponentes, empecemos a estudiar obviamente no artículo por artículo, sino miremos qué parte del articulado no suscita ninguna discusión para aprobarlo en bloque y excluyamos todos los artículos que necesiten modificación, adición o que susciten una discusión más a fondo para estudiarlos por separado.

Muchísimas gracias, señora Presidente.

Presidente:

Gracias Senador Vives.

Honorable Senador José Ignacio Vives Menotti:

Gracias, señora Presidente. Atendiendo la recomendación del Senador Cristo y como no formo parte de los Ponentes de este proyecto de ley, tengo algún tipo de observaciones a algunos artículos del proyecto de ley, tengo tres temas; que no logré encontrar dentro de la ponencia que me fue suministrada la semana pasada, que quisiera preguntarle a los señores Ponentes o al Coordinador de Ponentes si son tratados con precisión porque me parece importante dentro del texto del proyecto de ley, o si son materia de reglamentación por parte del Gobierno a través de un decreto o de las autoridades municipales de tránsito, pero el tema de la Policía Cívica de Tránsito como cuerpo auxiliar, como autoridad también que en un momento dado representa este Proyecto de ley, no veo que en ningún momento se toque el tema y tenemos que aquí en Bogotá el cuerpo de Policía Cívica de Tránsito presta un servicio de colaboración importante a la Policía de Tránsito, y sin embargo no se determina ni se reglamenta nada sobre la misma.

También, si bien hablamos de Transporte de Pasajeros, no discriminamos, ni distinguimos entre lo que es el transporte de pasajeros escolares, el de turismo, el transporte que es cotidiano en las empresas de aviación, que contratan vehículos privados para transportar sus tripulaciones, y mientras que eso no esté reglamentado, para mí es un transporte informal y creo que el gremio del transporte reglamentado, normado, exige al Gobierno Nacional y a las autoridades municipales pues de que se defina y se reglamente al respecto.

También dentro de los requisitos que se señalan para la expedición de la Licencia de Circulación o Tránsito, la parte de color de los vehículos: Hoy en día las ensambladoras nos sacan una serie de matices o de alternativas dentro un verde, verde oliva, verde peña, verde pasión, en fin, pero es un verde, y el día de mañana puede el propietario de un vehículo someterse a hacer, sin requerir la autorización de tránsito correspondiente, un cambio de color y perfectamente cambia las características de identificación del vehículo en particular.

Esos tres temas creo que son importantes, no sé si los Ponentes o el señor Viceministro de Transporte que nos acompañe, conozca si son materia del texto de la ley o si por el contrario, el Gobierno lo viene reglamentando en forma independiente.

Presidente:

Gracias Senador. Me imagino que en el transcurso del estudio del articulado nos vamos ir dando cuenta de lo que está y lo que no está, y lo que no está yo creo que al final se le pueden hacer las adiciones a los artículos que no están, que eso ya sería de su propia autoridad. Tiene la palabra, Senador Lizarazo.

Honorable Senador Alfonso Lizarazo Sánchez:

Gracias, señora Presidente. Para corroborar lo que dijo el Senador Cristo y el Senador Alsina también, en el sentido de que este es un proyecto que se ha comentado, debatido, trabajado con bastante tiempo. Esto para dejar claro de que no llegamos aquí a la carrera eso es muy importante ante la opinión pública y ante las personas que no forman parte del grupo de Ponentes. Se trabajó un poquito apresurado en los últimos días debido a una equivocación que existió en la ponencia que se radicó, la primera que se había trabajado, pero yo quiero dejar en claro a los honorables Senadores, que la Ponencia que se radicó, que la tomamos como base para adjuntar todo el trabajo que habíamos hecho en los últimos meses, prácticamente queda igual, muy pocas las cosas que se van a cambiar de ahí, se agregan algunas cosas, pero en la mayoría de casos son cuestión de términos, de enriquecimiento del texto.

Entonces, yo no sé si esto se va a tener en cuenta para votar en bloque algunas cosas, como por ejemplo las definiciones, es decir, podríamos leer la lista de las definiciones y si alguien quiere agregar una definición o falta alguna o lo que sea.

Presidente:

Le propongo Senador que tenga enumerados los artículos a los que quiere hacerle modificaciones, y los que no tengan modificación los podemos ir mirando con los otros Senadores que no son Ponentes.

Honorable Senador Alfonso Lizarazo Sánchez:

En los que tengan inquietud y preocupaciones, naturalmente ahí le damos toda la discusión del caso; los demás podríamos ya votarlos en bloque porque ya se ha estudiado.

Presidente:

Tiene la palabra, Senador Matías.

Honorable Senador José Matías Ortiz Sarmiento:

Gracias, señora Presidente. Sí, yo tenía dos cosas previas antes de que los Ponentes nos guíen en el estudio del texto que ha sido puesto a nuestra consideración. En el artículo 3°, doctor Lizarazo, donde se habla de Autoridades de Tránsito, yo creo que es un lamentable olvido, pero si no fuera así pues entonces deberemos proceder a dar un intercambio rápido de opiniones para ponernos de acuerdo. El Código actual establece dentro de las autoridades de tránsito varias, como lo trae la propuesta de los Ponentes, y al final hay un punto 8 que dice:

Los agentes de Transporte y Tránsito que hoy son considerados, son establecidos como autoridades en materia de Transporte y de Tránsito. Esta ponencia no lo trae, yo digo, posiblemente sea un olvido lamentable, pero este es un punto muy sensible para algo más de 3.000 familias en el país y me parece conveniente porque el ejemplo de Bogotá no necesariamente es el ejemplo a seguir nacionalmente, que fueron reemplazados los agentes de Transporte y Tránsito por Agentes de la Policía Nacional en su contingente de Policía de Tránsito. Entonces me parece que no es la situación de Santa Marta, de Cali, de Cartagena, del resto del país. En consecuencia, nosotros traemos una propuesta en el sentido de incluir tal como está en el código actual un literal que diga los Agentes de Transporte y Tránsito en el artículo 3°, donde dice Autoridades de Tránsito.

Presidente:

¿Es una proposición?

Honorable Senador José Matías Ortiz Sarmiento:

Sí, una aditiva para el artículo 3°.

En el artículo 40 donde habla de los Seguros, yo quisiera preguntar antes de articular algunos criterios de polémica, ahí se habla de Seguros Obligatorios, dice: Para poder transitar en el Territorio Nacional todos los vehículos deben estar amparados por un Seguro Obligatorio vigente. El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito o el popular SOAT se registrará por las normas actualmente vigentes o aquellas que la modifiquen o sustituyan. Ha desaparecido de este texto una frase que hace referencia a la protección de terceros, y yo primero pregunto, antes de polemizar: ¿Por qué fue retirado esto del artículo?

Presidente:

Sí, viene en las modificaciones, vamos avanzando, Senador Matías.

Honorable Senador José Matías Ortiz Sarmiento:

Vamos a esperar que lean las modificaciones.

Presidente:

Les propongo que los artículos que no tienen modificación, los que no tienen discusión, podamos enumerarlos para someterlos a consideración; y los que tienen discusión los vamos a coger uno por uno, ¿les parece bien, Senadores? Tiene la palabra Senador Guillermo Santos.

Honorable Senador Guillermo Santos Marín:

Gracias, señora Presidente. Este proyecto de ley que fue radicado la semana pasada es un proyecto que recoge realmente el sentir de los diferentes actores de este importante componente de la vida social como es la Circulación y el Tránsito. Todos los colombianos saben que el Código de Tránsito ha estado por un espacio de 8 años, dando vueltas para que pueda convertirse en Ley de la República. Tuve la oportunidad de llegar hace mes y medio a la Comisión y me encontré con la responsabilidad de ser el Coordinador de Ponentes de este importante proyecto de ley. Nos dimos a la tarea de estudiarlo con autoridades que conocen ampliamente sobre esta materia, hicimos una serie de sesiones de trabajo con los Ponentes del proyecto y culminamos la semana pasada radicando el proyecto de ley. La verdad es que nosotros como Ponentes encontra-

mos algunos elementos que nos parece importante anunciarlos aquí, sobre todo en lo que tiene que ver con los cambios que nos propusimos dejar a consideración de la Comisión Sexta, para que sean tenidos en cuenta. Yo debo señalar aquí que no son cambios sustanciales, ni son cambios de fondo, son cambios más de forma y por eso nos permitirá en un momento determinado, como Coordinador y como Ponentes, allanarnos a lo que hemos logrado concertar para proponerle a la Comisión Sexta.

Los cambios son fundamentalmente en dos sentidos: El uno es orientado a que los actores de la vida en el componente de Circulación y Tránsito tengamos un poco de mayor conocimiento sobre lo que son las Normas de Circulación y Tránsito. Con preocupación vemos nosotros cómo el 90% de la accidentalidad en el territorio nacional recae sobre el peatón; eso implica que hay un desconocimiento tanto por parte de los actores de primerísima línea como de las mismas autoridades de Tránsito, y señalábamos con preocupación cómo las autoridades, los Agentes de Tránsito deben de estar lo suficientemente capacitados para que ellos puedan irradiar confianza, seguridad, y a la hora de la aplicación de la norma no se conviertan en unos personajes que son exegetas a la hora de aplicar la norma, sino que hay necesidad de adicionarle el ingrediente, la parte humana, que ese Agente de Tránsito que es el que en últimas prácticamente hace que el comparendo sea de mayor, de menor gravedad, debe estar lo suficientemente preparado, y consideramos nosotros que debe de darse escuela de formación para que esos agentes, esas autoridades de Tránsito, tengan la suficiente capacitación y preparación en la materia.

Lo segundo es tratar de hacer una correlación adecuada entre lo que es la parte filosófica de la Norma. El Código señala una serie de estrategias, señala una serie de puntos, desde el punto de vista de la concepción filosófica, y lo que nosotros tratamos de establecer un equilibrio entre lo que es la Norma propiamente dicha, el articulado, y lo que son los propósitos que busca el Código Nacional de Tránsito.

Esta es una disposición que seguramente está reclamando todo el pueblo colombiano, pero por supuesto que debe ser materia de un cuidadoso análisis, pero es apenas elemental, que en la discusión, pueda surgir disparidad de criterios en algunos tópicos, pero el fondo del articulado, el Código propuesto a consideración de la Comisión Sexta del honorable Senado de la República y que proviene de los debates en la Comisión de Cámara y plenaria de Cámara, por supuesto, nos deja a nosotros los elementos de juicio como para proponerle a la honorable Comisión Sexta del Senado de la República que entremos en materia.

Yo vi una parte que me pareció era necesario adicionarla, en lo que tiene que ver con las definiciones. Había que hacer unas pequeñas aclaraciones en términos pero la verdad que eso no reviste ninguna discusión, no son cosas trascendentales, no son cosas de fondo, son cosas de forma. Usted me proponía que hiciéramos una selección del articulado que no iba a tener discusión, o sea que los íbamos a aprobar en bloque. Con la venia de la Presidencia.

Presidente:

Tiene la interpelación.

Honorable Senador Manuel Salvador Alsina Carrascal:

Había entendido que su propuesta, doctora María Cleofe, era primero sencillamente decir en qué artículos tenemos diferencias y entonces anotarlos y el resto, someterlo a aprobación.

Presidente:

Entonces tengamos en cuenta ese procedimiento, Senador, para aligerar el proceso. Tiene la palabra, Senador Lizarazo.

Honorable Senador Manuel Salvador Alsina Carrascal:

Por ejemplo, en mi caso, yo tengo ya enumerados los artículos que quisiera que estuvieran en la segunda vuelta. No los soltemos en la primera parte.

Presidente:

¿Generan discusión?

Honorable Senador Manuel Salvador Alsina Carrascal:

Que generan discusión.

Presidente:

Entonces, señor Coordinador, ¿cuáles son los artículos que no tienen ninguna modificación?

Honorable Senador Guillermo Santos Marín:

Es que la mayoría del articulado tiene pequeñas adiciones, no son de fondo, por eso me queda difícil señalar aquí cuál es el bloque de artículos que no tienen discusión.

Presidente:

Entonces hagamos una cosa: Vamos a coger entonces artículo por artículo. Proceda, señor Coordinador, lea los artículos que usted dice que tienen modificación.

Honorable Senador Guillermo Santos Marín:

Simplemente en el artículo 1° se adiciona una parte que son usuarios, pasajeros, conductores.

Secretaría:

Dice subrayado: Se suprime también la expresión "a las que no siendo posible el acceso al público, circulen vehículos", y se adiciona la expresión, lo que está subrayado: "O en las vías privadas que internamente circulen vehículos". ¿Es eso?

Honorable Senador Guillermo Santos Marín:

Es eso.

Presidente:

Senador, este artículo tiene dos modificaciones, entonces lo dejamos así. Tiene la palabra, Senador Vives.

Honorable Senador José Ignacio Vives Menotti:

Gracias, señora Presidente. Es que infortunadamente yo creo que las cosas tenemos que organizadas mejor. Aquí tenemos una Ponencia que no es la que los honorables Senadores Lizarazo y Santos están leyendo.

Presidente:

Lo que ellos traen es; una modificación a esto.

Honorable Senador José Ignacio Vives Menotti:

Pero nosotros no la tenemos.

Presidente:

Señora Secretaria, sírvase leer el artículo 1° de la ponencia que tenemos aquí y ustedes van diciendo las modificaciones que tienen. Tiene la palabra Senador Cristo.

Honorable Senador Juan Fernando Cristo Bustos:

Una moción de orden. A ver, señora Presidente, yo sugiero que no inventemos lo que ya está inventado. El mecanismo que siempre se utiliza en estos casos es el que el Senador Alsina ha manifestado, que tiene unos artículos sobre los cuales él quiere debatir, el Senador Vives igualmente, el Senador Matías Ortiz igual. Más allá de las modificaciones que el Senador Santos consideran que no tiene discusión, por qué no le pedimos a cada uno de los Senadores que pida excluir determinados artículos y el Senador Santos que excluya también los que él tiene, pero que haga el listado y votamos en bloque el resto y empezamos después por orden a votar los que se hayan excluido.

Presidente:

Es una buena proposición. ¿La acogen los Senadores? Lea, Senador Alsina, los artículos que usted considera que debe modificar.

Honorable Senador Manuel Salvador Alsina Carrascal:

Muchas gracias. Los artículos 1°, 4°, 6°, 8°, 12, 14, 20, 25, 40, 51, 57 y el 88. Senador Vives, por favor lea los artículos que usted considera que tienen discusión.

Honorable Senador José Ignacio Vives Menotti:

Gracias, los artículos 1°, 3°, 4°, 8°, 24, 26, 28, 29, 33, 36, 43, 49, 63, 65, 75, 88, 92, 93, 97, 104, 112, 115, 126, 128, 129, 135, 136, 137, 141

y 146. Independiente, señora Presidente, a los temas que le mencioné iniciando la sesión.

Presidente:

Senadora Esperanza, los artículos que para usted generan discusión.

Honorable Senadora Esperanza Muñoz Trejos:

Correcto. En algunos coincido con el Senador José Ignacio Vives pero entonces, de todas maneras, repito los que yo también tengo observaciones: Artículos 2°, 4°, 9°, 15, 16, 17, 22, 36, 40, 49, 50, 86, 91, 96, 97 párrafo 1°, párrafo 2°, párrafo 3°, artículos 101, 104, 121, 134, 138 y 149.

Gracias, señora Presidente.

Presidente:

Tiene la palabra, Senador Gabriel Acosta.

Honorable Senador Gabriel Acosta Bendeck:

Bien, yo quiero que se excluya de la aprobación en bloque: El 2°, 4°, 15, 17, 22, 36, 40, 49, 50, 86, 91, 96, 97 y 104.

Presidente:

Para excluirlos, o sea para discutirlos. Tiene la palabra, Senador Matías.

Honorable Senador José Matías Ortiz Sarmiento:

Aparte del 30 y el 40, el 7°.

Presidente:

Senador Samuel Moreno.

Honorable Senador Samuel Moreno Rojas:

Aparte de esos, el 160 también.

Secretaria:

Presidente, llegó una proposición de la Senadora Carlina Rodríguez, quien se excusó y envió una incapacidad médica y ella está proponiendo se reestudien los artículos 2°, 4°, 9°, 15, 16, 17, 22, 36, 40, 49, 50, 86, 91, 96, 97, 101, 104, párrafo 1°, 2°, 121, 134, 138 y 149. Anexa la sustentación de cada uno de esos.

Presidente:

Anéxelos, señora Secretaria, a la solicitud de los demás Senadores. Senador Guillermo Santos, sus artículos.

Honorable Senador Guillermo Santos Marín:

Por supuesto que el 1°, 3°, 7°, el 11 y 12, 14, 17, 21, 50, 55, 63, 64, 69, 81, 83, 85, 90, 93, 105, 106, anulado el 105, 114, 117, 118, 121, 122, 130, 134, 141, 144. Listo.

Presidente:

Tiene la palabra, Senador Lizarazo.

Honorable Senador Alfonso Lizarazo Sánchez:

Los mismos.

Presidente:

Tiene la palabra, Senador Matías.

Honorable Senador José Matías Ortiz Sarmiento:

El 10.

Presidente:

El 10. Tiene la palabra, Senador Alsina.

Honorable Senador Manuel Salvador Alsina Carrascal:

Gracias, permítame también en el 160.

