REPUBLICA DE COLOMBIA

GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CAMARA

(Artículo 36, Ley 5a. de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

I S S N 0 1 2 3 - 9 0 6 6

AÑO XI - Nº 285 | Bogotá, D. C., lunes 22 de julio de 2002 | EDICION DE 32 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 20 DE 2002
(mayo 21)

En Bogotá, D. C., a los veintiún días del mes de mayo de 2002, siendo las diez y cincuenta minutos de la mañana (10:50 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 Presidenta 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 - Doctora Albertina Manjarrés Cotes:

ORDEN DEL DIA

Para la sesión del martes 21 de mayo de 2002.

I

Llamado a lista

II

Consideración y aprobación del Acta número 18 del 14 de mayo de 2002.

III

Discusión de las ponencias para Primer Debate de los siguientes proyectos de ley:

1. **Proyecto de ley número 01 de 2000, 010 de 2000, 083 de 2000, 100 de 2000 Cámara**, acumulados; **números 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.*

2. **Proyecto de ley número 210 de 2001 Cámara, número 191 de 2001 Senado,** *por la cual se organiza el servicio público de la Educación Superior en las modalidades de Formación Tecnológica y Técnica Profesional.*

Ponentes: honorables Senadores *Gabriel Acosta Bendek, Ciro Ramírez Pinzón.*

IV

Lo que propongan los honorables Senadores

Presidente:

Gracias, señora Secretaria, señora Secretaria, sírvase llamar a lista.

Secretaria:

Llamado a lista.

Contestaron los honorables Senadores:

Acosta Bendeck Gabriel
Alsina Carrascal Manuel Salvador
Cristo Bustos Juan Fernando
Lizarazo Sánchez Alfonso
Martínez Martínez María Cleofe
Santos Marín Guillermo
Vives Menotti José Ignacio

Señora Presidenta, le informo que tenemos quórum decisorio.

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

Muñoz Trejos Esperanza
Ortiz Sarmiento José Matías
Ramírez Pinzón Ciro
Moreno Rojas Samuel

Con excusa justificada dejaron de asistir los honorables Senadores Carlina Rodríguez Rodríguez y Jaime Vargas Suárez.

Presidente:

Gracias, señora Secretaria. Por favor, continúe con el Orden del Día.

Secretaria:

Segundo punto: Consideración y aprobación del Acta número 18 del 14 de mayo de 2002.

Presidente:

¿Aprueban los honorables Senadores el Acta número 18 del 14 de mayo del 2002?

Secretaria:

Sí la aprueban, señora Presidenta.

Presidente:

Gracias, señora Secretaria. Tiene la palabra, Senador Gabriel Acosta.

Honorable Senador Gabriel Acosta Bendeck:

Gracias, Presidente y miembros de la Comisión. Yo quisiera pedirles a todos por una cuestión solidaria con este proyecto de ley, que toca con

las Instituciones Técnicas Profesionales y Tecnológicas, que no va a suscitar mayor discusión, para entonces pedirles que acepten la alteración del Orden del Día, discutir ese proyecto de ley y entonces entrar a la discusión del Código Nacional de Tránsito.

Presidente:

Se somete a consideración la proposición presentada por el honorable Senador Gabriel Acosta. Ha sido aprobada la proposición del Senador Gabriel Acosta, solicitando la alteración del Orden del Día.

Secretaria:

Aprobada la proposición del Senador Gabriel Acosta, se entra a la discusión del Proyecto de ley número 210 de 2001 Cámara, número 191 de 2001 Senado, *por la cual se organiza el servicio público de la Educación Superior en las modalidades de Formación Tecnológica y Técnica Profesional.*

Ponentes: honorables Senadores *Gabriel Acosta, Ciro Ramírez.*

Presidente:

Tiene la palabra, honorable Senador Gabriel Acosta.

Honorable Senador Gabriel Acosta Bendeck:

Muchas gracias, Presidente.

Este proyecto de ley sustancialmente trata del fortalecimiento de las Instituciones Técnicas y Tecnológicas, las Técnicas hasta este momento son instituciones terminales, queriendo decir, pues, que hasta ahí llegan, que no han podido, a pesar de que ha habido legislación pertinente, como el Decreto 532, no han podido ni transformarse ni ir un poco más allá de lo que realmente debe ser el sistema de Educación Superior. Entonces este proyecto recoge unas iniciativas que vienen de la Cámara y que tienen que ver con los ciclos propedéuticos. La idea es que el nivel técnico profesional tenga una trascendencia y tenga una acogida mayor de la que hoy tiene; las instituciones Técnicas Profesionales están muy limitadas, muy relegadas y todo el mundo las señala como aquellas que simplemente se dedican a la enseñanza de artes y oficios. Es cierto que hay mucho más de enseñanza en ella, pero eso no quiere decir que no podamos realmente compensar lo que les hace falta, y es que así se dediquen a lo técnico tienen que sustanciarse o fundamentarse en la teoría y en la fundamentación de un saber para que entonces en la ocupación a la que van a dedicarse los egresados, puedan realmente comportarse de tal manera que sus acciones y los resultados de su trabajo y de su producto puedan rendir bien en el campo de la producción y de los servicios.

Entonces a estas instituciones como a las otras se les ha permitido en esta ley, que a través de los ciclos propedéuticos puedan ir a egresar no solamente en el nivel técnico sino también ir más allá de él y poder egresar como tecnólogos y además como profesionales. Yo quiero decirle a la Comisión que este proyecto de ley ha sido de una u otra manera conciliado, en el sentido que ha sido discutido, analizado, no solamente con el personal del Ministerio de Educación Nacional sino con las diferentes asociaciones y lo que se está buscando es simplemente fortalecer el desarrollo de las mismas.