Presidente:

160, Senador Alsina. Vamos a continuar. Vamos a leer los artículos que no generan discusión, para someterlos a consideración, y luego entramos a los artículos que sí generan discusión. Señora Secretaria, sírvase leer los artículos que no generan ninguna discusión para aprobarlos inmediatamente.

Secretaria:

Artículos números 13, 18, 19, 23, 27, 30, 31, 34, 35, 37, 38, 39, 41, 42, 44, 45, 46, 47, 48, 52, 53, 54, 56, 58, 59, 60, 61, 62, 66, 67, 68, 70, 71, 72,

73, 74, 76, 77, 78, 79, 80, 82, 84, 87, 89, 94, 95, 98, 99, 100, 102, 105, 107, 108, 109, 110, 111, 113, 116, 119, 120, 123, 124, 125, 127, 131, 132, 133, 139, 140, 142, 143, 145, 147, 148, 150, 151, 152, 153, 154, 155, 156, 157, 158, 159, 161, 162, 163, 164, 165, 166, 167, 168, 169 y 170. Señora Presidente, han sido leídos los artículos que no ameritan discusión.

Presidente:

Honorable Senadores, ¿aprueban ustedes los artículos leídos que no generan discusión?

Secretaria:

Han sido aprobados, señora Presidente.

Presidente:

Bueno, vamos a iniciar los artículos que generan discusión.

Artículo número 1°. Tiene la palabra, Senador Santos. Vamos a leer cómo estaba el artículo inicialmente en la Ponencia que fue aprobada aquí, que fue firmada, y luego se leerá la modificación que quiera hacerle el Senador Santos o los Senadores que solicitaron la modificación de ese artículo.

Secretaria:

Artículo 1°. *Ambitos de aplicación y principios.* Las normas del presente Código rigen en todo el territorio nacional y regulan la circulación de los peatones, animales y vehículos por las vías públicas o privadas que están abiertas al público, o en las que no siendo posible el acceso al público, circulen vehículos.

Honorable Senador Guillermo Santos Marín:

Simplemente ahí en esa parte, se adiciona:

“...usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de circulación...”, y continúa exactamente igual.

También: “...el artículo 24 de la Constitución Política, todo colombiano tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional...”. Esa es la partecita que le adicionamos. No más.

Presidente:

Tiene la palabra, Senador Samuel Moreno.

Honorable Senador Samuel Moreno Rojas:

Gracias. Viceministro, mire, usted no se imagina la cantidad de correspondencia y de e-mails que me llegaron en el tema de los animales. No se imagina, yo creo que a todos nosotros que somos miembros de la Comisión Sexta nos inundaron por lo menos 10.000 e-mails nos llegaban al correo y una cantidad de cartas y de correspondencia. Explíqueme el tema de la regulación de la circulación de animales, o sea, yo sé que es el tema de las llamadas zorras, pero eso desde el punto de vista, ¿eso cómo se puede interpretar? ¿Por qué regular la circulación de animales? Eso es lo que no me queda a mí claro, Viceministro, por favor.

Presidente:

Tiene la palabra señor Viceministro.

Viceministro de Transporte, doctor Federmán Quiroga:

A ver, honorable Senador, en la Comisión de la Cámara cuando se estaba discutiendo este Código se hicieron presentes unas agremiaciones de las sociedades protectoras de animales, trajeron fotografías y filmes y cosas de estas mostrando el trato que se le daba a estos semovientes, especialmente pues a los caballos que usan para arrastrar las zorras y todo esto. Eso motivó que la Comisión de la Cámara incluyera ese artículo en que restringe y da un plazo para que salgan del comercio, del mercado, del trabajo. Adicionalmente se expresó en la Comisión de la Cámara el riesgo de accidentalidad que eso genera cuando están transitando por las vías principales de la ciudad. Después de muchas intervenciones de los parlamentarios de la Comisión de la Cámara, que estaba estudiando el proyecto, pues salió lo que está aquí. Nosotros realmente como Ministerio no intervinimos mucho en ese debate porque el debate lo hicieron, repito, las agremiaciones protectoras de animales frente a los parlamentarios, y lo único que se salvó en el artículo eran los de Turismo por la cosa de Cartagena y tal vez en Palmira, que hay algunos servicios turísticos y que esos sí se quedaron, pero que lo demás debía salir y se propuso un plazo, en ese momento, de un año, creo que fue que se puso. Ahora vi que

se amplió a 3 años tal vez en el nuevo proyecto que salió de los Ponentes. De manera que eso es el fondo de la cosa.

Uno, el maltrato a los animales y dos, el riesgo de accidentalidad por el tránsito en las vías principales y arterias.

Presidente:

Tiene la palabra Senador Samuel.

Honorable Senador Samuel Moreno Rojas:

Es que no solamente del maltrato y del riesgo de accidentalidad, es la disminución de velocidad que eso causa, especialmente en las vías arterias. Es realmente impresionante, yo no sé si eso se pueda limitar porque sé que muchas familias devengan su sustento de la utilización de ese tipo de vehículos, si se puede llamar, pero por lo menos restringirla en vías que no sean vías arterias porque eso de verdad afecta el tránsito fluido en las principales vías de la ciudad y no sé en qué artículo está el tema de la restricción y la eliminación para también revisarlo, señor Coordinador de Ponente, porque sí creo que es un tema en el que debemos ocuparnos. Yo creo que Colombia tal vez debe ser uno de los únicos países del mundo en que todavía hay vehículos de tracción animal, entonces creo que esta es una excelente oportunidad para legislar en esa materia.

Presidente:

Gracias, Senador. Tiene la palabra, Senador José Matías Ortiz.

Honorable Senador José Matías Ortiz Sarmiento:

Gracias, Presidente. A mí me gustaría que el señor Viceministro ampliara un poco las consideraciones del Ministerio sobre esta materia porque aquí no estamos en Suecia, estamos en un país con una enorme cantidad de pobres, aquí hay muchas familias que devengan su sustento de lo que llaman algunos, vehículos de tracción animal. Si nosotros vamos a prohibirlos por decreto, y eso está en los artículos 96 y 97, más en el 97 exactamente se le da un plazo de 3 años a las autoridades de la materia para que retiren de las vías públicas los vehículos de tracción animal:

Yo me imagino en Bogotá con las zorras o en Barranquilla con los carros de mula o en Cartagena con los turísticos o en Palmira con los turísticos o en todo el país, es que en mi consideración aquí habrán vehículos de tracción animal mientras existan pobres porque es un medio de sustento y aquí no todo el mundo tiene para ir a comprar un vehículo de 50, 70, 80, 100 millones de pesos para transportar carga o para transportar pasajeros. Entonces de cierta manera en este punto no debemos tener tanto sentido de la técnica y de la tecnología, también debemos tener algún sentido social para proteger a esas personas y a esas familias que devengan su sustento de estos medios de locomoción. Otra cosa muy distinta es la protección de los animales, que en mi concepto deben ser materia de otra ley o de otra Norma, no de este Código de Tránsito.

Presidente:

Tiene la palabra Senador Alsina.

Honorable Senador Manuel Salvador Alsina Carrascal:

Iba a sugerir, señora Presidente, el que la discusión sobre este tema se hiciera cuando llegáramos al artículo 97, que es el que tiene las precisiones para que pudiéramos discutir y mirar el texto definitivo de ese artículo, doctor Matías.

Presidente:

Si le parece, Senador Matías, que dejemos el tema de los animales para el artículo donde está consagrado, que creo que es el 97.

Entonces se aplaza la discusión del tema de los animales al artículo 97. Léase nuevamente, señor Senador Guillermo Santos.

Honorable Senador Samuel Moreno Rojas:

Aquí en el ámbito de aplicación habla de animales, ¿por qué habla de animales?

Presidente:

Sí, pero creo que ellos lo modifican. Por eso quiero que él lea el artículo, a ver si ellos lo están modificando en el artículo. Léase el artículo, Senador Guillermo Santos.

Honorable Senador Alfonso Lizarazo Sánchez:

No, pero lo que pasa es que eso queda abierto para la posibilidad de reglamentarlo o no reglamentarlo, no tiene ningún problema, absolutamente no causa ningún cambio ahí. En el 97 sí está la reglamentación pero aquí no, es decir, aquí queda la facultad de hacerlo o no.

Presidente:

Lea el artículo, Senador Guillermo Santos.

Honorable Senador Guillermo Santos Marín:

Artículo 1°. *Ambito de aplicación y principios.* Las normas del presente Código rigen en todo el territorio nacional y regulan la circulación de los peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de circulación, animales y vehículos por las vías públicas o privadas que están abiertas al público. Y se adiciona: "...o en las vías privadas...".

Presidente:

Tiene la palabra, Senador, ¿sobre el tema, verdad? Sí.

Honorable Senador José Matías Ortiz Sarmiento:

Sí, a ver, Presidente, nosotros quisiéramos proponer que el término animales sea retirado del artículo 1° si vamos a discutirlo. Yo entiendo que lo que se trata de reglamentar con este artículo, es el derecho fundamental que tenemos todos los colombianos a la libre movilización en el territorio patrio y que está recogido en la Constitución, en el artículo 24, como bien lo recordaba el honorable Senador Santos: Circulación de personas. Si nosotros vamos a incluir aquí circulación de animales, entonces tendríamos que hacer una discusión un poquito detenida, especialmente en este artículo 96 y el artículo 97, porque entonces si lo dejamos aquí yo podría entender. Bueno, sí, de pronto un vehículo que va cargado de ganado o un vehículo que lleva algún otro semoviente, pero es el vehículo, no es el animal, al que le estaríamos aplicando el Código en esta materia. Pero si a este Código se le va a aplicar a animales, uno podría preguntarse incluso: ¿Dónde está el raciocinio de los animales para entender esto?

Presidente:

Tiene la palabra, Senador Vives.

Honorable Senador José Ignacio Vives Menotti:

Señora Presidente, a ver, yo creo que este es el marco general de la ley, aquí no se atenta contra lo que los Senadores Moreno y Matías están diciendo. Aquí sencillamente, y yo diría que aclaráramos en ese sentido, se va a reglamentar sobre los vehículos de tracción animal, hay que dejar especificado ahí, porque al fin y al cabo hoy en día circulan por nuestras calles. En la discusión en el artículo 97, entramos sobre si desaparecen, si continúan o si se restringe su circulación a determinadas vías que no sean de alto tráfico, porque ahí sí generarían un inconveniente con la fluidez del mismo.

Presidente:

Tiene la palabra, Senador Moreno.

Honorable Senador Samuel Moreno Rojas:

Presidente, a menos que lo pongamos entre comillas por la cantidad de animales que manejan en las calles de las ciudades del país.

Presidente:

Entonces, honorable Senador, Senador Matías, como usted es el que está haciendo la proposición de sacarlo, de retirarlo, ¿usted consideraría que lo dejáramos y lo estudiáramos nuevamente en el artículo 97?

Honorable Senador José Matías Ortiz Sarmiento:

Ya uno conoce cómo es la dinámica de estas reuniones: Ya al final no estamos sino 4 o 5 y quedó como se aprobó.

Entonces yo por eso propongo que se retire el término animales o se traslade la discusión para cuando se discuta el 96 y el 97.

Presidente:

Tiene la palabra, Senador Lizarazo.

Honorable Senador Alfonso Lizarazo Sánchez:

Entonces yo pienso que simplemente en el artículo 97 está más claro el manejo del tema de los animales.

Presidente:

Los que estén porque la palabra animal quede incluida en el artículo 1°, levanten la mano.

Secretaria:

Siete.

Presidente:

Queda incluida, Senador Matías.

Honorable Senador José Matías Ortiz Sarmiento:

Yo dejo constancia que el Código de Tránsito está establecido para reglamentar el artículo 24, fundamentando nuestra Constitución, de la libre circulación de personas en nuestro territorio nacional y no de animales. Que quede constancia en el acta, por favor.

Presidente:

Queda constancia, señora Secretaria, y le manifiesto Senador, que en el artículo 97 volvemos a tocar el tema. ¿Aprueban los honorables Senadores el artículo 1°? Lea Senador Guillermo Santos, el artículo 1° con la modificación.

Honorable Senador Guillermo Santos Marín:

Artículo 1°. *Ambito de aplicación y principios.* Las normas del presente Código rigen en todo el territorio nacional y regulan la circulación de los peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de circulación, animales y vehículos por las vías públicas o privadas que están abiertas al público, o en vías privadas que internamente circulen vehículos.

Honorable Senador Alfonso Lizarazo Sánchez:

Presidente, perdóneme, ¿no puede pasar ganado también por las calles?, y pasarán cualquier cantidad de cosas, tiene que quedar una regulación.

Presidente:

Tiene la palabra, Senador Alsina.

Honorable Senador Manuel Salvador Alsina Carrascal:

Cuando aprobé el que el concepto de animales quedara allí, era el concepto de vehículos de tracción animal, digamos, no el de animales porque tiene toda la razón el Senador Matías.

Presidente:

Corrija la redacción del artículo, Senador Guillermo Santos.

Honorable Senador Alfonso Lizarazo Sánchez:

Presidente, perdóneme, pero aquí está hablando de peatones, también, no está hablando de vehículos de tracción animal peatones. Porque si no podrían arrear el ganado por la mitad de la calle.

Presidente:

Tiene la palabra el Coordinador de Ponentes.

Honorable Senador Guillermo Santos Marín:

Es que el problema, honorable Senador, es que todavía en muchas ciudades, incluso capitales de departamento, se manejan hatos de determinado tamaño y circulan.

Presidente:

Tiene la palabra, Senador Samuel Moreno, haga claridad.

Honorable Senador Samuel Moreno Rojas:

Yo me muero de la pena, Presidente, pero nosotros sí no podemos legislar para que todos los animales transiten por las vías públicas, perdóneme. Si hay un hato de ganado, pues para eso está el transporte de carga, ahí lo transportan, o las gallinas o los cerdos, todo eso. Qué tal nosotros legislando aquí para que por la Carrera Séptima vayamos a transportar un hato de ganado.

Presidente:

Para una moción de orden, tiene la palabra, Senador Cristo.

Honorable Senador Juan Fernando Cristo Bustos:

Una moción de orden. Pues yo creo que pasemos al siguiente artículo ya, porque demoramos 20 minutos en ese tema, dejemos, y que se redacte

mejor, y pasemos al artículo 2°, y postulamos al Senador Moreno para Presidente de la Sociedad Protectora de Animales de Colombia.

Presidente:

Senador Moreno, lo nombro junto con el Senador Guillermo Santos, para la redacción del artículo 1°. Pasamos al artículo 2°.

Honorable Senador Samuel Moreno Rojas:

Libéreme de esa responsabilidad porque yo lo único que pido en compañía del Senador Matías es que se quite el término...

Presidente:

Senador Matías Ortiz, lo delego para que junto con el Senador Guillermo Santos organicen la redacción del artículo Primero, para volverlo a estudiar. Seguimos con el artículo Segundo. Tiene la palabra, Senadora Esperanza.

Honorable Senadora Esperanza Muñoz Trejos:

Gracias, señora Presidente. No nos embotellemos en algo que me parece a mí que solamente es de redacción. Entonces yo pienso que el artículo lo estudiemos, no lo dejemos para lo último, y simplemente es tener en cuenta que no se habla tanto de animal, ahí sí ya comprendí la intención del Senador José Matías, si no en lo que tiene que ver con la circulación de vehículos de tracción animal, sería nada más.

Presidente:

Entonces, Senador Guillermo Santos, entonces corríjale y póngale vehículos de tracción animal.

Artículo 2°. Señora Secretaria. Luego estudiamos el artículo 1° nuevamente. Tiene la palabra, Senador Moreno.

Honorable Senador Samuel Moreno Rojas:

Leyendo las definiciones del artículo 2°, los vehículos de tracción animal están incluidos en el rango de vehículos, entonces si eliminamos el término animales del artículo 1°, están los vehículos, es decir, que estaríamos reglamentando en el término genérico de vehículos los vehículos de tracción animal, entonces sería mucho más sencillo simplemente eliminar el término animales.

Presidente:

Tiene razón, Senador. Entonces vamos a hacer una cosa, porque como es tan extenso el artículo de definiciones, entonces las vamos a nombrar nada más, no se va a leer la definición y si alguno tiene alguna objeción que hacer, pide la palabra en su momento. Déle, señora Secretaria.

Honorable Senador Samuel Moreno Rojas:

Presidente, pero entonces como está claro el artículo Primero, votemos el artículo 1°, eliminando la palabra animales.

Presidente:

Se somete a consideración el artículo 1°, ¿aprueban los honorables Senadores el artículo 1° con la eliminación de la palabra animales, como fue propuesto?

Secretaria:

Ha sido aprobado, señora Presidente.

Presidente:

Señora Secretaria, entonces yo creo que podemos continuar.

Honorable Senador Guillermo Santos Marín:

A ver, sí, por ejemplo. Acera o Andén, simplemente le adicionamos un poco más: Franja longitudinal de la vía urbana, destinada exclusivamente a la circulación de peatones, ubicada a los costados de esta.

Honorable Senador Alfonso Lizarazo Sánchez:

La propuesta era simplemente cambiar el texto que había original y dejarlo más sencillamente: "Franja longitudinal de la vía urbana destinada exclusivamente a la circulación de peatones, ubicada a los costados de esta".

Presidente:

Pues si le parece a los Senadores que está bien cambiar la definición que está aquí por la definición que trae el Senador Guillermo Santos. ¿Alguna otra más?

Honorable Senador Guillermo Santos Marín:

Luego está abandonado, ese término no aparece definido en el original.

Abandono: Se incurre en abandono al renunciar el propietario o conductor a los derechos que le asisten sobre un vehículo dejado sin custodia en zona pública por un período hasta de 24 horas.

Presidente:

Una definición nueva. ¿Alguna otra?

Honorable Senador Alfonso Lizarazo Sánchez:

Accesibilidad. Se suprime la palabra desplazamiento, se adiciona la expresión "disfrute de dicho servicio" y la palabra "toda". Quedará así:

Accesibilidad: Condición esencial de los servicios públicos que permite en cualquier espacio o ambiente exterior o interior el fácil disfrute de dicho servicio por parte de toda la población.

Honorable Senador Guillermo Santos Marín:

Accidente de tránsito.

Honorable Senador Alfonso Lizarazo Sánchez:

Accidente de tránsito: Evento generalmente involuntario, generado al menos por un vehículo en movimiento, que causa daños a personas y bienes involucrados en él, e igualmente afecta la normal circulación de los vehículos que se movilizan por la vía o vías comprendidas en el lugar o dentro de la zona de influencia del hecho. Es la definición que se acordó con el Ministerio.

Presidente:

Tiene la palabra el Senador Vives.

Honorable Senador José Ignacio Vives Menotti:

Gracias, señora Presidente. Perfeccionando un poquito sobre la interpretación que le damos al término abandono, porque me parece supremamente grave, que porque un vehículo se parquee por 24 horas renuncie el propietario a los derechos que le asisten sobre el mismo. Primero. Qué derechos.

Segundo. Un vehículo puede quedar en la vía pública más de 24 horas por cualquier circunstancia ajena o de fuerza mayor, o de caso fortuito del propietario; eso me parece supremamente grave que se prestaría para cualquier tipo de exceso por parte de las autoridades.

Presidente:

Como esta es una definición nueva que no está incluida dentro de lo que estamos estudiando, nosotros podemos considerar si se deja o no se deja, entonces con su venia le solicito a los honorables Senadores, si están de acuerdo en que esa definición nueva sobre abandono que trajo el Senador Guillermo Santos, quede incluida, o quede excluida dentro de las definiciones que están aquí. Los que estén de acuerdo que quede incluida, que levanten la mano. Ninguno. Senador Santos, la definición queda excluida. Pero de todas maneras les voy a decir lo que vamos a hacer: Vamos a someter todo a consideración y luego hacemos las modificaciones, las adiciones y las supresiones, si usted quiere lo dejamos al final de que se lean todos, lo suprimimos, por que ya lo sometí a consideración para no discutirlo más. Tiene la palabra el Senador Alsina.

Honorable Senador Manuel Salvador Alsina Carrascal:

Sobre ese tema ya que veo bastantes dudas del doctor Santos, yo quería mencionarles que hace algún tiempo fui secuestrado y mi vehículo quedó durante tres o cuatro días en una vía pública, en una carretera, nadie se atrevía a meterse allá. Si existiera esta norma, en ese momento, pues sencillamente había perdido mis derechos sobre el vehículo. Eso es un ejemplo que les coloco.

Presidente:

Tiene la palabra el Senador Vives.

Honorable Senador José Ignacio Vives Menotti:

Es más, señora Presidente, yo creo que las formas de pérdida de los derechos de propiedad están definidos en nuestro Código Civil.

Presidente:

Continúe Senador Lizarazo, que otra definición tiene.

Honorable Senador Alfonso Lizarazo Sánchez:

Adelantamiento: Maniobra mediante la cual un vehículo se pone delante de otro vehículo que lo antecede en el mismo carril de una calzada.

Agente de Tránsito. Sugiere el Ministerio que en cambio de Agente de Tránsito, sea Agente de Circulación: Todo funcionario o persona civil identificada que está investida de autoridad para regular la circulación vehicular y peatonal y vigilar, controlar e intervenir en el cumplimiento de las normas de circulación en cada uno de los entes territoriales. Entonces así quedaría, simplemente se cambia la palabra tránsito por circulación, no más.

Presidente:

Tiene la palabra el Senador Matías.

Honorable Senador José Matías Ortiz Sarmiento:

Gracias. No entiendo mucho este cambio del término Agente de Tránsito, por Agente de Circulación, en mi concepto el término tránsito es mucho más integral, cobija todo lo que se mueva por nuestras vías públicas y privadas de uso público. El término de circulación se usaba en los códigos de nuestro país en la década de los 50, se hablaba de circulación y tránsito, pero de cierto tiempo para acá ha sido reemplazado y nuestro código actual se habla de Agente de Transporte y Tránsito. En las definiciones en donde se habla de Agente de Tránsito, en la ponencia que yo tengo, yo no entiendo por que se habla de circulación, ¿cuál es la razón?

Presidente:

Tiene la palabra el Senador Samuel Moreno.

Honorable Senador Samuel Moreno Rojas:

Además, Presidente, si nosotros vemos el título del proyecto, es por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y no de Circulación Terrestre. Entonces yo si con mucho respeto creo que el término de circulación se abolió hace relativamente bastante tiempo, antes se llamaban las Direcciones de Circulación y Tránsito, ahora se llaman Secretarías o Direcciones de Tránsito. Entonces, revisando el artículo Primero que ya fue votado, ahí se reemplaza la palabra circulación por la palabra tránsito. Entonces, me parece que en aras de la unidad del proyecto, del título del proyecto, aquí estamos expidiendo es el Código Nacional de Tránsito, no el Código Nacional de Circulación. Entonces me parece que sería conveniente regresar al término original de tránsito, para no generar más confusiones con el término circulación.

Presidente:

Tiene la palabra el Senador Cristo.

Honorable Senador Juan Fernando Cristo Bustos:

No señora Presidente, como nosotros no somos tan técnicos en la materia, porque no escuchamos en este tema de las definiciones al Viceministro de Transporte.

Presidente:

Tiene la palabra el Senador Santos.

Honorable Senador Guillermo Santos Marín:

Simplemente para una aclaración en ese sentido. Nos reunimos con autoridades de circulación y tránsito del orden nacional; ellos conceptúan, que el término circulación implica un mayor orden. El tránsito es una cuestión un poco más etérea y por ello consideramos nosotros que el término circulación era más apropiado que el término tránsito.

Presidente:

Tiene la palabra el señor Viceministro.

Señor Viceministro de Transporte, doctor Federmán Quiroga:

Bueno, nosotros en el Ministerio siempre hemos usado la palabra tránsito; yo no sé que diga el diccionario si de pronto son iguales en su significado. Lo de circulación parece que lo tomaron los honorables Senadores, de alguna conversación que tuvieron con unos Ingenieros de Vías de la Universidad Pedagógica de Tunja, que suelen confundir el tránsito con transporte y circulación con tránsito y todas estas cosas,

nosotros así lo percibimos allá; pero lo que yo entiendo es que la expresión tránsito incluye totalmente lo que se quiere hacer en este Código y no tiene ninguna otra excepción. Aquí por ejemplo, estaba mirando en el primer proyecto, me mostraba el Senador Cristo, que se confundió en muchos puntos que ahora están como eliminados en el proyecto último, cuestiones que son de transporte con cuestiones de tránsito. Por ejemplo, pusieron costo de los fletes, eso no es de tránsito, eso es transporte; habían incluido una cosa para la reglamentación de la Aeronáutica, este es un Código Terrestre, entonces tampoco, ahora veo que lo han quitado, cosas de ese estilo. De manera que yo pienso que la expresión que cubre correctamente lo que se está en este momento discutiendo, es tránsito; a menos que el diccionario de la Real Academia, diga que no son iguales, o que es otra cosa distinta, pero yo pienso que son muy similares.

Presidente, honorable Senador Manuel Salvador Alsina Carrascal:

Tiene la palabra el Senador Santos.

Honorable Senador Guillermo Santos Marín:

En aras de evitar polémicas, me parece que esto es circunstancial y no hay ningún problema.

Presidente:

¿Retira usted esa consideración?, perfecto, seguimos entonces señora Secretaria.

Secretaria:

Acompañante.

Presidente:

¿Hay alguna sugerencia con respecto a acompañante? No.

Secretaria:

Alcoholemia, Alcoholometría, Alcoholuria, Alcohocensor, Año del Modelo, Aprendiz, Automóvil Antiguo, Automóvil Clásico.

Presidente:

¿Hay alguna observación? Sí, la tiene el doctor Vives.

Honorable Senador José Ignacio Vives Menotti:

Gracias señor Presidente. No sé si por el hecho de que limitemos el automóvil clásico mirando hacia el futuro, a que haya sido fabricado entre los años 1925 y 1950, haya que modificar este artículo el día de mañana, porque pues ha avanzado el tiempo y ya se consideran automóviles clásicos otros modelos por la superación del término.

Presidente:

Doctor, su sugerencia al respecto. ¿Qué lo reglamente el Ministerio de Transporte?

Honorable Senador José Ignacio Vives Menotti:

Sí pudiera ser, dejarlo como el automóvil antiguo, es decir, un determinado año de uso que tuviera el modelo, porque muy probablemente cuando estemos en el 2015 probablemente este Código haya sido reformado, pero ya estos vehículos que hoy son considerados clásicos, sean antiguos.

Presidente:

Le solicito con todo respeto al señor Viceministro, una opinión al respecto.

Viceministro de Transporte:

Sí, yo creo que tiene razón el Senador, que de pronto queda muy encajonado dentro de esos períodos y después con el balance del tiempo, entonces ya no habrán clásicos. Haber, el automóvil clásico hasta donde van mis informes, ha sido por razón de los técnicos que calculan un tiempo determinado para que entre a ser clásico, me han hablado hasta donde yo entiendo de 25 años. De tal manera que en este momento un vehículo, por ejemplo fabricado en los años 70 podría ser clásico, o en el 65, porque ya lleva más de 25 años. Lo que han querido los técnicos en eso es, un vehículo que ha estado transitando durante ese período de tiempo y que tienen las piezas originales, se considera pues que ya como que cubrió la etapa de su servicio normal y le dan esa categoría para que

tenga algunos privilegios en materia de las placas, en materia de algunos impuestos, es lo que hacen los Municipios. Entonces sí pensaría que de pronto esa limitación en el tiempo, pues más adelante habría que modificarla, para que los vehículos que tengan ese tiempo de uso puedan ser clásico; de pronto podría ser dejar un período de tiempo de 30 años, vehículos con más de 30 años, que tengan las piezas originales.

Presidente, honorable Senador María Cleofe Martínez Martínez:

Tiene la palabra el Senador Vives.

Honorable Senador José Ignacio Vives Menotti:

Gracias, señora Presidente. Si los antiguos son los que cumplen 35 y más años, pues definir que el clásico será entre más de tanto años y lo que fuere y que cumpla tantos años; no limitado a unos modelos específicos por su año de fabricación, sino el que supere un determinado número de años, de más de 50 años, por decir algo.

Presidente:

Redáctela y la sometemos. Continúe Senador Santos.

Honorable Senador Guillermo Santos Marín:

Yo quería con respecto a lo de la definición de Abandono, de todas maneras en el Código aparece la retención del vehículo por abandono; esa parte habría que modificar entonces la redacción de esa definición, para que no caigamos en lo que aquí se ha planteado, pero sí se debe contemplar de todas maneras la definición de abandono porque está contemplado en el Código.

Presidente:

Continúe señora Secretaria.

Secretaria:

Autopista, bahía, barrera para control vehicular, berma.

Honorable Senador Guillermo Santos Marín:

Ahí dejamos nosotros, bahía de estacionamiento: Parte complementaria de la estructura de la vía utilizada como zona de transición entre la calzada y el andén, destinada al estacionamiento de vehículos.

Presidente:

Continúe señora Secretaria.

Secretaria:

Barrera para control vehicular, berma, bicicleta, bocacalle, cabina, calzada, carretable, camión, camioneta picó, camión tractor.

Honorable Senador Guillermo Santos Marín:

Antes hay unas definiciones con respecto a bus, bus escolar y buseta, yo no sé si esa parte sea sustancial o no.

Presidente:

¿Cuáles son sus definiciones Senador?

Honorable Senador Guillermo Santos Marín:

Bus, bus escolar y buseta.

Bus: Vehículo automotor destinado al transporte de personas y sus equipajes, con capacidad superior a treinta (30) pasajeros y con una distancia entre ejes mayor de cuatro (4) metros, debidamente registrado como tal con las normas y características especiales que exige la actividad para la cual se matricule.

Presidente:

Tiene la palabra Senador Alsina.

Honorable Senador Manuel Salvador Alsina Carrascal:

No sé doctor Santos, si de pronto ciertas circunstancias en la prestación del servicio intermunicipal, trae algunos inconvenientes colocándole 30 puestos, porque tengo entendido que los buses grandes están siendo adaptados para 25 o 26 puestos únicamente para efectos de lograr comodidad en esos vehículos, no sé si eso tiene señor Viceministro alguna dificultad.

Presidente:

Tiene la palabra señor Viceministro.

Señor Viceministro de Transporte:

Esto ya está entrando en las partes puramente técnicas de la homologación de los vehículos. Ocurre por ejemplo que en los vehículos de transporte intermunicipal de superlujo, lógicamente los asientos están más separados, son mucho más cómodos y tienen una serie de circunstancias que de pronto no tienen los treinta puestos. Entonces estos son aspectos puramente técnicos, eso de cuatro metros puede ser que mañana sean tres, o puede ser que sean cinco por razones tecnológicas. Entonces eso es resultado de las homologaciones y de los estudios que hacen los organismos especializados en eso. De manera que yo creo que eso no quedaría.

Presidente:

Tiene la palabra el Senador Vives.

Honorable Senador José Ignacio Vives Menotti:

Gracias, señora Presidente. Sí, estoy totalmente identificado con el señor Ministro y si la Comisión se pone a regular sobre eso nos vamos a volver locos aquí. Adicionalmente yo diría, con todo el respeto de los honorables Senadores, distinguir lo que es un bus y un bus escolar, ese es el servicio que presta, un servicio escolar, un servicio público de transporte de pasajeros, pero entrar nosotros a decir que el bus es una cosa y el bus escolar es otro, no, ese es el tipo de servicio que está prestando, dejemos el bus no más, porque si no el día de mañana tendremos que reglamentar también el bus de turismo.

Presidente:

Continúe señora Secretaria. Quedó bus nada más, lo demás no, ni buseta ni nada de eso.

Secretaria:

Ibamos por camión tractor, capacidad de pasajeros, camioneta picó.

Presidente:

Tiene la palabra el Senador Alsina.

Honorable Senador Manuel Salvador Alsina Carrascal:

Está definido así como vehículo automotor destinado al transporte de pasajeros en la cabina y de carga en el platón. Mi sugerencia consiste en cambiar pasajeros por personas, dado que el término pasajeros está asociado es al servicio público.

Presidente:

Continúe señora Secretaria.

Secretaria:

Capacidad de pasajeros.

Presidente:

Tiene la palabra el Senador Alsina.

Honorable Senador Manuel Salvador Alsina Carrascal:

Tengo una observación. Está definido como "Es el número de pasajeros autorizado para ser transportados en un vehículo", yo solicito se anexe "de servicio público", porque estamos hablando de capacidad de pasajeros.

Presidente:

Tiene la palabra el Senador Matías.

Honorable Senador José Matías Ortiz Sarmiento:

Los particulares tienen capacidad y se estipula en la licencia.

Honorable Senador Manuel Salvador Alsina Carrascal:

La propuesta la hago para ser coherente con el concepto de pasajero.

Honorable Senador José Matías Ortiz Sarmiento:

Ambos tienen la capacidad y se indica en la licencia.

Honorable Senador Manuel Salvador Alsina Carrascal:

Retiro entonces la solicitud.

Presidente:

Tiene la palabra Senadora Esperanza.

Honorable Senadora Esperanza Muñoz Trejos:

Gracias, señora Presidente. En esta misma definición es que yo pienso que aquí habría redundancia en definir algo sobre lo definido, es decir, en capacidad de pasajeros debería decirse: "Es el número de personas autorizado para ser transportadas en un vehículo".

Presidente:

Cambió la palabra "Pasajeros", por "Personas", en la definición.

Honorable Senadora Esperanza Muñoz Trejos:

Sí, porque uno no puede definir sobre lo definido.

Secretaria:

Capacidad de carga, carretera, carril, carrocería, casco, centro de diagnóstico automotor, centro integral de atención, chasis, choque o colisión, ciclista, ciclovía, ciclorruta, cilindrada, cinturón de seguridad, clase de vehículo, columna motorizada, combinación de vehículos, comparendo, conductor, conjunto óptico, croquis.

Honorable Senador Guillermo Santos Marín:

Simplemente en la definición de croquis una adición:

Croquis: Plano descriptivo de los pormenores de un accidente de tránsito, donde resulten daños a personas, vehículos, inmuebles, muebles o animales, levantado en el sitio de los hechos por el agente, la Policía de Tránsito, o por la autoridad competente, donde se consigna por parte del Agente de Circulación la causa que originó el accidente.

Presidente:

Tiene la palabra Senador Vives.

Honorable Senador José Ignacio Vives Menotti:

Gracias, señora Presidente. Los que están llamados a impartir justicia en materia de tránsito, son los Inspectores de Tránsito, no el Agente de Tránsito, el hecho de que él señale la aparente causa del accidente, es materia de su declaración en el proceso de tránsito respectivo; no hay necesidad de que nosotros definamos que el croquis va a decir en cabeza del Agente de Tránsito, cual fue la causa aparente del mismo, eso es materia de evaluación en el proceso que se sigue en una Inspección de Tránsito. Así que yo diría con todo el respeto de los honorables Senadores Ponentes, retirar esto, porque la verdad es que la causa es la que determina la responsabilidad de uno de los involucrados en el accidente de tránsito y está a cargo del Inspector, previo aporte y evaluación de las pruebas que se anexen al mismo.