Así es que en cuanto a las técnicas profesionales, este proyecto de ley busca que a través de los ciclos curriculares puedan no solamente egresar Profesionales en el nivel técnico sino que también vayan a lo tecnológico y a lo profesional, y que las instituciones tecnológicas puedan, o bien transformarse en instituciones universitarias o escuelas tecnológicas, o también utilizando los ciclos propedéuticos, o sea, los ciclos curriculares, puedan egresar como profesionales, igualmente como especialistas. Entonces la cosa importante de este proyecto de ley es abrir el campo de fomento al desarrollo de la educación y facilitar la libre operación de la población, en cuanto a que puedan ingresar al nivel técnico tecnológico correspondiente y luego puedan a través de salidas que hacen al mercado laboral y a la generación de ingresos, regresar de manera libre a las instituciones correspondientes y poder seguir creciendo intelectualmente. Esto fortalece mucho no solamente a las instituciones técnicas profesionales y tecnológicas, sino que fortalece mucho todo lo que es el sistema de Educación Superior, creándoles alternativas sobre todo a los estratos pobres de la población en el nivel empresarial, todo el sector productivo está esperando que la competencia de los profesionales que egresen en estas instituciones pueda realmente rendir los beneficios en materia de servicios y en materia de producción. La sociedad reclama indiscutiblemente que se les abran espacios a estas instituciones y pienso que esta Comisión hace una cosa muy buena si aprobamos en esta sesión de hoy este proyecto de ley, que les garantice a estas instituciones un poco más de libertad institucional, de fomento a su desarrollo y que la población misma pueda beneficiarse de toda la apertura que se está abriendo en cuanto a las instituciones de que son objeto en este proyecto de ley.

También se incluye allí la figura de la transferencia con el propósito que los estudiantes puedan ser transferidos con mucha más facilidad que como hoy sucede, de una institución a otra. Entonces ese fortalecimiento que se busca a través de este proyecto de ley como igualmente el fortalecimiento operacional en lo que toca a la movilización más ágil y fácil por parte de los estudiantes con relación a este sistema de instituciones técnicas y tecnológicas, favorece indiscutiblemente el sistema de Educación Superior, fortaleciéndolo y permitiendo que el país en general se beneficie.

El proyecto de ley consta de muy pocos artículos, no sé si los miembros de la Comisión quieran que se lean todos los artículos, pero yo de todas maneras pienso que este proyecto beneficia a la Educación Superior en toda su dimensión, la democratiza, la vuelve mucho más sólida, los resultados van a ser mucho más efectivos y además no solamente las asociaciones en general sino también el personal del Ministerio conoce este proyecto, que viene siendo discutido desde unos dos o tres meses con los diferentes grupos de interés en lo que toca al articulado del proyecto. Así es que yo señora Presidenta y miembros de la Comisión, si hay alguna cosa que deba aclarar o que deba adicionar, pues yo lo hago con mucho gusto.

Presidente:

Gracias, Senador. Señora Secretaria, sírvase leer la proposición final con que termina la ponencia.

Secretaria:

Proposición:

Dese Primer Debate al Proyecto de ley número 210 de 2001 Cámara, 191 de 2001 Senado, *por la cual se organiza el servicio público de la Educación Superior en las modalidades de Formación Tecnológica y Técnica Profesional, y se dictan otras disposiciones,* junto con el texto que nos permitimos adjuntar.

Presidente:

Se somete a consideración la proposición final con que termina la Ponencia. Se abre la discusión, anuncio que va a cerrarse ¿aprueban los honorables Senadores? Tiene la palabra la Senadora Esperanza Muñoz.

Honorable Senadora Esperanza Muñoz Trejos:

Gracias, señora Presidenta. A ver, yo quería hacer una proposición con respecto al proyecto, a ver si era viable, era ver si dábamos un compás de espera hasta la próxima semana, porque tengo conocimiento de que el señor Ministro de Educación tiene unos aportes bien interesantes sobre ese proyecto y pidió de una manera muy comedida si era posible que le diéramos la espera, para que la próxima semana él pudiese dar esos aportes.

Presidente:

Gracias, Senadora. Tiene la palabra el Senador Cristo.

Honorable Senador Juan Fernando Cristo Bustos:

Señora Presidenta, yo creo que este proyecto está en el Orden del Día de la Comisión desde hace ya varias sesiones, me parece que la Comisión no puede estar esperando siempre a que aparezcan los funcionarios de turno, cuando ellos los quieran hacer, para tomar nuestras propias decisiones. Yo sugeriría señora Presidenta, que le demos debate hoy mismo a ese proyecto porque, Senadora Esperanza Muñoz, entendiendo su posición, aplazar una semana el proyecto prácticamente significaría hundir el proyecto y nos queda muy apretado el tiempo y yo creo que no merece un proyecto tan importante esa suerte de que se hunda por trámite, teniendo en cuenta además que esta no es la primera sesión de la Comisión en la cual se incluye en el Orden del Día el proyecto. Yo creo que si el Ministro estaba interesado en el proyecto, bien hubiera podido desde hace varias semanas enviar sus comentarios por escrito o venir a explicarnos la posición del Ministro. Por eso yo sugeriría, señora Presidenta, que le demos Primer Debate a este proyecto y que si el Ministro tiene unas observaciones que pueden resultar muy relevantes para el proyecto, pues las haga llegar a la Comisión para ya el estudio del Ponente en la Ponencia para la Sesión Plenaria del Senado.

Presidente:

Gracias, Senador Cristo. Tiene la palabra, Senadora Esperanza.

Honorable Senadora Esperanza Muñoz Trejos:

Gracias, señora Presidenta. Sí, realmente acabo de enterarme por parte del Ponente de que efectivamente sí hubo varias reuniones por parte del Ministerio y por parte del Senador, o sea que si ya hubo ese acercamiento, entonces yo también estoy de acuerdo de que no se le dé más demora al proyecto porque eso conllevaría a que se hundiera. Gracias, señora Presidenta.

Presidente:

Gracias, honorable Senadora. Senador Gabriel Acosta ¿tiene alguna sugerencia que hacer con respecto?

Honorable Senador Gabriel Acosta Bendeck:

No, a mí me parece, Presidente y miembros de la Comisión, que este proyecto realmente merece hoy que se le dé la discusión en la Comisión Sexta y que se apruebe, y entonces lo que hacemos es que cualquier concepto respetable que tenga el Ministerio y cualquier consideración adicional lo tratamos y lo conversamos con ellos en estos días que vienen, Dios mediante, para que entonces cualquier posible inquietud que tenga el Ministerio y que pueda realmente reflejarse en el articulado, lo podamos hacer en el debate que viene para Plenaria del Senado, y de esa manera, pues, indiscutiblemente, pues, que el proyecto de ley llene las condiciones y los requisitos que se imponen. Como dijo la doctora Esperanza y el Senador Juan Fernando Cristo, realmente nos reunimos en muchas ocasiones con el Ministerio y como me acaba de comunicar el Asesor del Ministro, que el CESU se acaba de pronunciar sobre algunas consideraciones que tocan el proyecto de ley y yo le acabo entonces de decir que conversaríamos eso, para que entonces cualquier sugerencia que pueda ser tenida en cuenta y que sea objeto de cualquier modificación del articulado, lo hagamos conjuntamente en el Debate de la Plenaria.