Presidente:

¿Algún problema Senador Santos?

Secretaria:

Entonces, Croquis queda igual a como estaba.

Cruce e intersección, cuatrimoto, cuneta, discapacitado, embriaguez, equipo de prevención y seguridad, espaciamento, estacionamiento, glorieta, grúa, homologación, infracción, instructor, inmovilización, licencia de conducción.

Nos devolvemos a Estacionamiento: Parada de un vehículo en el sitio destinado para tal fin, que implique apagar el motor.

Presidente:

¿Alguna objeción, Senadores?

Honorable Senador Guillermo Santos Marín:

Simplemente se le adiciona: "En la parte lateral de la vía".

Presidente:

Tiene la palabra el Senador Vives.

Honorable Senador José Ignacio Vives Menotti:

Gracias, señora Presidente. Es que no entiendo finalmente como queda de acuerdo con la propuesta de ustedes.

Honorable Senador Guillermo Santos Marín:

"Parada de un vehículo en la parte lateral de la vía o en sitio destinado para tal fin, que implique apagar el motor".

Presidente:

Tiene la palabra el Senador Vives.

Honorable Senador José Ignacio Vives Menotti:

Gracias, señora Presidente. Lo que pasa es que en el texto que yo tengo aquí dice:

Estacionamiento: Parada de un vehículo, sin que esté presente el conductor. Sin que esté presente el conductor, entonces el vehículo puede estar estacionado con o sin conductor.

Presidente:

Tiene la palabra el señor Viceministro.

Viceministro de Transporte:

Yo pienso que la definición está un poquito equivocada, porque está definiendo es un acto, una conducta, yo paro mi vehículo aquí. Estacionamiento es el sitio donde se parquea el vehículo. La parada es una cosa distinta, es una conducta, usted para aquí el vehículo, hay que revisar esa definición.

Se podría decir: Que es un sitio de parqueo señalado por la autoridad de tránsito, o alguna cosa de ese estilo.

Presidente:

Entonces queda: Estacionamiento: Sitio de parqueo. ¿Alguna adición?

Viceministro de Transporte:

Autorizado por la autoridad de tránsito.

Presidente:

Autorizado por la autoridad de tránsito. Continúe señora Secretaria.

Secretaria:

Glorieta, grúa, homologación, infracción, instructor, inmovilización, licencia de conducción, licencia de tránsito, línea de vehículo, luces de emergencia.

Presidente:

Tiene la palabra Senador Santos.

Honorable Senador Guillermo Santos Marín:

Antes de luces de emergencia, aparecería luces de vehículos de emergencia: "Dispositivos de alumbrado de color amarillo y rojo que utilizan los vehículos en actos propios de su servicio, para atención de emergencias debidamente diseñadas con las características especiales y normas de circulación que exige la señalización vial".

Presidente:

Tiene la palabra el Senador Vives.

Honorable Senador José Ignacio Vives Menotti:

Gracias, señora Presidente. Yo creo que con todo el respeto Senador Santos, que eso ya es demasiado irnos a la letra menuda. Luces de emergencia son unas y dejemos que en un momento dado la autoridad de tránsito correspondiente, si el día de mañana salen de color café, o de otro color, o lo que fuere, sin recurrir la autoridad de tránsito a una ley de la República y todo el trámite que representa en el Congreso para cambiar esa denominación, es siempre complicado.

Honorable Senador Guillermo Santos Marín:

Son colores universales, señor Senador, entonces por eso se señala que sean amarillo y rojo, en virtud a que son señales universales.

Honorable Senador José Ignacio Vives Menotti:

Lo que yo digo es que eso ya sería en materia de reglamentación por parte de las autoridades del caso, nosotros únicamente decimos luces de emergencia son estas y punto.

Presidente:

Tiene la palabra el señor Viceministro.

Viceministro de Transporte:

Estos colores de las luces son generalmente resultado de decisiones internacionales. Entonces, a veces efectivamente pueden cambiarlas,

que ya no son amarillas sino que son rosadas porque son más visibles y obedecen a esos convenios internacionales que son aplicables a todos los países.

Presidente:

Entonces se excluyen. Continúe señora Secretaria.

Secretaria:

Luces de emergencia, luces de estacionamiento, luces exploradoras antiniebla, maquinaria rodante de construcción o minería, marcas viales, matrícula, modelo del vehículo, motocarro, motocicleta, mototriciclo, multa, nivel de emisión de gases contaminantes, norma de emisión de ruido, número de serie, organismo de tránsito, pasajero, paso a nivel, paso peatonal a desnivel, paso peatonal a nivel, parqueadero, parada momentánea, peatón, pequeños remolques, peso bruto vehicular, placa, prelación, rebasamiento, registro terrestre, automotor, remolques, retén, retención, sardinel, semáforo, semirremolque, señal de tránsito, señales luminosas de peligro, separador, sobrecarga, sobrecupo, STTMP: Sistema de Transporte Terrestre Masivo de Pasajeros, taxi, taxímetro, tipo de carrocería, tráfico, transformación de vehículo, tránsito, transporte, triciclo, unidad tractora, vehículo, vehículo agrícola, vehículo de emergencia.

Presidente:

Tiene la palabra el Senador Vives.

Honorable Senador José Ignacio Vives Menotti:

Gracias, señora Presidente. Yo busqué vehículos de policía dentro de las definiciones que se han especificado en el texto del artículo, no los encontré. En las horas de la mañana hablaba con el Senador Lizarazo, que se identifique como un vehículo de emergencia y que se incluyeran los vehículos de policía, él tiene la redacción en ese sentido.

Presidente:

Como quedaría Senador Lizarazo.

Honorable Senador Alfonso Lizarazo Sánchez:

Quedaría así:

Vehículo de emergencia: Vehículo automotor debidamente identificado e iluminado, autorizado para transitar a velocidades mayores que las reglamentadas con el objeto de movilizar personas afectadas en salud, prevenir o atender desastres o calamidades, o actividades policiales, debidamente registrado como tal con las normas y características que exige la actividad para la cual se matricule. Ahí están actividades policiales. Entonces está bien.

Presidente:

Muy bien. Continúe señora Secretaria, se le agrega "Actividades Policiales". Continúe.

Secretaria:

Vehículo de servicio particular, vehículo de servicio público, vehículo de servicio oficial, vehículo de servicio diplomático o consular, vehículo de tracción animal, vehículo escolar, vía, vía arteria, vía de metro o metrovía, vía férrea, vía peatonal, vía principal, vía ordinaria, vía troncal, zona escolar, zona de estacionamiento restringido. Hasta allí las que se encuentran en el artículo 2º, del texto propuesto.

Hay una proposición de la Senadora Carlina, en la que solicita incorporar las siguientes definiciones:

Simulador didáctico: Herramienta técnica-jurídica-didáctica para comunicar y representar a escala, hechos sucedidos en la imposición de comparendos, investigaciones en accidentes de tránsito o escenas de educación en tránsito y seguridad vial.

Tarifa: Costo por unidad de utilización del servicio, la cual podrá ser única. Diferenciar lo múltiple en función de las condiciones de operación del servicio público.

Presidente:

Tiene la palabra el señor Viceministro.

Viceministro de Transporte:

A ver, referente al Simulador Didáctico, lo que pasa es que este es un excesivo costo, que no sabemos cuánto significa para instalárselo a los

vehículos; es un costo adicional que puede ser importante y que de pronto el sector transporte no está en condiciones de atender.

Bueno, en lo de la tarifa es que este es un asunto de transporte, no de tránsito, las tarifas y los costos son temas de transporte, no son de tránsito.

Presidente:

Escucharon los honorables Senadores, que no quedaría incluida la propuesta de la Senadora Carlina, porque eso no es asunto de tránsito, sino de transporte. Tiene la palabra Senadora Esperanza.

Honorable Senadora Esperanza Muñoz Trejos:

Gracias, señora Presidente. Señor Viceministro, no le entendí muy bien el por qué no se debe incluir el Simulador Didáctico. Aquí la doctora Carlina, me había hecho llegar también, además de esto, un documento del Consejo Superior de la Judicatura, en donde ellos dan el soporte, no tanto por la parte de costo, señor Viceministro, sino porque es una ayuda muy importante para ser tenida en cuenta hacia el futuro y este Simulador puede ser acogido o no por las respectivas entidades de Tránsito, pero sí es importante leer el soporte de ello. Si me permite, señora Presidente.

Presidente:

Léalo, señora Senadora.

Continúa la Senadora Esperanza:

Dice así: Consejo Superior de la Judicatura, va dirigida al doctor Raúl Guillermo Arias, Director del proyecto SSOAT:

“Apreciado doctor:

De acuerdo con su solicitud referente al proyecto de ley del Nuevo Código de Tránsito, le informo que con base en la demostración realizada por usted en la Unidad de Informática de la Dirección Ejecutiva de Administración Judicial, consideramos que: El Software denominado Simulador Universal de Accidentes de Tránsito, SSOAT, servirá de un gran apoyo a las autoridades de tránsito, para que de una manera confiable, rápida y oportuna, pueda recolectarse de forma electrónica e inmediata, la información pertinente a los accidentes de tránsito. Considero importante manifestarle, que este tipo de proyectos y avances tecnológicos, influyen de manera significativa en la eficiencia y modernización del Estado”.

Fuera de esta carta también, hay otra carta dirigida al doctor Raúl Guillermo Arias, en este orden: “En respuesta a su comunicación de la referencia y de acuerdo con lo que le manifesté personalmente en la reunión que sostuvimos en días pasados, con atención nos permitimos manifestarle, que solicitaremos a la doctora Claudia Peñaranda, Directora Técnica de Pedagogía de la Secretaría de Tránsito y Transporte, evaluar la conveniencia y posibilidad de adicionar en el Capítulo Ambiente de las orientaciones pedagógicas y organizativas en tránsito para la ciudad de Bogotá, que se proyecta publicar sobre el apoyo del Fondo de Prevención Vial, a los Simuladores Didácticos como material que también se puede utilizar para desarrollar la Unidad Académica de Normas Básicas de Tránsito.

A mí me parece señor Viceministro, que sí es oportuno tener en cuenta estos Simuladores, porque nosotros no podemos ser ajenos a la tecnología y nosotros no podemos tratar de emitir un Código que desconozca los avances hacia el futuro.

Gracias, señora Presidente.

Presidente:

Gracias, señora Senadora. ¿Alguna otra objeción? Tiene la palabra el Senador Acosta.

Honorable Senador Gabriel Acosta Bendeck:

Es que yo quería preguntar al Viceministro, él habló del excesivo costo de este Software, y él decía que eso se le imputaba a quién, no le escuché bien.

Interviene Viceministro de Transporte:

No, yo creo que, si la idea es que lo tengan las Secretarías de Tránsito, me parece bien.

Presidente:

¿Es para que quede en la Secretaría de Tránsito? Entonces queda bien, bueno es una definición. Continúe señora Secretaria.

Secretaria:

Vehículo articulado de transporte masivo: Vehículo automotor para transporte público masivo de pasajeros basado en buses, cuya circulación se hace por carriles exclusivos e infraestructura especial para acceso de pasajeros.

Presidente:

Tiene la palabra el señor Viceministro.

Viceministro de Transporte:

El término articulado significa estos buses que tienen como una especie de fuelle, pero hay también buses de transporte masivo que son fijos. Entonces aquí nos estaríamos limitando solamente a esos.

Presidente:

Tiene la palabra Senadora.

Honorable Senadora Esperanza Muñoz Trejos:

Pero como esta es una figura nueva que tiene que ver con lo del Transmilenio, a mí me parece que sí sería importante tenerlo en cuenta, señor Viceministro, porque esto es algo novedoso y es algo que estamos en este momento esperando.

Viceministro de Transporte:

No, de acuerdo, pero quitarle el articulado, porque masivo puede ser articulado, o no articulado.

Honorable Senadora Esperanza Muñoz Trejos:

Pero el Transmilenio es articulado.

Viceministro de Transporte:

Sí, pero mañana los de Cali puede ser que consideren que no van a comprar articulado, sino van a comprar de otros. Entonces los dejamos amarrados a solamente articulados.

Honorable Senadora Esperanza Muñoz Trejos:

Entonces ¿qué pasaría con el caso del Transmilenio de Bogotá, señor Viceministro?

Viceministro de Transporte:

No, estamos definiendo el Vehículo de Transporte Masivo, pero quitémosle el articulado, porque es que ese es una... articulados.

Honorable Senadora Esperanza Muñoz Trejos:

Pero entonces no me contesta mi pregunta, señor Viceministro. ¿Qué pasaría con el Transmilenio que está operando en este momento en Bogotá?

Viceministro de Transporte:

Sigue transportando su gente, porque es que el transporte vehículo automotor para transporte público masivo de pasajeros, basado en buses, cuya circulación se hace por carriles exclusivos de infraestructura especial, eso está bien; lo que está mal es que diga que sea articulado en el título. Simplemente decir: Vehículo de Transporte Masivo, y la definición está bien.

Presidente:

Continúe señora Secretaria. Sin la palabra articulado y no hay discusión.

Secretaria:

Vía Metro o Metrovía: Es aquella de exclusiva destinación para las líneas de metro, independientemente de su configuración y que hacen parte integral de su infraestructura de operación.

Presidente:

Tiene la palabra el señor Viceministro.

Viceministro de Transporte:

Aquí también hay un asunto que vale la pena discutir. En el caso de Medellín, por ejemplo, en el tren de cercanías, en la concesión del Atlántico que tiene esa vía desde Santa Marta, hasta Medellín, parte de la zona concesionada que viene desde Bello hasta Medellín, va a ser parte también del tren de cercanías, o sea, no es exclusiva, va a tener el transporte de largo alcance desde Santa Marta, pero va a tener el día que

esté funcionando también el tren de cercanías, que es una especie de tren de la Capital hacia la ciudad del Dormitorio, una especie de servicio conurbano. Entonces esto nos sacaría de la posibilidad de utilizar esa vía para ese transporte.

Presidente:

Tiene la palabra Senadora.

Honorable Senadora Esperanza Muñoz Trejos:

Qué pena con usted. Vuelvo otra vez a mi concepto de visualizar, yo creo que la intención de todas las personas que estamos en este momento tratando de sacar este proyecto y del mismo Gobierno, va a ser tratar de sacar un Código de Tránsito, pero que tenga en cuenta el futuro; para mí eso es primordial y es primordial para todos. No quedé muy a gusto digámoslo así, con su explicación y me perdona, señor Viceministro, me gustaría que me volviera a repetir cuál es su punto de vista con respecto a las vías intermunicipales.

Viceministro de Transporte:

Estamos de acuerdo en lo que usted dice pensando en el futuro; en este momento por ejemplo se están trabajando tres proyectos de lo que se ha llamado los trenes de cercanías, uno en Bogotá, otro en Medellín y otro en Cali. La red férrea del Atlántico está concesionada, llega hasta Medellín y también va a Sogamoso, tiene esa variante. El tren de Cercanías que va, a servir a la ciudad de Medellín y a la ciudad del Dormitorio especialmente Bello, va a tener que utilizar esa vía por acuerdo con el concesionario; si decimos que es exclusiva, entonces tendríamos que hacer otra vía, para que el concesionario pueda llegar a Medellín; y tendríamos en Bogotá que hacer también otra vía por ejemplo cuando el Tren de Cercanías, que va de Bogotá a Sogamoso y que va a utilizar las tres que hay y el tren de Cercanías irá hasta Nemocón, para servir a las personas que trabajan en Bogotá, pero que duermen en Chía, o duermen en Zipaquirá, o duermen en Nemocón. Si decimos que es exclusiva habría que hacer otra vía, entonces es que se puede usar esa vía; la definición está bien, lo que está mal es que es exclusiva, porque puede servir también para otras, para los concesionarios y para los viajes de largo trayecto.

Honorable Senadora Esperanza Muñoz Trejos:

O sea que usted acepta que sí se incluya pero quitándole la palabra exclusiva.

Honorable Senador José Ignacio Vives Menotti:

Gracias, señora Presidente. Señor Viceministro: Ese ya sería como una vía férrea entonces, no una vía de metro, porque el tren de Cercanías se mueve es por una carilera. Entonces estamos hablando de vía de metro a metro, aquí adelante habla de la vía férrea que se utilizaría para el uso de la concesión y además para el Tren de Cercanías.

Viceministro de Transporte:

Es que estos trenes, en Madrid, por ejemplo, que el tren de Cercanías entra a las ciudades y sale a Alcalá de Henares y sale a otras ciudades vecinas, pero hace el recorrido urbano también.

Honorable Senador José Ignacio Vives Menotti:

Estoy de acuerdo, yo lo que digo es que si el Tren de Cercanías por el servicio que prestaría en la ciudad de Medellín y en aquellas ciudades donde se estableciera, entonces se convierte en un servicio de metro y deja de ser férreo?

Viceministro de Transporte:

Es que hace las dos cosas. Por eso le pongo el ejemplo de Madrid, usted sale de Madrid y lo toma el tren en el Centro de la ciudad y luego va a Alcalá de Henares en el mismo tren, no se baja, mientras llega al tren de Cercanías.