Presidente:

Continúa la discusión, anuncio que va a cerrarse ¿aprueban los honorables Senadores la proposición final con que termina la Ponencia?

Secretaria:

Ha sido aprobado, señora Presidenta.

Presidente:

Tiene la palabra, Senador Cristo.

Honorable Senador Juan Fernando Cristo Bustos:

Le pediría, señora Presidenta que votemos en bloque el articulado del proyecto.

Presidente:

Se somete a consideración votar en bloque el articulado del proyecto. ¿Aprueban los honorables Senadores?

Secretaria:

Sí lo aprueban, señora Presidenta. Título del Proyecto: *por la cual se organiza el servicio público de la Educación Superior en las modalidades de Formación Tecnológica y Técnica Profesional, y se dictan otras disposiciones.*

Presidente:

¿Aprueban los honorables Senadores el Título del Proyecto?

Secretaria:

Sí lo aprueban, señora Presidenta.

Presidente:

Se nombra para Segundo Debate al Senador Gabriel Acosta y al Senador Ciro Ramírez.

Presidente:

Continúe con el Orden del Día.

Secretaria:

Continuación de la discusión de los Proyecto de ley números 001 de 2000, 010 de 2000, 083 de 2000, 100 de 2000, Cámara, acumulados; números 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 *Santos, Lizarazo, Martínez, Alsina, Ramírez y Cristo.*

Presidente:

Vamos a continuar con el mismo procedimiento que tuvimos la semana pasada en la discusión del proyecto. Tiene la palabra, Senador Vives.

Honorable Senador José Ignacio Vives Menotti:

Gracias, señora Presidenta. He recibido en el curso de los días viernes y el de hoy dos comunicaciones que me gustaría comentarlas con los señores ponentes, a ver si fueron en su oportunidad tenidas en cuenta. Una de ellas es dirigida del Fondo de Previsión Vial, entidad sin ánimo de lucro dirigida por Nelson Galeano, en la que hace una proposición al artículo 4° y otra, del Presidente de la Sociedad Colombiana de Ingenieros, que presenta una serie de recomendaciones para ser incluidas en el proyecto de ley. No sé si en algún momento con los señores Ponentes tuvieron la oportunidad de discernir al respecto y llegar a algunas conclusiones porque creo que sí serían interesantes y si están en el articulado que ya ha sido aprobado, yo solicitaría, si los compañeros de la Comisión así lo quieren, reabrir la discusión de esos artículos.

Presidente:

Le hago una propuesta, honorable Senador, como todos vamos a estar recibiendo en el transcurso del debate comunicados, manifiestos, de todo, nosotros podemos guardar esto y al final, cuando ya hayamos estudiado todos los artículos, los artículos que tengan necesidad de reabrirse, entonces se reabre el debate con ellos, pero si nosotros nos regresamos, vamos a perder tiempo. Entonces, señor Coordinador de Ponentes, vamos a abrir el estudio del artículo 8°. Señora Secretaria, sírvase leer el artículo 8° del Código.

Secretaria:

"Capítulo III, Registros de Información; artículo 8°. Registro Unico Nacional de Tránsito, R.U.N.T. El Ministerio de Transporte pondrá en funcionamiento directamente o a través de entidades públicas o particulares el Registro Unico Nacional de Tránsito, R.U.N.T., en coordinación total, permanente y obligatoria con todos los organismos de tránsito del país.

"El R.U.N.T. incorporará por lo menos los siguientes registros de información:

"1. Registro Nacional de Automotores.

"2. Registro Nacional de Conductores.

"3. Registro Nacional de Empresas de Transporte Público y Privado.

"4. Registro Nacional de Licencias de Tránsito.

"5. Registro Nacional de Infracciones de Tránsito.

"6. Registro Nacional de Centros de Enseñanza Automovilística.

"7. Registro Nacional de Seguros.

"8. Registro Nacional de Personas Naturales o Jurídicas, Públicas o Privadas que prestan servicios al sector público.

"9. Registro Nacional de Remolques y Semirremolques.

"10. Registro Nacional de Accidentes de Tránsito.

"Parágrafo 1°. El Ministerio de Transporte tendrá un plazo de dos (2) años prorrogables por una sola vez por un término de un (1) año, contados a partir de la fecha de promulgación de este código para poner en funcionamiento el R.U.N.T., para lo cual podrá intervenir directamente o por quien reciba la autorización en cualquier organismo de tránsito con el fin de obtener la información correspondiente.

"Parágrafo 2°. En todos los organismos de tránsito y transporte existirá una dependencia del R.U.N.T.

"Parágrafo 3°. Los concesionarios, si los hay, deberán reconocer, previa valoración, los recursos invertidos en las bases de datos traídos a valor presente, siempre y cuando les sean útiles para operar la concesión.

"Parágrafo 4°. Las concesiones establecidas en el presente artículo se deberán otorgar siempre bajo el sistema de licitación pública, sin importar su cuantía.

"Parágrafo 5°. La autoridad competente en cada municipio o Distrito deberá implementar una estrategia de actualización de los registros, para lo cual podrá optar entre otros por el sistema de autodeclaración.

"Quien no efectúe la declaración será sancionado con multa de 2 salarios mínimos legales mensuales, además de la imposibilidad de adelantar trámites, en materia de tránsito y transporte ante cualquier organismo de tránsito del país.

"Los Organismos de Tránsito diseñarán el formato de autodeclaración con las instrucciones de diligenciamiento pertinentes, que será suministrado al interesado sin costo alguno".

Presidente:

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

Honorable Senador Guillermo Santos Marín:

A ver, señora Presidenta, yo quería proponerles a la Presidencia y a los honorables Senadores que en virtud de un análisis un poco más tranquilo, en este fin de semana hemos logrado analizar que definitivamente el proyecto de ley que estamos estudiando, que es radicado, recoge definitivamente la esencia de los distintos estamentos que tienen que ver con el transporte a nivel nacional y que la minucia a la que nosotros hemos entrado, artículo por artículo, definitivamente nos va a llevar aquí cualquier cantidad de tiempo.

Yo encontré en los artículos del 48 al 51 que vale la pena hacerles un análisis un poco más tranquilo y el artículo 132, creo que el artículo 40 también amerita un análisis en particular. No sé, salvo propuesta diferente, me permito con todo respeto sugerir que se vote en bloque otro buen número de artículos del proyecto a fin de darle viabilidad y poder hacer que la Comisión cumpla con la tarea de estudiar este proyecto y pasarlo a la Plenaria del Senado de la República.

Presidente:

En consideración la proposición presentada verbalmente por el Coordinador de Ponentes, doctor Guillermo Santos. Tiene la palabra Senador Vives.

Honorable Senador José Ignacio Vives Menotti:

Gracias, señora Presidenta. A ver, sobre la proposición del Senador Santos, yo creo que ya los artículos que quedan son aquellos que los distintos honorables Senadores dijimos que teníamos sugerencias al respecto. Luego, no sé en la medida a qué otro bloque de artículos hace alusión él, por lo menos sobre aquellos que yo tengo algún tipo de inquietudes no los puedo votar en bloque mientras las mismas no estén lo suficientemente aclaradas.

Presidente:

Gracias, Senador. Tiene la palabra, Senadora Esperanza.

Honorable Senadora Esperanza Muñoz Trejos:

Gracias, señora Presidenta. Es sobre el mismo tema, realmente yo considero que los artículos votados en bloque fueron los que por unanimidad dijimos que no tenían discusión. Los que estamos en este momento entrando en el debate y a discutir precisamente son los que nosotros los Senadores tenemos observaciones puntuales, y es más, hay algunos artículos en los que yo considero también que nos tenemos que devolver y acepto la sugerencia suya, señora Presidenta, que lo dejemos hacia el final para hacer después un barrido total en donde en las cosas puntuales que tengamos que hacer, con referencia a ciertos artículos.

Ahora, yo quiero hacer una observación muy puntual sobre este artículo y sobre estos parágrafos que acabamos de leer de este artículo 8°. Considero importantísimo que esté sentado ahí al frente de nosotros el señor Viceministro, y es más, soy reiterativa también que el que debería de estar aquí sería el señor Ministro y no el Viceministro.

Presidente:

Está fuera del país.

Honorable Senadora Esperanza Muñoz Trejos:

Sí, lamentablemente, qué pesar que no haya coincidido porque esto para mí es un tema de mucha importancia porque es renovar el Código Nacional de Tránsito y bueno, no hay nada que hacer.

Presidente:

Para una moción de orden, Senador Cristo.

Honorable Senador Juan Fernando Cristo Bustos:

No, con el perdón de la Senadora Esperanza, antes de que entremos en el artículo, yo creo que hay que agotar la proposición del Senador Santos y quería hacer una propuesta intermedia. Hay unos artículos que pidieron los Senadores Vives y Esperanza Muñoz, que fueran excluidos. Es absolutamente lógico que si pidieron que fueran excluidos, pues sean discutidos por separado, pero tal vez tratando de interpretar la intención del Senador Santos, si recordamos, en la sesión pasada hubo muchos artículos que los propios Ponentes, el Senador Santos, el Senador Lizarazo, el Senador Alsina, solicitamos que fueran excluidos también para la discusión. A lo que se refería el Senador Santos es que esos artículos que se solicitó que fueran excluidos, ya de alguna manera fueron internamente debatidos con los Ponentes y no tienen ningún motivo de discusión adicional. Entonces, antes de entrar en la discusión, me parece importante que votemos en bloque esos articulados sobre los cuales no hubo solicitud de exclusión y después sí continuemos y así le damos mayor agilidad al debate, sin sacrificar de ninguna manera la discusión sobre los temas, sobre los cuales quieren tener una explicación más a fondo o tienen algunas propuestas los Senadores Esperanza Muñoz y José Ignacio Vives. Resumiendo, señora Presidenta, le solicitaría que el Coordinador de Ponentes leyera ese nuevo bloque de artículos, y posteriormente seguimos en la discusión, artículo por artículo.

Presidente:

Gracias, Senador Cristo. Para transparencia en nuestras actuaciones, vamos a acogernos al reglamento y el reglamento dice que si hay algún Senador que solicite la reapertura de algún artículo, se puede hacer, pero lo vamos a hacer al final, cuando ya hayamos agotado. Entonces está en consideración la proposición verbal del Senador Ponente, Coordinador de Ponentes, Guillermo Santos, de agilizar un poco el proceso.

Honorable Senador Guillermo Santos Marín:

Yo quiero aclarar, señora Presidenta, que nosotros en la sesión pasada señalábamos un bloque de artículos que ameritaban un estudio uno a uno. En el estudio que nosotros hicimos esta semana nos da para pedirle a la honorable Comisión que solo tengamos en cuenta, en lo que a nosotros concierne: Los artículos 40, 48 al 51, y el 132. Esos son los que ameritan estudiarse en forma individual; los demás, con el respeto desde luego por las sugerencias y por el articulado que los otros compañeros de Comisión están señalando que ameritan estudio individual. Entonces recogiendo ese respeto por lo que ellos están sugiriendo, nosotros proponemos este bloque para excluirlo del estudio individual.

Presidente:

Tiene la palabra, Senador Vives.

Honorable Senador José Ignacio Vives Menotti:

Gracias, señora Presidenta. Me gustaría saber qué números de artículos van a constituir ese bloque, porque independientemente a que yo haya manifestado los artículos en los que tenía algún tipo de sugerencias, posteriormente me surgieron a mí algunas inquietudes al respecto, que de pronto, si bien para ellos pueden estar claras, para mí no.

Presidente:

Pues yo creo que desde el 8° al 40 podíamos mirar, del 8° al 40, qué artículos ya están excluidos o qué artículos merecen alguna discusión de parte de ustedes. Entonces miremos del 8° al 40 todos a ver qué artículos quieren que se discutan, porque los Senadores Cristo, Santos, Alsina, Lizarazo y Martínez no tenemos ninguna proposición pendiente sobre los artículos del 8° al 40, pero si ustedes tienen alguna proposición pendiente sobre los artículos del 8 al 40, por favor pidan la palabra y señalen qué números, y empezamos la discusión de los artículos del 8° al 40.

Hay unos artículos aprobados obviamente del 8 al 40. Señora Secretaria, sírvase leer del 8° al 40 qué artículos fueron ya aprobados en bloque.

Secretaria:

El 13, 18, 19, 23, 27, 30, 31, 34, 35, 37, 38 y 39. Del 8° al 12 están sin aprobar.

Presidente:

Tiene la palabra, Senador Vives.