Nuevamente el honorable Senador Vives:

Yo lo que digo señor Viceministro, es que el metro es el metro y el tren es el tren; el tren utiliza la vía férrea y el metro utiliza la metrovía y como estamos definiendo qué es la vía del metro, pues es una vía de uso exclusivo para el metro, pues es una vía de uso exclusivo para el metro.

Viceministro de Transporte:

Entonces sería solamente urbano.

Presidente:

Tiene la palabra el Senador Matías.

Honorable Senador José Matías Ortiz Sarmiento:

En la misma línea del Senador Vives, lo de metrovía sí debe quedar porque eso es de exclusivo uso del metro, no del Tren de Cercanías porque eso es otra cosa.

Presidente:

Cómo quedaría, señora Secretaria.

Secretaria:

“Es aquella de exclusiva destinación para las líneas de metro, independientemente de su configuración y que hacen parte integral de su infraestructura de operación”. Y luego define Vía Férrea y dice: “Diseñada para el tránsito de vehículos sobre rieles, con prelación sobre las demás vías, excepto para las ciudades donde existe metro, en cuyos casos será éste el que tenga la prelación”.

Secretaria:

No hay más aporte de los Senadores, Senadora está concluido el artículo Segundo para que usted lo someta a consideración.

Presidente:

Bueno, entonces como este artículo Segundo tiene adiciones, modificaciones, supresiones y artículos nuevos, voy a decirle a la señora Secretaria, que me imagino lo tiene aquí un poco ordenado, cuáles fueron las definiciones a las que se les hicieron modificación, adición, supresión y cuáles son las definiciones nuevas, para que entonces los sometamos a votación.

Secretaria:

Quedamos pendientes de la definición de Automóvil Clásico, entonces voy a darle lectura, como la sugiere el Senador Vives. Dice:

Automóvil clásico: Automotor que haya cumplido 50 años y que además de conservar sus especificaciones y características originales de fábrica, presentación y funcionamiento, corresponda a marcas, series y modelos catalogados internacionalmente como tales.

Entonces quedaron modificados: Acera o andén. Se incluyó abandono, pero entonces toca que tengamos la redacción para terminar de aprobar el artículo.

Presidente:

Entonces queda pendiente la definición de abandono, dentro del artículo 2º, de la aprobación de las modificaciones, adiciones. Tiene la palabra Senadora.

Honorable Senadora Esperanza Muñoz Trejos:

Gracias, señora Presidente. Yo creí que había quedado muy claro el concepto de abandono lo que tenía que ver con la parte jurídica.

Presidente:

Pero el Senador pidió nuevamente que se reconsiderara lo de abandono. Continúe señora Secretaria.

Secretaria:

Accesibilidad, también modificado; accidente de tránsito, también modificado. Se incluyó el término adelantamiento; bahía, se definió; se definió bus; se modificó camioneta Pick-up; se modificó capacidad de pasajeros; estacionamiento, fue modificado. Vehículo de emergencia, fue modificado; y adicionado lo propuesto por la Senadora Carlina, en cuanto a simulador didáctico, vehículo de transporte masivo, vía de metro o metrovía y vía férrea. Eso es todo, señora Presidente.

Presidente:

Están presentadas las modificaciones, las supresiones, las adiciones y las definiciones nuevas. ¿Aprueban los honorables Senadores el artículo 2º con las modificaciones, supresiones, adiciones y definiciones nuevas?

Secretaria:

Ha sido aprobado, señora Presidente.

Presidente:

Continúe señora Secretaria. Tiene la palabra el Senador Moreno.

Honorable Senador Samuel Moreno Rojas:

Simplemente para efectos del acta. ¿Donde diga Circulación, va a decir Tránsito, bien?

Presidente:

Si ya quedó claro. Continúe señora Secretaria.

Secretaria:

Artículo 3°. *Autoridades de tránsito*. Son autoridades de tránsito en su orden las siguientes:

El Ministro de Transporte; los gobernadores y los alcaldes, los organismos de tránsito de carácter departamental, así como los órganos de tránsito municipal y distrital; la Policía Nacional en sus cuerpos especializados de Policía de Tránsito Urbano y Policía de Carreteras; los inspectores de Policía, corregidores, o quienes hagan sus veces en cada ente territorial; la Superintendencia General de Puertos y Transporte; las Fuerzas Militares para cumplir exclusivamente lo dispuesto en el párrafo 5° de este artículo.

Parágrafo 1°.**Presidente:**

Tiene la palabra señor Ponente.

Honorable Senador Alfonso Lizarazo Sánchez:

Señora Presidente, es simplemente para adicionar un nuevo inciso en este tercer artículo, antes del parágrafo, que dice: "Las autoridades únicas de tránsito que funcionan en municipios o distritos, como entidades dotadas de personería jurídica, autonomía administrativa y patrimonio propio, con personal técnico y especializado en la rama del tránsito terrestre, dependiente de los entes territoriales". Si, es para darle entrada a los Agentes de Tránsito como autoridades.

Presidente:

Tiene la palabra el Senador Matías.

Honorable Senador José Matías Ortiz Sarmiento:

Yo creo que es innecesaria la definición que trae el colega, porque cuando hablamos de organismo de tránsito, se cobija todo; porque hay organismos de tránsito descentralizados con autonomía administrativa, con patrimonio propio; pero hay organismos de tránsito no descentralizados, son secretarías de despacho, adscritas al señor Alcalde, o al señor Gobernador. Entonces en ese sentido, la definición se presta para que esos organismos tipo Secretaría como hay en Bogotá, como hay en Medellín, queden por fuera de la definición y son precisamente las dos más grandes del país. Entonces es mejor dejarlo genérico, Organismos de Tránsito, en unos casos son descentralizados, en otros casos no son descentralizados, esa es la primera consideración.

La segunda consideración frente al artículo, es que yo propuse una aditiva como existe en el código vigente, a los Agentes de Transporte y Tránsito, como autoridad de tránsito porque la redacción que trae también los excluye.

Y la tercera consideración, señora Presidente y honorables Senadores, va en la dirección en que igualmente son excluidas las Inspecciones de Tránsito, y por lo tanto, los Inspectores de Tránsito. Hoy existen en la totalidad del país, como autoridad de tránsito en esos organismos, las Inspecciones de Tránsito y este código las recoge y las contiene, y por supuesto, al frente de cada Inspección de Tránsito hay un Inspector o Inspectora, de acuerdo como se trate. Entonces la propuesta es que se restituya en el texto la figura de Agente de Tránsito y Transporte, se haga lo propio con la figura de las Inspecciones de Tránsito y los Inspectores de Tránsito, porque ahí se habla de Inspectores de Policía, pero no de Inspectores de Tránsito. En Barranquilla, para poner un ejemplo que conozco bien, existen catorce Inspectores de Policía, en las distintas

Zonas del Distrito; pero aparte de eso existen cuatro Inspectores de Tránsito que trabajan directamente. Allí existe un instituto descentralizado, el Instituto Distrital de Transporte y Tránsito.

Entonces, esas son las tres propuestas, señora Presidente, restituir la figura del Agente de Tránsito y Transporte, restituir la figura de las Inspecciones de Tránsito, los Inspectores de Tránsito dentro de las autoridades y dejar la definición en forma genérica y no exclusivizarlo a las Entidades de Tránsito Descentralizadas, como está en la que trae el colega.

Presidente:

Tiene la palabra el Senador Alsina.

Honorable Senador Manuel Salvador Alsina Carrascal:

Sí, señora Presidente. En el texto aprobado en la plenaria de la honorable Cámara de Representantes, en el numeral 8, define lo siguiente: "Los Cuerpos de Agentes de Tránsito dependientes de las autoridades de tránsito de cada ente territorial". Así viene de Cámara.

Presidente:

Es la misma propuesta del Senador. Es el Capítulo Segundo, artículo 3°, autoridades. Tiene la palabra el Senador Vives.

Honorable Senador José Ignacio Vives Menotti:

Gracias, señora Presidente. Una cuestión de redacción. Dice el inciso 4° del artículo: "Los organismos de tránsito de carácter departamental, así como los órganos de tránsito municipal y distrital", yo creo que ahí estamos redundando, solamente que quede "los Organismos de Tránsito de carácter departamental, municipal, o distrital".

Presidente:

Es de redacción, listo.

Honorable Senador José Ignacio Vives Menotti:

Adicionalmente, señora Presidente, el tema que yo le traté comenzando la sesión, de Cuerpo Auxiliar de Policía Cívica, si se define como una autoridad de tránsito, me gustaría que el señor Viceministro nos hablara al respecto, pues sería para incluirlo dentro de un Parágrafo aquí, porque en el texto de la ley no existe y sí es conveniente, pues si ellos son Auxiliares de la Policía de Tránsito en las correspondientes ciudades o localidades, reconocerles la investidura que tienen y no que el día de mañana sean atropellados por los ciudadanos que no los reconozcan como la misma, siempre y cuando hayan sido así reconocidos por las autoridades de tránsito de cada localidad.

Presidente:

Tiene la palabra el señor Viceministro.

Viceministro de Transporte:

Se refiere a los Agentes.

Interviene el honorable Senador Vives:

Civiles de Tránsito, al cuerpo que actúa como autoridad civil, es decir, usted o yo, o profesionales que estamos reconocidos como autoridad de tránsito y prestamos esa colaboración, aquí en Bogotá existe.

Viceministro de Transporte:

Es una delegación de la autoridad en civiles que están prestando el servicio.

Honorable Senador José Ignacio Vives Menotti:

Correcto. Yo lo que digo es que de pronto se incluya aquí su definición, por decir algo, si usted me lo permite, señora Presidente, tengo una especie de redacción en ese sentido.

Dice: "Los Cuerpos Auxiliares de Policía Cívica de Tránsito o Circulación", van atendiendo la sugerencia de tránsito que estén debidamente reconocidos por los Organismos de Tránsito del orden nacional, departamental, municipal o distrital, porque al fin y al cabo ellos le prestan una valiosa colaboración al tránsito, en lo que es el caso de Bogotá, atendiendo en determinadas horas y cuando lo necesitan casos de accidentes de tránsito, pueda que no impongan comparendos ni nada por el estilo, pero sí en cuanto a la organización del tránsito es importante que los conductores, sobre todo en este tránsito nuestro que somos tan

indisciplinados, los reconocamos a ellos por la investidura que tienen y el servicio que le están prestando a la ciudad.

Viceministro de Transporte:

Serían cuerpos auxiliares, pero no exactamente como una delegación de autoridad, ¿no? Entonces esa autoridad pues no creo que se pueda delegar así.

Presidente:

Entre otras cosas, ¿son menores, bachilleres, no? Tiene la palabra el Senador Matías.

Honorable Senador José Matías Ortiz Sarmiento:

Para hacerle una sugerencia al honorable Senador Vives. Revisemos el párrafo 1°, yo creo que eso se resuelve allí en ese párrafo, porque dice: "Las entidades públicas o privadas a las que mediante delegación o convenio les sean asignadas determinadas funciones de tránsito, constituirán organismos de apoyo a las autoridades de tránsito". Yo creo que eso se resuelve allí.

Presidente:

Ahí está, perfecto. Entonces Senador José Matías cómo quedaría con las adiciones y las modificaciones que usted le hizo.

Secretaria:

Dice: Autoridades de Tránsito: Son autoridades de tránsito en su orden las siguientes: El Ministro de Transporte; los gobernadores y los alcaldes, los organismos de tránsito de carácter departamental, municipal o distrital; la Policía Nacional en sus cuerpos especializados de Policía de Tránsito Urbano y Policía de Carreteras; los Inspectores de Policía, los Inspectores de Tránsito, Corregidores o quien haga sus veces en cada ente territorial; la Superintendencia General de Puertos y Transporte; las Fuerzas Militares para cumplir exclusivamente lo dispuesto en el párrafo 5° de este artículo; los Cuerpos de Tránsito dependientes de las autoridades de tránsito en cada ente territorial; la adición que había leído el Senador Alsina, que venía de Cámara, queda exactamente igual.

Honorable Senador José Matías Ortiz Sarmiento:

Pero por qué no lo dejamos como lo conocemos todos, "los Agentes de Tránsito y Transporte".

Presidente:

Déjenlo: "Los Agentes de Tránsito y Transporte", no hay ningún problema.

Secretaria:

Parágrafo 1°. Las entidades públicas o privadas a las que mediante delegación o convenio les sean asignadas determinadas funciones de tránsito, constituirán organismos de apoyo a las autoridades de tránsito.

Parágrafo 2°. El Gobierno Nacional podrá delegar en los organismos de tránsito las funciones que por ley le corresponden al Ministerio de Transporte.

Parágrafo 3°. Las autoridades, los organismos de tránsito, las entidades públicas o privadas que constituyan organismos de apoyo, serán vigiladas y controladas por la Superintendencia de Puertos y Transporte.

Parágrafo 4°. La facultad de autoridad de tránsito otorgada a los cuerpos especializados de la Policía Nacional se ejercerá como una competencia a prevención.

Parágrafo 5°. Las Fuerzas Militares podrán ejecutar la labor de regulación del tránsito en aquellas áreas donde no haya presencia de autoridad de tránsito.

Presidente:

¿Aprueban los honorables Senadores el artículo Tercero con las modificaciones y las adiciones, que le hicieron?

Secretaria:

Ha sido aprobado, señora Presidente.

Presidente:

Artículo 4°, señora Secretaria.

Secretaria:

Los Directores de los Organismos de Tránsito deberán acreditar formación profesional o experiencia de dos (2) años o en su defecto estudios de diplomado o posgrado en la materia. El Gobierno Nacional reglamentará la formación técnica, tecnológica o profesional que deberá acreditarse para ser funcionario o autoridad de tránsito.

Parágrafo 1°. El Ministerio de Transporte deberá elaborar un plan nacional de seguridad para disminuir la accidentalidad en el país que sirva además como base para los planes departamentales, distritales y municipales. El Ministerio de Transporte definirá las características de estos planes de seguridad vial.

Parágrafo 2°. El Ministerio de Transporte deberá elaborar un Plan Nacional de Seguridad para disminuir la accidentalidad en el país, que sirva además como base para los planes departamentales, metropolitanos, distritales y municipales, de control de piratería e ilegalidad.

Presidente:

Tiene la palabra el Senador Alsina.

Honorable Senador Manuel Salvador Alsina Carrascal:

Señora Presidente. Yo solicito ponerle título al artículo y propongo lo siguiente: Acreditación de formación - Programas de seguridad. Y además propongo anexarle un párrafo que diga lo siguiente:

Parágrafo 3°. El examen de Alcoholometría hace parte de los programas de seguridad. Esta prueba será practicada por los empleadores del servicio público, directa o conjuntamente con sus gremios modales, a cada conductor, antes del inicio de cada viaje o despacho. Lo anterior según lo establecido en los artículos 81, 82, 125 y 126 de la Ley 9ª de enero 24 de 1979.

Presidente:

Tiene la palabra la Senadora Esperanza.

Honorable Senadora Esperanza Muñoz Trejos:

Gracias, señora Presidente. Yo pienso que el párrafo 1° y el párrafo 2° dicen lo mismo.

Segundo. Es una pregunta para el señor Viceministro: ¿Todos estos planes de seguridad siempre para mí en la práctica son letra muerta, porque no existen en el país veedurías que hagan efectiva que realmente esos planes de seguridad van a disminuir los índices tan altos de accidentalidad? Miren el caso concreto de Transmilenio aquí en la ciudad de Bogotá; aquí nadie regula las altas velocidades, nadie, y siempre hay una responsabilidad tácita en el Ministerio de Transporte. Entonces, yo sí les quiero hacer una observación muy puntual en el sentido de que debería estipularse una veeduría pero que funcione en la práctica, señor Viceministro, que asegure a todas las personas de que efectivamente se van a disminuir los accidentes, si existen unas reglas y unas normas implementadas por el Ministerio de Transporte. Porque es que yo miro con mucha preocupación, que a todo lo largo de este Código de Tránsito se le da mucha autoridad al Ministerio de Transporte y esa autoridad la ha tenido por muchísimos años, pero vuelvo y repito, nunca se ve que se disminuyan los índices de accidentalidad porque no existe veeduría en cuanto a las normas de seguridad se refiere. A mí sí me gustaría muchísimo, que el señor Viceministro, que representa en este momento a este Ministerio de Transporte, nos explicara de una manera muy somera si se puede incluir dentro de este articulado, algo que nos garantice ciento por ciento, o por lo menos en un 90%, de que esto no va a quedar como todo lo que existe en este país, letra muerta, normas muertas y los muertos nos los reportan a diario que es de una manera escalofriante y que no hay nadie, nadie que controle a nadie.

Gracias, señora Presidente.

Presidente:

Tiene la palabra el Senador Gabriel Acosta.

Honorable Senador Gabriel Acosta Bendeck:

Gracias, Presidenta. Es para expresarles que estoy de acuerdo con lo que acaba de expresar la Doctora Esperanza, esos dos párrafos casi tienen el mismo significado, pero uno de ellos el Segundo, mucho más completo y le propongo aquí a los Miembros de la Comisión y a los

Ponentes y al Coordinador de Ponentes, que saliera el parágrafo 1°, porque el 2 es mucho más completo y aclara absolutamente todo lo que tiene que realmente ser relevante con relación al artículo 4°.

Presidente:

Tiene la palabra el Senador Vives.