Honorable Senador José Ignacio Vives Menotti:

Gracias, señora Presidenta. Yo quisiera entonces sobre ese bloque de artículos, se incluyeran el 11, 14, 15, 17 y 18, para discutirlos.

Presidente:

Hasta el 40. Senadora Esperanza, sus artículos por favor.

Honorable Senadora Esperanza Muñoz Trejos:

Gracias, señora Presidenta. A ver, yo quiero hacer observaciones puntuales en el artículo 20, en el artículo 35, en el artículo 12. No más.

Presidente:

El artículo 35 ya fue aprobado. Le quedaría, Senadora, hacia el final, ¿no?

Honorable Senadora Esperanza Muñoz Trejos:

Sí, hacia el final. Correcto.

Presidente:

Tiene la palabra, Senador Alsina.

Honorable Senador Manuel Salvador Alsina Carrascal:

Sí, unas observaciones en los artículos 8°, 12, 14, 20, 25 y 40.

Presidente:

Cuáles entre el 8° y el 40, cuáles quedarían para aprobar en bloque en estos momentos. Sírvase, señora Secretaria, leer los artículos que no merecen discusión y que han sido solicitados por los honorables Senadores se excluyan de la discusión del proyecto en estos momentos.

Secretaria:

Quedarían el 9°, 10, 13, 16, 19, 21 al 24, 26 al 34.

Presidente:

Tiene la palabra, Senador Vives.

Honorable Senador José Ignacio Vives Menotti:

Gracias, señora Presidenta. Yo en la sesión pasada hablé de los artículos 24, 26, 28, 29, 33 y el 36.

Presidente:

Sírvase, señora Secretaria, leer los artículos que no tienen discusión del 8° al 40, solicitados por los honorables Senadores.

Secretaria:

9° y 10, 13, 16, 19, 21 al 23, 30 a 32, 34 y 35, 37 a 39. Han sido leídos los artículos, señora Presidenta.

Presidente:

¿Aprueban los honorables Senadores estos artículos que han sido leídos?

Han sido aprobados.

Luego seguimos con el procedimiento del 40 al 48, honorables Senadores, los artículos que para ustedes no merecen ninguna discusión. Pueden mirar, ustedes todos tienen encima de su escritorio el articulado.

Honorable Senador José Ignacio Vives Menotti:

El 43, señora Presidenta.

Presidente:

Tiene discusión... El 40, señora Secretaria. ¿Alguno más? Tiene la palabra, señora Secretaria. Del 40 al 48.

Secretaria:

Del 40 al 48 solo quedan para discutir el 40 y 43, los demás serían para someter a consideración de los Senadores.

Presidente:

¿Aprueban los honorables Senadores los artículos que no merecen discusión del 40 al 48, que han sido leídos?

Secretaria:

Han sido aprobados, señora Presidenta.

Presidente:

Del 52 al 131, honorables Senadores, los artículos que ustedes quieran que se discutan, por favor den los números, que los vamos a discutir inmediatamente.

Honorable Senadora Esperanza Muñoz Trejos:

Gracias, señora Presidenta. Yo tengo objeciones en el artículo 129, en el 101, en el 81, y en el 50.

Honorable Senador José Ignacio Vives Menotti:

Está el 49, 50, 51, 63, 65, 75, 88, 92, 93, 97, 104, 112, 115, 126, 128, 129, 101.

Presidente:

Bueno. Señora Secretaría sírvase darnos los números. Tiene la palabra, Senador Alsina.

Honorable Senador Manuel Salvador Alsina Carrascal:

Quiero que se discuta 51, 57, 88, 93, 100, 103, 120, 132, 162.

Presidente:

Estamos hasta el 131, Senador. Dejemos el 162 para después. Señora Secretaria, sírvase leer los artículos que no merecen discusión del 52 al 131.

Secretaria:

Entre los artículos citados por el Senador Alsina habría que reabrir la discusión del 100, 120 y 132 para el final.

Presidente:

Para el final porque ya fueron aprobados. Señora Secretaria, sírvase leer los artículos que no tienen discusión del 53 al 131, solicitados por los honorables Senadores de la Comisión Sexta.

Secretaria:

Que no ameritan discusión: 52 al 54, 56, 58 al 62, 66 al 68, 70 al 74, 76 al 80, 82, 84, 87, 89, 94 y 95.

Presidente:

Han sido leídos los artículos que no ameritan discusión, solicitado por los honorables Senadores. ¿Aprueban los honorables Senadores los artículos leídos?

Secretaria:

Sí lo aprueban, señora Presidenta.

Presidente:

Bueno, vamos a trabajar hasta el 131 los que ameritan discusión, porque los que ya no ameritan discusión ya quedaron aprobados. Entonces se reabre la discusión sobre el artículo 8°, ¿quieren los honorables Senadores que se lea o ya lo tienen leído todos? Tiene la palabra el Senador Vives.

Honorable Senador José Ignacio Vives Menotti:

Gracias, señora Presidenta, Con respecto al parágrafo primero, este artículo, yo digo que se está repitiendo su mismo texto hasta en la fecha de promulgación, una aparente contradicción para poner en ejercicio la ley. Por ejemplo, lo leo nuevamente, dice: "Parágrafo 1°. El Ministerio de Transporte tendrá un plazo de dos (2) años prorrogables por una sola vez por un término de un (1) año, contado a partir de la fecha de promulgación de este código, para poner en funcionamiento el R.U.N.T., para lo cual podrá intervenir directamente o por quien reciba la autorización en cualquier organismo de tránsito con el fin de obtener la información correspondiente".

Esta última parte para mí es irrelevante porque sencillamente el Ministerio puede, sin que la ley se lo determine así, puede accesar a toda la información que requiera con el fin de atender el mandamiento que le da la ley. Sin embargo, si uno observa, el artículo 9°, y me permito leerlo en el párrafo final, dice: "El Ministerio de Transporte tendrá un plazo máximo de dos (2) años prorrogables por una sola vez por un término de un (1) año contado a partir de la fecha de sanción de esta ley...". Es decir, anteriormente dice que a partir de la promulgación, aquí a partir de la sanción y está repitiendo exactamente lo mismo, para poner en funcionamiento al público el R.U.N.T.

Yo me permitiría respetuosamente solicitarle a la Comisión se excluyera este parágrafo primero.

Segundo. En el parágrafo quinto, párrafo segundo, determina: "Quien no efectúe la declaración, será sancionado con multa de dos (2) salarios mínimos legales mensuales...". Me surge la inquietud quién es el que debe, porque en el resto del artículo no lo determina así, ¿quién es el que debe o está obligado a efectuar esa declaración? Supongo que será el propietario, pero no lo determina así el articulado. No sé, señor Viceministro, como esto es iniciativa del Gobierno, si de pronto en alguna otra parte del articulado de la ley se defina que es el propietario quien está obligado a aceptar esa declaración o si de pronto sea conveniente determinarlo en el texto mismo del artículo.

Presidente:

Tiene la palabra el señor Viceministro.

Viceministro de Transporte doctor Federmán Quiroga:

Me parece bueno que se incluya que es el propietario el que debe hacer la declaración.

Presidente:

Señor Senador ¿puede hacerle usted la redacción al inciso segundo del parágrafo quinto, por favor?

Tiene la palabra, Senadora Esperanza.

Honorable Senadora Esperanza Muñoz Trejos:

Gracias, señora Presidenta. Bueno, ya mi colega dio también la observación que yo tenía puntual con este artículo 8°, pero yo tengo una

pregunta también para el señor Viceministro, en lo que conlleva con la actualización del Registro Nacional de Automotores y con un Registro Nacional de Infractores, pero con verdadero funcionamiento. A ver, señor Viceministro, recuerda que en la anterior sesión, nosotros estuvimos hablando sobre el hecho de que a veces no se hace un buen recaudo de multa precisamente por eso, porque no hay verdaderamente una actualización en lo que tiene que ver con estos registros. Yo sé que ya están vigentes, es decir, es algo que está en este momento pero que no se lleva a la práctica, entonces veo con mucha preocupación que vuelve otra vez a hablarse sobre esos registros, pero que nosotros sabemos que en la actualidad eso no funciona, entonces yo sí quería de nuevo escuchar su concepto, en qué va a hacer el Ministerio con la actualización y para hacer que sea verdaderamente funcional ese Registro Nacional de Infractores y un Registro Nacional de Automotores. Esa es mi pregunta puntual para usted señor Viceministro.

Presidente:

Tiene la palabra, señor Viceministro.

Viceministro de Transporte:

En este momento se están justamente revisando los pliegos de condiciones y el contrato mismo para efectos de concesionar este servicio. Ya están los pliegos elaborados, se hizo una contratación por Planeación Nacional para efectos de elaborar unos términos de los Pliegos de Condiciones y la estructuración de este proyecto. Los tiempos, aspiramos, para poder dejar incluso abierta la licitación, para contratar este servicio antes de que termine este Gobierno.

En los pliegos, que están al análisis de los expertos, se están calculando los tiempos justamente ajustado un poco a lo que está en este proyecto de ley, para que en esos tiempos, incluso en los dos primeros años, esté eso funcionando a nivel nacional. La idea es que haya un registro, como se dice, valga la redundancia, nacional en donde reporta todo el país, para efectos de que se eviten esas infracciones que se cometen en una parte y no se pagan porque llegan a otro municipio y no les importa. El sentido de toda esta cosa es que a través de los sistemas modernos de comunicación cualquier infractor o cualquier operación que ocurra en cualquier lugar del país esté centralizada.

Honorable Senadora Esperanza Muñoz Trejos:

¿Pero sí va a ser operativo, señor Viceministro?

Viceministro de Transporte:

Pues los técnicos dicen que eso funciona a la maravilla. Yo realmente no soy técnico pero ellos dicen que eso tiene que funcionar perfectamente si están los equipos, pueden ser puestos en manos de las gentes que tienen que cumplirlos, y eso realmente es así, salvo las fallas humanas que puedan ocurrirse porque no hagan el reporte o porque no impriman la información, pero si se hace el sistema, como dicen los técnicos, el sistema le produce a usted lo que le informe, lo que no le informe pues no lo produce, pero está montado con ese criterio.

Honorable Senadora Esperanza Muñoz Trejos:

Otra pregunta señor Viceministro: ¿y ustedes han conceptuado a través del Ministerio sobre la actualización de formatos y lo que conlleva, con comparendo y todos estos formatos, precisamente también para que entren dentro de la actualización y modernización de este sistema?

Viceministro de Transporte:

A ver, en este momento, lo que estamos haciendo por ejemplo en el caso de carga, es que se está pasando información a la DIAN, por ejemplo, para efecto de los pagos de los impuestos y toda esa cosa, y a todas las entidades que tengan que ver con eso, la Fiscalía también, se va a pasar información a través de los sistemas electrónicos, es decir, todas las entidades que tengan que ver con estos procesos van a tener la información.

Presidente:

Gracias, señor Viceministro. Continúa la discusión del artículo 8°. Tiene la palabra, Senador Alsina.

Honorable Senador Manuel Salvador Alsina Carrascal:

Sólo para tratar de aclarar el llamado Registro Nacional de Conductores, señor Viceministro. La idea es esta: Es que el concepto de conductor incluya también a quien maneja una motocicleta y una bicicleta. Entonces no sé si se requiere especificar un poco eso o sencillamente con el término Registro Nacional de Conductores se excluya, por ejemplo, a quien maneja una bicicleta.

Presidente:

Tiene la palabra, señor Viceministro.

Viceministro de Transporte:

En la primera presentación, los estructuradores de esta cosa incluso estaban incluyendo a los que manejan algunos equipos de maquinaria pesada, que tienen que salir a las vías, también estarán aquí incluidos dentro de este registro, o sea que la idea es que todo el mundo que tenga que usar un vehículo de esta naturaleza, es decir, bicicletas, motocicletas, incluso los equipos pesados de agricultura que tengan que salir, también estarían ahí.

Presidente:

Gracias, señor Viceministro. Continúa la discusión del artículo 8°. Anuncio que va a cerrarse ¿aprueban los honorables Senadores la exclusión del parágrafo primero, solicitado por el Senador Vives, y la inclusión de la siguiente frase en el inciso segundo del parágrafo 5°? Señora Secretaria, sírvase leer, como solicitó el Senador Vives, que quedara incluido en el inciso segundo del parágrafo 5°.

Secretaria:

Dice: "El propietario que no efectúe la declaración, etc...."

Presidente:

¿Aprueban los honorables Senadores, con las modificaciones y la adición presentada?

Secretaria:

Ha sido aprobado, señora Presidenta, el artículo 8°, excluyendo el parágrafo primero y quedando solamente cuatro parágrafos.

Presidente:

Sírvase leer, señora Secretaria, el artículo 11.