Honorable Senador José Ignacio Vives Menotti:

Gracias, señora Presidente. Yo pediría que se aclarara ahí el Plan de Seguridad Vial, esa palabra a continuación en el parágrafo 1°, y sí son importantes, lo que pasa es que lo que no hay es autoridad que los haga cumplir.

Sobre el parágrafo estoy de acuerdo, yo pienso que lo que distingue al parágrafo 2° del parágrafo 1°, es la frase de control de piratería e ilegalidad, esa es la única diferencia entre uno y otro. Así de que el 2 estamos de acuerdo es el mejor, es más, yo diría que el parágrafo 1° desapareciera completamente, porque al final como recomendación de adición, se determina que el Ministerio de Transporte definirá las características de estos planes de seguridad vial. Si el Ministerio es el que lo va a elaborar, en el mismo debe definirlos, no hay necesidad de que se lo volvamos a reiterar, esas son mis apreciaciones.

Presidente:

Tiene la palabra señor Viceministro.

Viceministro de Transporte: Bueno, estamos completamente de acuerdo, aún con las críticas, pues me parece que son completamente válidas. El Ministerio ya tiene un Plan Nacional de Seguridad Vial, ya está elaborado el documento. El problema radica para mi gusto es en un problema de cultura ciudadana. El factor de más alto porcentaje en accidentalidad es la velocidad, después sigue la de embriaguez. Entonces qué es lo que contempla el plan, el plan contempla una serie de normas, por ejemplo señalización, que es muy importante; una serie de cursos de capacitación a nivel de los conductores, porque yo creo que esto es más bien un problema de cultura. Por supuesto contempla lógicamente la parte sancionatoria por parte de la Policía de Carreteras y por parte de la Superintendencia de Puertos y Transporte, para que el infractor sienta que hay una autoridad que lo va a sancionar si no cumple con esa normatividad pero el Ministerio está, repito, ya trabajando, ya tiene muy adelantado el plan de integridad vial, con todos esos factores de educación, de señalización, de publicidad, etc., y esperamos que el próximo Ministro y el próximo Viceministro, pues le pongan vapor a eso que está ya muy adelantado, yo creo que lo podemos tener de pronto terminado antes de este Gobierno, y dejárselo listo para que lo ponga a funcionar.

Presidente:

Citado un título para ese artículo, el título que él había solicitado. Solicitaron la supresión del parágrafo 1°, para dejarlo de reemplazo en el parágrafo 2°. El Senador Alsina, también incluyó la solicitud de un parágrafo que sería el parágrafo 3°.

Secretaría:

Se le hizo al parágrafo 2° que va a quedar de parágrafo 1°, la inclusión del término "vial", para hablar de seguridad vial.

Presidente:

Entonces vamos a leer como quedaría el artículo. Senador Alsina ¿cómo fue que usted solicitó el título del artículo 4°?

Honorable Senador Manuel Salvador Alsina Carrascal:

"Acreditación de formación - Programas de seguridad", para que corresponda con el contenido y anexarle un parágrafo 3°, que diría de la siguiente manera, que sería segundo en estas circunstancias: "El examen de Alcoholometría, hace parte de los programas de seguridad. Esta prueba será practicada por los empleadores del servicio público, directa o conjuntamente con sus gremios modales, a cada conductor, antes del inicio de cada viaje, o despacho". Lo anterior según lo establecido en la Ley 9ª de enero 24 de 1979.

Yo no tengo ningún inconveniente si queda mejor ubicado en otro artículo, lo que me interesa es que tengan la obligación las empresas de realizar este examen.

Presidente:

Entonces guarde su parágrafo para el tema de seguridad vial. Tiene la palabra el señor Ponente.

Honorable Senador Guillermo Santos Marín:

Es para adicionar un parágrafo: "Los Cuerpos Especializados de Policía de Tránsito Urbano y Policía de Carreteras de la Policía Nacional y los Cuerpos Especializados de Agentes de Policía de Tránsito dependientes de los organismos de tránsito departamental, metropolitano, distrital y municipal, deberán acreditar formación técnica o tecnológica en la determinada materia".

Presidente:

Tiene la palabra Senadora Esperanza.

Honorable Senadora Esperanza Muñoz Trejos:

Gracias, señora Presidente. Bueno, me disculpa señor Viceministro, yo no quedé muy a gusto con la explicación de lo que está operando en este momento, ni lo que piensan hacer, sino porque yo me voy a la práctica, mi formación es totalmente por mi profesión, mi formación es técnica y de ahí no me puedo salir lamentablemente, entonces no quedé a gusto realmente con la explicación sobre esas normas y soy reiterativa en que dentro de este artículo quede estipulada una veeduría específica, que se le hará al Ministerio de Transporte, encaminado a que se le haga vigilancia a las normas que se están en este momento implementando o van a implementarse, ya sea para este Gobierno o el futuro, por que la idea de este código es que no es para este Gobierno ni para el siguiente, sino para tiempo. Entonces a mí sí me gustaría y yo le pedí de una manera muy comedida al Senador Alsina, que nos ayudase a elaborar un parágrafo 3°, en donde se hablaría sobre esa veeduría específica para las normas de seguridad para este proyecto.

Presidente:

¿Quién haría la veeduría?

Nuevamente la honorable Senadora Esperanza Muñoz Trejos:

Precisamente eso es lo que nosotros vamos a elaborar. Gracias, señora Presidente.

Presidente:

Tiene la palabra el Senador Alsina.

Honorable Senador Manuel Salvador Alsina Carrascal:

Yo entiendo y aplaudo la iniciativa de la Senadora Esperanza, que me parece que debe precisarse más lo que tiene que ver con el cumplimiento de la seguridad vial, porque el gran aporte de este código es que es muy preciso primero en buscar educación vial, educación en circulación y tránsito, y en segundo lugar, dos aspectos importantes: Luchar contra el alcoholismo presente en el manejo de vehículos; y luchar contra la velocidad de los vehículos que son los dos elementos que más producen accidentalidad en este país. Entonces la pregunta que hizo la Presidente, es la que me llama la atención, es ¿quién va a ser, va a ser la Comisión Sexta?

Presidente:

Ustedes elaboran el parágrafo y luego nosotros lo sometemos a consideración, por el momento vamos a someter a consideración el artículo 4°, con el título que solicitó el Senador Alsina, con la supresión del parágrafo 1°, con la adición de un parágrafo del Senador Guillermo Santos y con las modificaciones que se hicieron en el transcurso de la discusión del articulado. Someto a consideración. Ustedes quedan pendientes de un Parágrafo que se incluirá cuando se reabra, si es necesario, la discusión sobre ese artículo. ¿Aprueban los honorables Senadores el artículo 4° con el título, la modificación, la supresión y la adición y las modificaciones pertinentes?

Secretaría:

Ha sido aprobado, señora Presidente.

Presidente:

Artículo 5°.

Secretaría:

Artículo 5°. *Demarcación y señalización vial.* El Ministerio de Transporte establecerá las características técnicas de la demarcación y seña-

lización de toda la infraestructura vial, y su aplicación y cumplimiento será responsabilidad de cada uno de los organismos de tránsito en su respectiva jurisdicción.

De igual manera, el Ministerio de Transporte reglamentará en un término no mayor de 60 días calendario posteriores a la sanción de esta ley, todo lo referente a la ubicación y colocación de vallas publicitarias y promocionales, letreros y avisos, sus características y medidas, de tal manera que no afecten la visibilidad y concentración del conductor.

Presidente:

Tiene la palabra el Senador Samuel Moreno.

Honorable Senador Samuel Moreno Rojas:

Nosotros aquí aprobamos una ley de publicidad exterior visual, al decir que el Ministerio a través de una reglamentación defina lo referente a la ubicación y colocación de vallas, estamos prácticamente que derogando esa ley. Entonces, lo que habría que adicionarle al artículo es: En los términos establecidos, no me acuerdo del número exacto de la ley.

Presidente:

Averiguaremos aquí la ley y le adicionaremos, porque si nadie se acuerda en el momento, no podemos pararlo por no conocer el número de la ley. Tiene la palabra Senadora Esperanza.

Honorable Senadora Esperanza Muñoz Trejos:

Una pregunta para el señor Viceministro. Yo voy a comentar un caso específico de mi región, yo soy vallecaucana y en mi transcurso como Concejal en dos períodos, porque en mi ciudad vi las anomalías más garrafales habidas y por haber de corrupción en lo que tiene que ver con la implementación y señalización de que está hablando este artículo. Esto es muy difícil yo lo sé y esto sería una cosa utópica, pero a mí sí me gustaría saber cómo maneja el Ministerio las pautas para precisamente frenar un poco esa corrupción de la que yo le hablo, que fue espantosa, es decir, sectores, carreteras o vías, que no necesitaban ninguna señalización y resulta que de un momento a otro aparecía una compañía por allá pirata, o una compañía extranjera y les adjudicaban la venta de la compra de una manera irrisoria, no había un control, señor Viceministro, no había un control para nosotros decir que efectivamente no se estaba haciendo un derroche de los presupuestos, porque realmente eran cosas que no eran necesarias. Usted habló ahora algo en lo de la señalización que es algo muy necesario, yo sé eso; mire, en Europa, el caso concreto de Madrid, el mismo Estados Unidos, tiene unas señalizaciones que uno va y yo le juro que nadie se pierde, pero porque está la señalización debida, mas no la que sobre, es decir, que muchas veces en algunas poblaciones, en algunas ciudades nuestras, utilizan señalizaciones que no se necesitan, simplemente es porque hay un chanchullo por debajo de cuerda.

Gracias, señora Presidente.

Presidente:

Tiene la palabra el Senador Santos.

Honorable Senador Guillermo Santos Marín:

Es que ese artículo 5° quedó pendiente, por lo siguiente: Porque en el párrafo 1°, creemos que es importante adicionar lo siguiente:

El párrafo dice lo siguiente: El Ministerio de Transporte respetará y acogerá los convenios internacionales que se hayan suscrito o se suscriban en relación con la reglamentación de la ubicación, instalación, demarcación y señalización vial. El Ministerio de Transporte, una vez sancionada esta ley reglamentará las franjas viales y sitios específicos donde no deben colocarse vallas publicitarias y promocionales, letreros y avisos que afecten la visualidad y concentración del conductor.

Presidente:

¿Usted va a hablar señor Ministro?

Viceministro de Transporte:

La pregunta es relacionada con lo que ha hecho el Ministerio para evitar la corrupción en la adjudicación de estos contratos. Yo por lo menos no tengo ninguna experiencia porque no se ha hecho ninguna adjudicación en mis tiempos; de manera que no sé de qué forma se

valdrían antes para hacer esto. Qué es lo que se está haciendo, qué es lo importante en este momento. Lo que se está haciendo como le decía hace un minuto, es un Plan Nacional de Seguridad Vial, que contempla en uno de sus capítulos la señalización y esto obedece también a normas internacionales cuáles son los tipos de señalización que se van a usar, dependiendo de las vías si son autopistas, o son vías menores, etc. Pues, yo no sabré decirle los mecanismos de adjudicación están regulados por la Ley 80 y por todos estos controles. Ahora, lo que hagan los funcionarios que les toca hacer eso, pues si yo no sé, es decir, si a mí me pregunta yo le digo aplicamos los términos de ley, se hacen las convocatorias, se hacen las calificaciones por los técnicos, etc.; pero ya lo que puedan hacer personas malintencionadas, o que no están cumpliendo su función de servidores públicos, pues ya es muy difícil uno poder decir qué va a ocurrir.

En este momento, repito se está haciendo ese plan, se están estableciendo unas condiciones mínimas para los efectos pertinentes, para cuando haya forma de abrir esas licitaciones para esas adjudicaciones y yo aspiro a que estén estos cargos a la hora que eso se vaya a hacer, porque no será ya en este Gobierno nada, entre otras cosas porque no hay plata, pues haya gente honrada y gente que cumpla con las cosas.

Honorable Senador Manuel Salvador Alsina:

Sigue en consideración el artículo 5°. Hay una observación del Senador Ciro Ramírez, en días pasados, manifestando que, el Ministerio del Medio Ambiente, señor Viceministro, tenía mucho que ver también con la aplicación de estas medidas de vallas y que debía ser quien autorizara o no, tales avisos.

Honorable Senador Samuel Moreno Rojas:

En lo referente a la reglamentación y a lo que considera la ley es, de acuerdo a lo establecido en la Ley 140 del 94.

Presidente:

Señora Secretaria, me hace el favor y leemos entonces el artículo 5°, definitivo.

Secretaria:

“El Ministerio de Transporte establecerá...” esa parte queda igual. “De igual manera el Ministerio de Transporte reglamentará en un término no mayor de 60 días calendario posteriores a la sanción de esta ley, todo lo referente a la ubicación y colocación de vallas publicitarias y promocionales, letreros y avisos, sus características y medidas, de tal manera que no afecten la visibilidad y concentración del conductor.

Parágrafo 1°. El Ministerio de Transporte respetará y acogerá los convenios internacionales que se hayan suscrito o se suscriban en relación con la reglamentación de la demarcación y señalización vial.

Honorable Senador José Matías Ortiz Sarmiento:

Por el lado de la autonomía municipal, todo lo referente a avisos y tableros en su jurisdicción y la misma Ley 140 es la que le transmite la autonomía a cada uno de los municipios, entonces aquí se la estamos entregando al Ministerio de Transporte, para que nos diga, no solamente en las carreteras sino en municipios, en distritos, a mí me parece que eso va en contravía de nuestra legislación y nuestra Constitución.

Presidente:

Porque no precisamos ese párrafo. Y es que es inconstitucional colocarle fecha al Ministerio de Transporte para reglamentación; la reglamentación debe hacerla es el Gobierno y aquí le estamos colocando sesenta días (60), una vez sancionada la ley.

Honorable Senador José Matías Ortiz Sarmiento:

Yo insistiría en que tratemos de precisar, señor Presidente, el Segundo Inciso de este artículo, frente a la autonomía municipal como está contenido en otras leyes hoy vigentes.

Presidente:

Señor Viceministro, es que hay unas vías que son nacionales, que son las que normalmente y las que deben reglamentar el Ministerio de Transporte. Entonces hablemos de vías nacionales, son las que son vías nacionales, con mucho gusto, señor doctor.

Honorable Senador Guillermo Santos Marín:

El párrafo 2 nosotros lo adicionamos de la siguiente manera: "El Gobierno Nacional, a través de la Comisión Nacional de Regulación, o a quien ellos deleguen, reglamentará una vez sancionada la presente ley, todo lo referente a las autoridades de seguridad vial como mecanismo para reducir la accidentalidad vial". Es un complemento al segundo inciso del artículo 5°, donde le da toda la facultad al Ministerio, para reglamentar en un término todo lo referente a la ubicación y colocación de vallas publicitarias promocionales, letreros y avisos, sus características y medidas de tal manera que no afecten la visibilidad y concentración del conductor.

Presidente:

En las vías nacionales.

Honorable Senador Guillermo Santos Marín:

Agregándole eso resolveríamos la situación, en las vías nacionales.

Presidente:

Tiene la palabra Senador Vives.

Honorable Senador José Ignacio Vives Menotti:

Gracias, señor Presidente. ¿Yo sé que la infraestructura vial nacional está compuesta por vías primarias, secundarias y terciarias, no?, es decir, restringir o excluir del texto de las vías urbanas, dejémoselo a los Alcaldes, que es interpretando lo que dice el Senador Matías. Entonces solamente aquí en el texto del artículo, sigue "...la demarcación y señalización de toda la infraestructura vial nacional...". Yo creo que la infraestructura vial nacional incluye las vías primarias, secundarias y terciarias, que son de manejo intermunicipal e interdepartamental y todo lo demás que es la parte que reglamenta el Ministerio de Transporte.

Presidente:

Con una observación, Senador Vives, y es la siguiente: Es que hay vías nacionales que están dentro de la ciudad, por la no existencia de lo que llaman circunvalares. Y entonces, aún esa vía nacional así pase por el centro de una ciudad, debe ser de manejo del Ministerio de Transporte. Entonces coloquémosle vías nacionales.

Honorable Senador José Ignacio Vives Menotti:

Yo pienso que quedaría así: "El Ministerio de Transporte establecerá las características técnicas de la demarcación y señalización de toda la infraestructura vial nacional y su aplicación y cumplimiento será responsabilidad de cada uno de los organismos de tránsito en su respectiva jurisdicción".

Presidente, honorable Senadora María Cleofe Martínez Martínez:

Leamos como queda el artículo 5°, señora Secretaria.

Secretaria:

"El Ministerio de Transporte establecerá las características técnicas de la demarcación y señalización de la infraestructura vial nacional y su aplicación y cumplimiento será responsabilidad de cada uno de los organismos de tránsito en su respectiva jurisdicción.

De igual manera el Ministerio de Transporte reglamentará en un término no mayor de 60 días calendarios posteriores a la sanción de esta ley, todo lo referente a la ubicación y colocación de vallas publicitarias y promocionales, letreros y avisos, sus características y medidas, de tal manera que no afecten la visibilidad y concentración del conductor".

Presidente:

¿Cómo dice usted Senador Moreno, que fue quien hizo su corrección a la redacción?

Honorable Senador Samuel Moreno Rojas:

Yo propongo dos cosas: la parte primera del artículo 5°, simplemente que se haga conforme a la Ley 140 del 94; y en el párrafo 1°, le sugiero al Senador Santos, que vaya únicamente hasta señalización vial. El párrafo 1° diría: "El Ministerio de Transporte respetará y acogerá los convenios internacionales que se hayan suscrito o se suscriban en

relación con la reglamentación de la ubicación, instalación, demarcación y señalización vial".

Secretaria:

Yo tengo una duda, en relación con la inclusión que le hace el Senador Samuel Moreno, de la mención de la Ley 140 del 94. ¿Cómo quedaría?

Honorable Senador Samuel Moreno Rojas:

"De igual manera el Ministerio de Transporte reglamentará en un término no mayor de sesenta (60) días calendarios posteriores a la sanción de esta ley, todo lo referente a la ubicación y colocación de vallas publicitarias y promocionales, letreros y avisos, sus características y medidas de tal manera que no afecten la visibilidad y concentración del conductor, conforme a lo dispuesto en la Ley 140 de 1994.

Parágrafo 1°. El Ministerio de Transporte respetará y acogerá los convenios internacionales que se hayan suscrito o se suscriban en relación con la reglamentación de la ubicación, instalación, demarcación y señalización vial".

Secretaria:

Correcto, perfecto.

Presidente:

¿Aceptan los honorables Senadores el artículo 5°, con la modificación, la adición y la supresión a que tuvo objeto en el debate de hoy?

Secretaria:

Ha sido aprobado, señora Presidente.

Presidente:

Artículo 6°, señora Secretaria.

Secretaria:

"Artículo 6. *Organismos de Tránsito*. Serán Organismos de Tránsito en su respectiva jurisdicción:

- a) La autoridad metropolitana, departamentos administrativos, institutos distritales y/o municipales de tránsito;
- b) Los designados por la autoridad local única y exclusivamente en los municipios en donde no hay autoridad de tránsito;
- c) Las secretarías municipales de tránsito dentro del área urbana de su respectivo municipio y los corregimientos;
- d) Las secretarías distritales de tránsito dentro del área urbana de los distritos especiales;
- e) Las secretarías departamentales de tránsito o el organismo designado por la autoridad, única y exclusivamente en los municipios donde no haya autoridad de tránsito.

Parágrafo 1°. En el ámbito nacional será competente el Ministerio de Transporte y los organismos de tránsito en su respectiva jurisdicción para cumplir las funciones que le sean asignadas en este código.

Parágrafo 2°. Le corresponde a la Policía Nacional en su cuerpo especializado de carreteras el control de las normas de tránsito y la aplicación de este código en todas las carreteras nacionales por fuera del perímetro urbano de los municipios y distritos.

Parágrafo 3°. Los gobernadores y los alcaldes, las Asambleas Departamentales y los Concejos Municipales, no podrán, en ningún caso, dictar normas de tránsito de carácter permanente, que impliquen adiciones o modificaciones al Código de Tránsito.

Los Alcaldes dentro de su respectiva jurisdicción podrán expedir las normas y tomarán las medidas necesarias para el mejor ordenamiento del tránsito de personas, animales y vehículos por las vías públicas con sujeción a las disposiciones del presente código.

No obstante los Alcaldes de municipios vecinos o colindantes podrán suscribir convenios interadministrativos para ejercer en forma conjunta, total o parcialmente, las funciones de tránsito que le correspondan a cada uno de ellos, dentro de las respectivas jurisdicciones que los compongan".

Presidente:

Se somete a consideración. Tiene la palabra Senador Alsina.

Honorable Senador Manuel Salvador Alsina Carrascal:

Gracias, señora Presidente. Yo solicito a la Comisión, en la parte final, permitir un inciso que diga lo siguiente, retomo el texto final: "No obstante los Alcaldes de municipios vecinos o colindantes podrán suscribir convenios interadministrativos para ejercer en forma conjunta, total o parcialmente, las funciones de tránsito que le correspondan a cada uno de ellos, dentro de las respectivas jurisdicciones que los compongan". Yo pido anexar lo siguiente: "En las anteriores medidas o convenios las autoridades darán especial protección estatal al transporte público, dada su prelación e interés general sobre el servicio particular, en concordancia con los artículos 4° y 5° de la Ley 336 de 1996".

Esto es por la circunstancia de que el servicio público de transporte es un servicio esencial y por lo tanto, requiere prelación en estos convenios.

Presidente:

Tiene la palabra el Senador Samuel Moreno.

Honorable Senador Samuel Moreno Rojas:

Yo creo que es un contrasentido lo que se está proponiendo aquí, porque es que el tema de los convenios es para ejercer funciones de tránsito, no pueden ejercer funciones de tránsito las personas que son vigiladas por los funcionarios de tránsito que es el servicio público, allí habría una contradicción muy abierta en el sentido prácticamente que serían juez y parte, estarían prestando un servicio y al mismo tiempo ejerciendo funciones de tránsito.

Presidente:

Tiene la palabra el Senador Alsina.

Honorable Senador Manuel Salvador Alsina Carrascal:

Senador Samuel, lo que sucede es esto, se autoriza o se plantea la posibilidad de convenios para el manejo parcial o total de relación allí entre municipios. Lo que se está pidiendo es que se le dé prelación al servicio público, dado que es un servicio esencial. No es que el servicio público se convierta en la autoridad allí, no, es que por ejemplo, si hay saturación en las vías, el servicio público tenga prelación sobre el servicio particular; es más o menos la idea, no es colocarlo como una autoridad aparte. Por eso debe ser a continuación del texto final que dice: "No obstante los Alcaldes de municipios vecinos o colindantes podrán suscribir convenios interadministrativos para ejercer en forma conjunta, total o parcialmente, las funciones de tránsito que le correspondan a cada uno de ellos, dentro de las respectivas jurisdicciones que los compongan. Luego iba a anexar lo siguiente, que es el texto que estoy proponiendo: "En las anteriores medidas o convenios las autoridades dentro de esos convenios, darán especial protección estatal al transporte público, dada su prelación e interés general". Es lo que estoy planteando.

Presidente:

Tiene la palabra el Senador Matías.

Honorable Senador José Matías Ortiz Sarmiento:

Sí, señora Presidente, creo que hay algo de confusión que sería conveniente, que el Senador Alsina nos ayudara a esclarecer mucho más. Yo creo que la inquietud del doctor Alsina, va más dirigida a la coordinación que debe establecerse entre municipios circunvecinos en materia de transporte público, pero como este es un Código de Tránsito y la Ponencia, pues nos habla es de la coordinación en cuanto a las responsabilidades o funciones de tránsito; me parece que no cabría el acápite que él propone. Eso debe estar resuelto en la normatividad de transporte, cuando se habla, tanto de las áreas metropolitanas, como de los municipios que no siendo áreas metropolitanas sí coinciden en su territorio en la circulación del transporte público.

Presidente:

Tiene la palabra el Senador Alsina.

Honorable Senador Manuel Salvador Alsina Carrascal:

Lo que sucede es que hay aspectos del tema planteado que tiene que ver con transporte, pero es que hay algo muy concreto, supongamos que entre un municipio cercano a Bogotá y Bogotá, hay una saturación, es demasiado el tráfico de servicio particular, de tal manera que el servicio

público queda marginado digamos de la prelación; como estamos hablando de convenios entre esos municipios, para efectos de lograr un adecuado tránsito, decimos: Planteamos la posibilidad, la necesidad de que se le dé prelación al servicio público de transporte en ese tipo de convenios, es decir, que en el momento que se corresponda con unas restricciones por ejemplo al tráfico, que se requiera de unas restricciones diga usted, de pico y placa de todo este tipo de cosas, y que el servicio público de transporte tenga prelación sobre el servicio particular.

Presidente:

Tiene la palabra el señor Viceministro.

Viceministro de Transporte:

Esa facultad de los Alcaldes de los municipios colindantes, ya está previsto en la Ley 105; es más, en el caso de Bogotá está más que previsto, está ratificado por una Sentencia del Consejo de Estado, en donde el Ministerio ni siquiera se puede meter, es facultad del Alcalde de Bogotá y los Alcaldes circunvecinos llegar a un acuerdo. En los otros municipios el Ministerio puede hacer recomendaciones, pero la facultad ya está consagrada en otra legislación.

Honorable Senador Manuel Salvador Alsina Carrascal:

Retiro entonces la sugerencia.

Presidente:

Queda retirado el inciso propuesto por el Senador Alsina. Someto a consideración el artículo 6°. ¿Aprueban los honorables Senadores el artículo 6°?

Secretaria:

Ha sido aprobado, señora Presidente.

"Artículo 7°. *Cumplimiento régimen normativo.* Las autoridades de tránsito velarán por la seguridad de las personas y las cosas en la vía pública y privadas abiertas al público. Sus funciones serán de carácter regulatorio y sancionatorio y sus acciones deben ser orientadas a la prevención y la asistencia técnica y humana a los usuarios de las vías.

Las autoridades de tránsito podrán delegar en entidades privadas el acopio de pruebas de infracciones de tránsito, el recaudo de las multas correspondientes, la tramitación de especies venales y todos los trámites previstos en las normas legales y reglamentarias.

Cualquier autoridad de tránsito está facultada para avocar el conocimiento de una infracción o de un accidente mientras la autoridad competente asume la investigación.

Parágrafo 1°. La Policía Nacional con los servicios especializados de Policía de Carreteras y Policía Urbana de Tránsito, contribuirá con la misión de brindar seguridad y tranquilidad a los usuarios de la Red Vial Nacional.

Parágrafo 2°. La Policía Nacional reglamentará el funcionamiento de la Seccional de Formación y Especialización en Seguridad Vial, de sus Cuerpos Especializados de Policía Urbana de Tránsito y Policía de Carreteras, como Instituto docente con la facultad de expedir títulos de idoneidad en esta área.

Parágrafo 3°. El Ministerio de Transporte contribuirá al desarrollo y funcionamiento de la Escuela Seccional de Formación y Especialización en Seguridad Vial.

Parágrafo 4°. Los Organismos de Tránsito podrán celebrar contratos y/o convenios con los cuerpos especializados de Policía Urbana de Tránsito, mediante contrato especial pagado por los municipios y departamentos y celebrado con la Dirección General de la Policía. Estos contratos podrán ser temporales o permanentes, con la facultad para la Policía de cambiar a sus integrantes por las causales establecidas en el Reglamento Interno de la Institución Policial".

Presidente:

Tiene la palabra la Senadora Esperanza Muñoz.

Honorable Senadora Esperanza Muñoz Trejos:

En este artículo 7°, quería hacerle una pregunta a los señores Ponentes, de lo que se refiere a que las autoridades de tránsito, podrán delegar en

entidades privadas el acopio de pruebas de infracciones de tránsito, el recaudo de las multas correspondientes, la tramitación de especies venales y todos los trámites de normas legales y reglamentarias. Mi pregunta concreta es: ¿Cuáles son esas entidades privadas, y el por qué se piensa en entidades privadas para esta función?

Presidente:

Tiene la palabra el señor Viceministro.

Viceministro de Transporte:

Una de las cosas, por ejemplo en materia de investigación, se trata de que se puedan conseguir de pronto Instituciones Especializadas en instalación, por ejemplo de equipos de captación de imágenes en las zonas donde hay frecuentes accidentes, o cosas de esas, para que pueda suministrar esas pruebas a las autoridades de tránsito que estén investigando algún delito. En el campo por ejemplo de los comparendos, ha habido de tiempos inmemoriales en el Ministerio, un retraso en el cobro de eso porque no tienen los elementos necesarios para hacerlo. En este momento se está gestionando un decreto con el Ministerio de Hacienda, para poder entregar el cobro de esos comparendos.

Instituciones que ya están funcionando, empezaron justamente en Cali ese proyecto, hasta donde van mis informes, con muy buen éxito para que puedan hacer esos cobros que tienen varias etapas; el cobro persuasivo y luego el ejecutivo cobrando realmente. Eso ha dado muy buenos resultados y se está copiando un poquito lo de Cali para que se pueda hacer en todo el país. En la implantación de los comparendos por ejemplo, ya hay unos sistemas muy estrictos con las nuevas tecnologías, para que impuesto el comparendo automáticamente quede registrado a través de los procedimientos tecnológicos electrónicos y se trata es de eso, que de pronto las Entidades Distritales de Tránsito, no están en capacidad de hacerlos directamente; entonces que los puedan contratar para que eso funcione.

El argumento de fondo, va a ser el mismo de qué va a pasar con esos contratos. La idea que nosotros hemos expresado, como se dice en el argot popular, del cuero salen las correas, el señor va a ganar una comisión de lo que recaude simplemente, no es que se le va a entregar plata; en el caso de Cali por ejemplo así funciona y el incremento en los recaudos ha sido muy importante, antes no se cobraba y se prescribían las acciones; ahora se está cobrando y está entrando más plata al Estado y los tipos están ganándose su trabajo.

Presidente:

Tiene la palabra Senadora.

Honorable Senadora Esperanza Muñoz Trejos:

Gracias, señora Presidente. Bueno, eso está muy bien la explicación con lo que tiene que ver con esas entidades privadas. A mí siempre me produce un poquito de escaramuza cómo se escogen esas entidades privadas y quiénes son, pero bueno, dejemos eso para que sean otros Organismos los que investiguen o los que hagan las argumentaciones pertinentes. Pero sí me queda una inquietud, señor Viceministro, en el sentido que en la práctica se ve mucho el caso de que como la sistematización en cuanto a multas y comparendos, no está realmente como debería ser, se ven los casos de personas que no les importa que les quiten la licencia en un municipio o en un departamento y se van después a otro departamento porque nada tiene que ver; entonces realmente hay mucha pérdida de cobros precisamente por eso. Entonces la pregunta concreta mía es esta: ¿Ese servicio que usted nos acaba de comentar es a nivel nacional? Entonces eso serviría para ayudar a que todos los municipios ya pudiesen descansar en cuanto a los recaudos de multas y todo esto, porque lo que se ve en la práctica en la actualidad es eso que todo mundo burla las multas y pare de contar, todo el mundo si le ponen una multa aquí en Bogotá y resulta que la persona es de Cali le importa un bledo, porque dice yo voy para Cali y a mí nada me va a pasar, ni le va a pasar nada a mi vehículo. Entonces esa es mi pregunta concreta, señor Viceministro.

Viceministro de Transporte:

El artículo 8° habla de los registros, eso se va a hacer de tal manera que la multa puesta en Titiribí, queda registrada nacionalmente. O sea, que si

el señor quiere hacer esa jugada que la están haciendo ahora, no la va a poder hacer, porque donde quiera que llegue ahí le sale en la pantalla, usted cometió una infracción en Titiribí y debe tanto. Eso está ya trabajándose.

Presidente:

Tiene la palabra Senador Matías.

Honorable Senador José Matías Ortiz Sarmiento:

Presidente y Senadores: Es que en este artículo hay varias cosas que yo creo que ameritan que nosotros le prestemos un poco de más atención y no lo pasemos tan rápido, porque contiene varias cosas, que así como pueden ser benéficas, también podrían dañar nuestro sistema democrático.

Aquí estamos hablando del cumplimiento del régimen normativo; el segundo inciso del artículo, dice: "Las autoridades de tránsito podrán delegar en entidades privadas el acopio de pruebas de infracciones de tránsito, el recaudo de las multas correspondientes, la tramitación de especies venales y todos los trámites previstos en las normas legales y reglamentarias". Me detengo aquí porque esta primera consideración, yo sé no queda imperativo, no lo hace obligatorio, "las autoridades de tránsito podrán..." acontece que ya las autoridades de tránsito están haciéndolo, en Bogotá han sido privatizadas varias de las actividades normales que cumplen las entidades de tránsito. En otras capitales del país igualmente; aquí está presente en las barras el Coronel Ramírez, fue Director de Tránsito en Barranquilla, él conoce perfectamente toda esta parte, le tocó manejar directamente una parte de eso, sé que tuvo algunas contradicciones con algunas partes. Pero creo que ahí la consideración es esta: eso va a quedar, yo sé que va a quedar, pero aquí estamos abriendo una puerta bastante grande por la cual van a pasar, yo diría que todas las entidades territoriales a nivel nacional y no le pongo más de cinco años, para que los Organismos de Tránsito territoriales desaparezcan.

A mí me parece que el Ministerio de Transporte le hace un flaco servicio al país impulsando esta política, porque yo no soy amante de todas las privatizaciones, como tampoco me opongo a todas las privatizaciones, pero que hay que discutir cada caso en concreto y sobre ese caso opinar y discutir. Pero el que un organismo privado esté recaudando todas las multas, no quiere decir que un organismo público no lo pueda hacer; el Coronel Ramírez lo hizo en Barranquilla y de manera extraordinaria y aumentó el recaudo de la entidad de tránsito sin privatizar el cobro de las multas. Así como en otras partes se ha privatizado el cobro de las multas, también ha aumentado el recaudo, hay de aquí y hay de acá, por eso no podemos pontificar. Pero lo que sí me parece complicado de que quede como está, es esto del acopio de pruebas de infracciones de tránsito, es que esto es una función, qué tal que la Fiscalía delegue en entidades privadas el acopio de pruebas, para que el Juez pueda fallar.

Yo propongo, así me quede solo, que esa frase sea eliminada del Segundo Inciso del artículo Séptimo, donde se habla de delegar en entidades privadas el acopio de pruebas de infracciones de tránsito, porque me parece sumamente delicado. Sé que hoy la moda de las privatizaciones, no solamente en Colombia sino en toda América Latina y en buena parte del mundo, pues ha sido fuertemente impulsada por el Neoliberalismo, pero todavía me parece que es bueno resguardar la instrucción o la impartición de justicia en nuestro país para que no privatizemos esto ¡por Dios! ya están hablando de privatizar las cárceles también.