Secretaria:

"Artículo 11. *Formación instructores en conducción*. Para la formación de instructores en conducción, se requerirá autorización especial y se deberán cumplir los requisitos complementarios exigidos a los Centros de Enseñanza Automovilística que para tal efecto reglamente el Gobierno Nacional".

Presidente:

Tiene la palabra, Senador Vives.

Honorable Senador José Ignacio Vives Menotti:

Gracias, señora Presidenta. A ver, este capítulo que habla sobre los Centros de Enseñanza Automovilística, yo tengo entendido, y el señor Viceministro me corregirá, pero que todo lo que trata en materia de tránsito en el país lo regula el Ministerio de Transporte. Cuando la Comisión de Ponentes habla sobre Gobierno Nacional, sugeriría yo que se definiera de una vez qué estamos hablando del Ministerio de Transporte ¿Por qué razón? Porque si bien se está reglamentando todo lo que es con respecto a la formación en esta materia y los Centros de Enseñanza Automovilística, como también en cuanto al otorgamiento de las Licencias de Conducción, aparentemente habría una contradicción, ¿en qué sentido? Hablamos que el Gobierno Nacional, Ministerio de Transporte, como en el inciso segundo del artículo 12, se define las escuelas o academias de automovilismo que actualmente cuentan con autorización vigente expedida por el Ministerio de Transporte y más adelante, el artículo 17 en su numeral tercero dice: "Aprobar un examen teórico - práctico de conducción para vehículos particulares que realizarán los organismos de tránsito o las personas a quienes ellos deleguen o autoricen, o presentar un certificado de aptitud en conducción otorgado por un centro de enseñanza automovilística debidamente aprobado por el Ministerio de Educación Nacional...". Entonces sugeriría yo en particular sobre este artículo 11 y posteriormente reabrir la discusión de los artículos 13, 14 y 17, que hablan al respecto de los mismos, en el sentido que se centre esa función en cabeza del Ministerio de Transporte, es decir, la palabra Gobierno Nacional se determine, se especifique por el Ministerio de Transporte y en el artículo 17, cuando oportunamente se toque, pues definir que los Centros de Enseñanza Automovilística, debidamente

aprobados por el Ministerio de Transporte, mas no por el Ministerio de Educación Nacional, porque si no el tema va a empezar a ir de un lado a otro sin que nadie quiera tomar el asunto en sus propias manos.

Presidente:

Tiene la palabra, señor Viceministro.

Viceministro de Transporte:

Esa fue la discusión que se presentó en la Comisión de la Cámara, se planteó la idea que finalmente aquí se estaba educando a unas personas para cumplir una profesión que es la de conductor, estaba como en la idea de profesionalizar el oficio que hoy es de conductor de vehículo precisamente para los públicos. La Cámara consideró que esos aspectos relacionados con la Educación deberían ser motivo de estudio y de reglamentación de parte del Ministerio de Educación y por eso quedó lo que usted anota como esa duplicidad en ese punto. A ver, yo pensaría que de pronto es bueno dejarlo, por ser tema de transporte, y todo eso, en el Ministerio de Transporte. Ahora, que el Ministerio de Transporte se asesore, por así decirlo, del Ministerio de Educación para esos efectos, pues ese ya es un asunto de procedimiento prácticamente, entonces yo estaría como de acuerdo con la propuesta del Senador Vives.

Presidente:

Tiene la palabra, Senador Lizarazo.

Honorable Senador Alfonso Lizarazo Sánchez:

Sí, la propuesta del Senador Vives ya la habíamos discutido nosotros, los Ponentes, y habíamos inclusive recomendado que se incluyera en este artículo: Para tal efecto, reglamente el Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte en coordinación con el Ministerio de Educación. Más o menos lo que propone el Ministro.

Presidente:

Con la modificación presentada, continúa en discusión el artículo 11.

Anuncio que va a cerrarse.

¿Aprueban los honorables Senadores con la modificación presentada por el Senador Vives y el Senador Lizarazo, que es más o menos la misma?

Secretaria:

¿Cómo es la redacción entonces?

Honorable Senador Alfonso Lizarazo Sánchez:

"... a través del Ministerio de Transporte en coordinación con el Ministerio de Educación".

Presidente:

Se somete a consideración.

Ha sido aprobado.

Artículo 12. ¿Quieren los honorables Senadores que se lea el artículo 12?

Señora Secretaria, sírvase leer el artículo 12.

Secretaria:

"Artículo 12. *Capacitación*. La capacitación requerida para que las personas puedan conducir vehículos automotores y motocicletas por las vías públicas, deberá ser impartida por los Centros de Enseñanza Automovilística legalmente autorizados.

Las escuelas o academias de automovilismo que actualmente cuentan con autorización vigente expedida por el Ministerio de Transporte quedarán automáticamente homologadas para continuar capacitando conductores e instructores de conformidad con las categorías autorizadas y tendrán un plazo de doce meses para ajustarse a la nueva reglamentación en caso de ser necesario.

Parágrafo 1°. La vigilancia y supervisión de los Centros de Enseñanza Automovilística corresponderá a la Superintendencia de Puertos y Transporte o en los organismos de tránsito en quienes ellos deleguen esta función.

Parágrafo 2°. Las multas que se impongan a los centros de enseñanza automovilística serán de propiedad de los municipios donde se encuentre la sede de la escuela".

Presidente:

Tiene la palabra, Senadora Esperanza Muñoz.

Honorable Senadora Esperanza Muñoz Trejos:

Gracias, señora Presidenta. A ver, yo tengo una observación muy puntual y también va una pregunta simple para el señor Viceministro. Es lo siguiente, en este código, en este proyecto, es muy importante también pensar en los municipios pequeños porque yo pienso que también hacen parte de la geografía colombiana, entonces yo sí veo con mucha preocupación que en mucha de la redacción de estos artículos y de este proyecto no se ha tenido en cuenta los municipios pequeños. En este artículo concretamente, señor Viceministro y señores Ponentes, veo con preocupación el parágrafo segundo que dice: Las multas que se impongan a los centros de enseñanza automovilística serán de propiedad de los municipios donde se encuentre la sede de la escuela. Mi pregunta concreta es: Y en donde no existan escuelas ¿qué va a pasar entonces con esos municipios pequeños?

Presidente:

Tiene la palabra, señor Viceministro.

Viceministro de Transporte:

A ver, cuando se dice que en las multas serán del municipio en donde estén las escuelas, se le está dando oportunidad a todo el país porque donde no haya escuela, pues cómo van a poner multas.