Presidente:

Concrete Senador, hágame el favor, ¿usted propone que suprimamos el acopio de pruebas?

Honorable Senador José Matías Ortiz Sarmiento:

Eliminemos donde dice: "...el acopio de pruebas de infracciones de tránsito...". Considero que eliminemos eso.

Que eliminemos lo de informante, propone acá el Senador. Allí incluimos todos los trámites previstos en las normas legales y reglamentarias, es decir, no queda títere con cabeza; todos los trámites, todo el Código, todo cuanto se habla de los trámites que están contenidos aquí,

se puede privatizar; y a mí me parece eso bastante delicado. Entonces para qué tenemos los organismos de tránsito, de cualquier orden, de carácter público. Dejo esa pregunta en el ambiente.

Por otro lado, señora Presidente, honorables Senadores, me parece conveniente que en el parágrafo 2º, le introduzcamos una ligera modificación, porque con todo el respeto que me merece la Institución Policía Nacional, a mí me parece que nos estamos inmiscuyendo en algún terreno de competencia del Ministerio de Educación. Por aquí le estamos dando facultades a la Policía a través de un Instituto docente, para expedir títulos de idoneidad en esta área. Yo sugiero señora Presidente, que le agreguemos una frase que diga: "...en concordancia con la Ley 115 de 1994". Esa es mi propuesta.

Y bueno, el parágrafo 4º, pues yo sé que eso está ocurriendo, en donde organismos de tránsito, no organismos, municipios o distritos, están celebrando contratos o convenios con los Cuerpos Especializados de Policía. Allí pues mi inquietud sería hasta dónde nosotros les damos, no vía libre, sino dejamos la puerta totalmente abierta, para que los organismos de tránsito celebren contratos con la Policía, o como se dice por allí en alguna parte del artículo, lo que se establece entre estas entidades son convenios interadministrativos. Usted que es Abogado doctor Vives, me podrá sacar de esa duda, pero sí tengo allí una inquietud sobre la conveniencia de lo uno o de lo otro.

Gracias, señora Presidente.

Presidente:

Tiene la palabra el Senador Vives.

Honorable Senador José Ignacio Vives Menotti:

Gracias, señora Presidente. Realmente para efectos legales y de interpretación, lo que se considera contrato y/o convenio. El convenio se utiliza más entre las entidades administrativas antes que el contrato, son convenios interadministrativos que suscriben los entes públicos, para desempeñar funciones a cargo de uno por parte del otro. En un momento dado se puede suprimir la palabra contrato, aun cuando ahí lo dice: contratos y/o convenios, lo que sobra no daña, digo yo.

Presidente:

Tiene la palabra el Senador Alsina.

Honorable Senador Manuel Salvador Alsina Carrascal:

Yo no sé si el Senador Matías podría aceptar colocarle a su preocupación, en cuanto al manejo de lo privado, una excepción, exceptuando la valoración de la prueba, es decir, dejar el texto tal como está, pero colocándole: "...exceptuando la valoración de la prueba", porque es allí donde estaría la preocupación suya; no es que una entidad lleve una fotografía por ejemplo, ni lleve un croquis, ni lleve nada de esas cosas, eso es aceptable me parece a mí y eso no trae problemas; lo que traería problemas es la valoración de esa prueba. Es que esa sí le corresponde indiscutiblemente al Estado, le corresponde a las autoridades. Sí sería para que usted lo considerara porque me parece viable su preocupación.

Presidente:

Tiene la palabra el Senador Vives.

Honorable Senador José Ignacio Vives Menotti:

Yo sí estoy de acuerdo con el Senador Matías. El acopio de las pruebas está a cargo de las partes del proceso y en este caso una entidad privada no es parte dentro de un proceso. O es la autoridad directamente quien debe hacerlo juiciosamente, o es la parte en este caso quien esté involucrado en el proceso de tránsito, quien debe aportarlas al proceso en sí y valoradas por el Inspector o la autoridad correspondiente.

Presidente:

Tiene la palabra el Senador Moreno.

Honorable Senador Samuel Moreno Rojas:

Yo creo que si elimina el término del "acopio de pruebas de infracciones de tránsito...", creo que estaría resuelto el tema y simplemente lo votaríamos así, Presidente.

Presidente:

Tiene la palabra el señor Viceministro.

Viceministro de Transporte:

De hecho eso ha ocurrido toda la vida en el país, ¿no?, las pruebas las aporta el que las tiene, particulares o públicos y efectivamente el que tiene que aceptarlas o valorarlas, pues es la autoridad, de eso sí no hay discusión. Ahora, qué es lo que se visualizó en esto: En las ciudades grandes tipo Bogotá, Cali, Barranquilla, Medellín, etc., hay algunas zonas de la ciudad en donde son frecuentes los accidentes; entonces se trata como de contratar con alguien que instale equipos, un poquito el simulador es eso, ¿no?, que instale equipos que están permanentemente funcionando para que capten las imágenes cuando se presenten esos accidentes y esas imágenes son las que la autoridad va a valorar a la hora de hacer el juicio y el análisis del accidente. Entonces ese es digamos el fondo de esta alternativa.

Un poquito sobre la cosa de contrato y convenio. Resulta que el Código Civil confunde el contrato y el convenio, porque dice contrato o convenio es el acuerdo tal. Los tratadistas distinguen entre contrato y convenio, no porque sea público o privado, no. Porque el contrato tiene unas formalidades de ley y el convenio pues es una cosa verbal. Convenimos a encontrarnos a las 6 de la tarde en el Hotel Tequendama, eso es un convenio. Pero cuando usted firma un documento, eso es un contrato, pero no es porque sea público o privado.

Presidente:

Tiene la palabra el Senador Moreno.

Honorable Senador Samuel Moreno Rojas:

De acuerdo a lo que dijo el Viceministro, si eliminamos este tema de las pruebas, habría en el efecto práctico un problema. Supongamos que la ciudad de Bogotá por ejemplo, tiene delegado todo el tema de pases, de multas, tiene una cantidad de delegaciones en materia de tránsito. Por ejemplo una prueba muy sencilla, el límite de velocidad, esa firma, Servicios Especializados de Tránsito y Transporte, se llama la firma privada en la cual delegó el Alcalde, se instala con una pistola para medir la velocidad del vehículo, es muy sencillo, una persona o un vehículo que va a más de la velocidad indicada, queda registrada la velocidad; entonces si eliminamos esto, esa entidad privada no podría copiar esa prueba que es fehaciente en el sentido de que efectivamente esa persona iba violando el límite de velocidad. Entonces allí estaría acopiando esa entidad privada como lo hace hoy, la prueba y eso es lo que tiene que valorar la autoridad de tránsito; si efectivamente ese es el vehículo, esa es la placa, ese es el conductor y ese es el registro de límite de velocidad.

Porque la verdad es que en muchas entidades de tránsito, y por eso han delegado el tema de multas, recaudos, pases, se ha presentado mucha irregularidad en muchos organismos. El término podrá, le está dando unas facultades, no es un término imperativo, cada entidad y cada Alcaldía y cada Ente Territorial, decidirá dentro de sus criterios, si vale la pena o no delegar esas funciones. Pero de pronto si eliminamos este tema podríamos obstaculizar una labor eficiente que se podría hacer con organismos privados, con firmas privadas, no sé, hay una discusión ahí.

Presidente:

Tiene la palabra el Coordinador de Ponentes, el Senador Santos.

Honorable Senador Guillermo Santos Marín:

Con el ánimo de salir del atolladero, yo pienso que la discusión está girando en torno, a si es conveniente tomar la prueba por parte de un organismo particular o de un organismo oficial. A mí me parece que el problema no es la toma de la prueba, es la valoración de la prueba. Me parece que si organizamos esa parte, si le damos a un ente del Estado la facultad de valorar la prueba, no importa quién la tome, si un ente particular, o un ente oficial, pero simplemente es la valoración, yo creo que salimos del atolladero en que estamos.

Presidente:

Tiene la palabra el Senador Vives.

Honorable Senador José Ignacio Vives Menotti:

Sobre la inquietud del señor Viceministro. Sí, indiscutiblemente Contrato y Convenio lo firma el agente público, lo que pasa es que la diferencia está en la rigurosidad de las formalidades de ley; y usted lo sabe señor Ministro que el Ministerio de Transporte para conseguirse un

vehículo, prefiere antes que contratar, valga la redundancia, a través de un contrato que es rigurosamente más exigente que un convenio, con el Fondo Rotatorio de la Policía, por decir algo, para el suministro de bienes, muebles o inmuebles, para no reunir esas exigencias de ley, esa es la distinción, por eso es que dije yo aquí: contrato y/o convenio, porque por lo general el agente público se va mejor por el convenio, porque no los obliga el cumplimiento de una serie de requisitos y de formalidades que tienen los contratos.

Segundo, en cuanto al "acopio", yo creo que se está confundiendo el término, acopiar, para mí es recoger, ¿no?, yo creo que aquí sería aportar, que un ente privado aporte una prueba que ha practicado, eso es distinto de como habla el señor Ministro de las fotos o si hay cámaras de televisión en los sitios donde se produjo el accidente; obviamente, si las practicó porque tenía esa función pues las aporta, pero no las recoge, porque no va a salir el ente privado a buscar todas las pruebas que encuentre que se hayan podido producir en un accidente de tránsito para demostrar la responsabilidad que haya de uno u otro conductor, o en fin, del inculgado. Aquí yo diría que sería "aportar" esa prueba que en un momento dado se practicó por ese ente privado.

Presidente:

Tiene la palabra Senadora Esperanza.

Honorable Senadora Esperanza Muñoz Trejos:

Bueno, cuando yo leí por primera vez este párrafo que realmente es el que ha suscitado toda la discusión del artículo 7°, realmente no tenía claro que era lo que aquí sonaba y sonaba, aquí rondaba algo que no cuadra; y si bien la explicación del señor Viceministro es fácil en cuanto que nos pone el caso específico de la ciudad de Cali, de la recolección de multas a través de entidades privadas, ha dado un magnífico resultado, a mí si me preocupa algo y ya descubrí que era lo que me preocupaba de este párrafo. Yo tampoco soy muy amiga de las privatizaciones, por una sencilla razón: Hasta ahora nadie ha comprobado aquí en Colombia, que las entidades privadas sean menos corruptas que las entidades públicas u oficiales; hasta ahora nadie lo ha comprobado, o sí no que se pare el primero y lo diga; como tampoco nadie ha comprobado ni ha hecho un paralelo entre la eficiencia de lo que es lo público y la eficiencia de lo que es privado, ese es un tema que se ha discutido muchísimo y nadie hasta ahora ha dado pruebas. Pero el veneno de este párrafo, en mi sentir es el siguiente: No tanto el que sean las entidades privadas que hagan el acopio y que presenten las pruebas, es el que se tengan que encargar de todos los trámites previstos en las normas legales y reglamentarias, ahí está el veneno. ¿Por qué?, porque el que mucho abarca poco aprieta, señor Viceministro.

Entonces, usted me acaba de decir algo, las entidades no tienen dinero, ¿de dónde tendrían que sacar dinero para hacer contrataciones a esa cantidad de entidades privadas, para que se encarguen de todos los trámites y quien garantizaría que no hubiese la corrupción y que hubiese la eficiencia?

O sea, que si el Ministerio de Transporte colocó este párrafo con la premisa ciento por ciento segura, de que esas entidades privadas son la panacea, bienvenidos, entonces yo si quiero escuchar al señor Viceministro, para que nos aclare por que vuelvo y repito, el veneno está es allí, el que mucho abarca poco aprieta y no hay dinero para hacer las contrataciones a esa cantidad de entidades privadas, cuando ya hay funcionarios de las Inspecciones que tienen precisamente sus funciones específicas, que podrían cumplir con este párrafo.

Presidente:

Tiene la palabra el Senador Cristo.

Honorable Senador Juan Fernando Cristo Bustos:

No señora Presidente, para pedir suficiente ilustración y votemos, porque me parece que al paso que vamos nos faltan cien artículos del código, y terminamos el 18 de junio.

Presidente:

Bueno, como hay dos propuestas de que se excluya la palabra o la frase "...el acopio de pruebas de infracción...", yo voy a someter a consideración. Los que estén de acuerdo que se suprima, por favor levanten la mano y los que estén de acuerdo con que continúe, se deja.

Honorable Senador Samuel Moreno Rojas:

Una sustitutiva presentada por el Senador Alsina, que es "...salvo la valoración de la prueba", yo creo que esa propuesta del Senador, es la que recoge las inquietudes de nosotros.

Presidente:

Tiene razón, no lo recordaba en el momento que él había presentado esa sustitutiva. Para una moción de orden.

Honorable Senador José Matías Ortiz Sarmiento:

Para ayudar un poco en el procedimiento. Es que lo que propone el Senador Alsina, lo que él está proponiendo es que se le adicione, pero eso no resuelve mi inquietud, porque así como está el texto hoy está excluido, porque aquí habla del acopio de las pruebas e infracciones de tránsito, no está hablando de la valoración, que la hace el Inspector. Entonces yo si mantengo mi propuesta de eliminar "...el acopio de pruebas e infracciones de tránsito".

Presidente:

Tiene la palabra el Senador Alsina.

Honorable Senador Manuel Salvador Alsina Carrascal:

Mire yo voy a leerlo como propongo que quede, queda así el inciso 2°: "Las autoridades de tránsito podrán delegar en entidades privadas el aporte de pruebas de infracciones de tránsito, el recaudo de las multas correspondientes, la tramitación de especies venales y todos los trámites previstos en las normas legales y reglamentarias, salvo la valoración de dichas pruebas".

Presidente:

Vamos a someter a consideración la sustitutiva del Senador Matías y luego sometemos la del Senador Alsina.

Honorable Senador José Matías Ortiz Sarmiento:

Que se suprima la frase donde dice "...el acopio de pruebas de infracciones de tránsito".

Presidente:

Los que estén por la del Senador Matías, sírvanse levantar la mano. Estamos votando, Senadora.

Honorable Senadora Esperanza Muñoz Trejos:

Por eso, estamos votando, entonces yo lo que quiero decir, para yo poder votar con lo que el Senador está proponiendo, yo quiero también decir, que además suprimir "...y todos los trámites previstos en las normas legales y reglamentarias".

Presidente:

Los que estén de acuerdo con la del Senador Matías, por favor levanten la mano.

Secretaria:

Dos votos en favor.

Presidente:

Los que estén en contra de la del Senador Matías.

Secretaria:

Siete en contra de la proposición del Senador José Matías.

Presidente:

Los que estén de acuerdo por la propuesta de la Senadora Esperanza Muñoz, por favor levanten la mano.

Secretaria:

Dos a favor de la propuesta de la Senadora Esperanza.

Presidente:

Los que estén en contra de la proposición de la Senadora Esperanza.

Secretaria:

Siete en contra.

Presidente:

Vamos a votar ahora la proposición del Senador Alsina, que ya se leyó. Los que estén de acuerdo que levanten la mano.

Secretaria:

Siete.

Presidente:

Y los que estén en desacuerdo, levanten la mano. Senadora Esperanza. Ahora vamos a someter a consideración el artículo 7°.

Honorable Senador José Matías Ortiz Sarmiento:

Yo propuse en mi primera intervención, que el párrafo 2° que dice: "La Policía Nacional reglamentará el funcionamiento de la Seccional de Formación y Especialización en Seguridad Vial, de sus cuerpos especializados de Policía Urbana de Tránsito y Policía de Carreteras, como Instituto docente, con la facultad de expedir títulos de idoneidad en esta área", se le adicione "en concordancia con la Ley 115 de 1994".

Presidente:

¿Aprueban los honorables Senadores?

Secretaria:

Ha sido aprobado el artículo 7°.

Honorable Senador José Matías Ortiz Sarmiento:

Falta otra, doctora. El doctor Vives ha polemizado, yo inicialmente también propuse: El párrafo 4°, donde habla de contratos y, o convenios, yo creo que es más favorable para la Policía dejarlo como convenios y no como contratos, entre otras razones, doctor Vives usted me corregirá, porque los contratos estarán sometidos a la Ley 80 y los convenios no.

Presidente:

Tiene la palabra, señor Viceministro.

Viceministro de Transporte:

Hay excepción especial. Los contratos entre las entidades públicas no están sometidos a eso, se puede hacer directamente. Hay excepción especial en la Ley 80.

Presidente:

Y con el párrafo 4°, como está en la ponencia. ¿Votan los honorables Senadores el artículo Séptimo con las modificaciones, la adición y todo esto?

Secretaria:

Ya está aprobado el artículo 7°.

Presidente:

Siendo las tres y media de la tarde, se levanta la sesión y se convoca para el martes a las nueve de la mañana.

El Presidente,

María Cleofe Martínez Martínez.

El Vicepresidente,

Manuel Salvador Alsina C.

La Secretaria General,

Albertina Manjarrés Cotes.

Auto de sustanciación

En los términos anteriores fue aprobada el Acta número 19 de la sesión del día 15 de mayo de 2002, que consta de 69 folios.

De acuerdo con la Ley del Reglamento se firma el anterior auto, a los diecinueve (19) días del mes de junio de 2002.

El Presidente,

María Cleofe Martínez M.

El Vicepresidente,

Manuel Salvador Alsina C.

La Secretaria General,

Albertina Manjarrés Cotes.