Honorable Senadora Esperanza Muñoz Trejos:

Pero hago una pregunta, señora Presidenta: Hay municipios y para nadie es desconocido, que están totalmente en quiebra y no tendrían la capacidad de constituir esas escuelas por iniciativa propia, pienso yo. Entonces yo sí pienso que este parágrafo sí lesionaría de una manera determinante a esos municipios pequeños.

Viceministro de Transporte:

A ver, yo pienso lo siguiente. Estas son escuelas privadas, en principio. La iniciativa privada es la que monta las escuelas, el Ministerio las autoriza, de acuerdo con unos reglamentos que había que dictar y con unos requisitos técnicos para que puedan prestar ese servicio. Yo no creo que se pueda ni obligar a los municipios pequeños a que creen escuelas porque eso es facultativo de la gente de cada municipio, y por supuesto no podría uno trasladarle la multa de una escuela que está en un municipio a otro municipio.

Honorable Senadora Esperanza Muñoz Trejos:

Sí, gracias. ¿Qué pasaría entonces si esas multas fueran recogidas por los organismos de tránsito directamente, para que ellos a su vez hiciesen la distribución equitativa entre todos los municipios, señor Viceministro?

Viceministro de Transporte:

Muy complicado porque con qué criterio se hace la distribución: ¿Por habitantes? ¿por extensión? ¿Por presupuesto? Resulta un trabajo imposible de realizar. Yo pensaría que enredaríamos la cosa.

Presidente:

Tiene la palabra, Senador Alsina.

Honorable Senador Manuel Salvador Alsina Carrascal:

Gracias, señora Presidenta. El tema fundamental de este artículo es el tema de la capacitación. En ese sentido, yo quiero hacer referencia a la preocupación que existe en todos los estamentos que tienen que ver con el transporte y que tienen que ver con esta situación de tránsito en el país, que es lo referente a las Escuelas de Formación, a las Escuelas de Automovilismo. Resulta que estas escuelas de capacitación se han dedicado más que todo a tramitar las licencias de conducción y no a la verdadera formación del conductor. Esa es una preocupación que se ha dado incluso en los debates aquí con respecto al proyecto del Código. En ese sentido, yo sugiero, con todo respeto, modificar el inciso 2, que dice: "Las escuelas o academias de automovilismo que actualmente cuentan con autorización vigente expedida por el Ministerio de Transporte quedarán automáticamente homologadas...". Esa es la parte que yo quisiera que modificáramos ¿Qué texto propongo a cambio de este? Propongo: "El Ministerio de Transporte y el SENA, en un plazo de 90 días, contados a partir de la expedición de este Código de Tránsito, reglamentarán metodológicamente las exigencias de formación y calidad, intensidad horaria, módulos temáticos y prácticas a que se deben someter las personas interesadas en conducir automotores públicos,

particulares, motocicletas y bicicletas. En esta reglamentación se establecerán los criterios de idoneidad y actitud de los instructores que tengan a su cargo esta capacitación. A partir de la vigencia de la nueva reglamentación las escuelas o academias de automovilismo tendrán un plazo de 6 meses para ajustarse a él. En caso de no obtenerla, no podrán continuar funcionando y capacitando a conductores e instructores".

¿Qué pretendo y qué pretenden los que están de acuerdo con colocar las precisiones en el Código? Es precisamente ajustar y llevar a las Academias una verdadera formación, sobre todo integrada por la actividad del SENA. Eso sugiero entonces en el inciso segundo.

Y en el parágrafo segundo, dice lo siguiente: "Las multas que se impongan a los centros de enseñanza automovilística serán de propiedad de los municipios donde se encuentre la sede de la escuela". Yo sugiero anexarle a esa parte lo siguiente: "Estos recursos serán destinados a las campañas de educación y prevención vial en la jurisdicción del respectivo municipio"; es decir, especificar que esos recursos no sean utilizados para otra cosa distinta a la educación y a la capacitación ciudadana, para efectos viales. Esa sería mi sugerencia, señora Presidenta.

Presidente:

Tiene la palabra, señor Viceministro.

Viceministro de Transporte:

A ver, este es un debate también muy intenso en la Cámara porque justamente se analizaba que hay un montón de escuelas que ciertamente no son un modelo en la parte de cumplimiento con esas formalidades, para efectos de entregar las licencias, y que muchas escuelas pues simplemente venden licencias. Yo pienso que es bueno que se pongan algunos prerrequisitos que sería lo que tiene que hacer el Gobierno. Lo que de pronto encuentro es que un plazo de tres meses resulta muy corto para efectos de poder estructurar conjuntamente con el SENA y de pronto con el Ministerio de Educación, como se acaba de ver en otro artículo, un pénsum adecuado para la profesionalización del conductor, especialmente del servicio público. Pero tiene su valor entendido esa propuesta de manera que yo consideraría que vale la pena considerarla, lo único es que el plazo sí de pronto es muy corto para efectos de estructurar todo eso.

Presidente:

Tiene la palabra, Senador Alsina.

Honorable Senador Manuel Salvador Alsina Carrascal:

Es que si el señor Ministro da un concepto favorable a esto y los honorables Senadores lo aceptan, los plazos se aumentan, pero me parece muy importante tratar de arreglar esta situación, tratar de colocar en cintura las escuelas para una verdadera capacitación.

Presidente:

Tiene la palabra, Senadora Esperanza.

Honorable Senadora Esperanza Muñoz Trejos:

Señor Viceministro, gracias, señora Presidenta ¿Entonces qué pasaría con las capacitaciones que hace el Sena?

Viceministro de Transporte:

A ver, el SENA yo creo que es la primera Escuela de capacitación del país en estos temas, casi por derecho propio, tiene esa autorización. Por supuesto que es una institución que tiene reglamentaciones propias, que está autorizada por el Gobierno para impartir instrucción en un mundo de profesiones, entre ellas esta. De manera que ellos vienen haciendo incluso capacitaciones en este momento para los conductores, hay un convenio que está funcionando, se hacen cursos, creo que es cada 90 días, para darles actualización.

Honorable Senadora Esperanza Muñoz Trejos:

¿Y no entra en contravía entonces con la proliferación de todas estas otras escuelas de capacitación?

Viceministro de Transporte:

No creo que se pueda presentar.

Presidente:

Tiene la palabra Senador Samuel Moreno.

Honorable Senador Samuel Moreno Rojas:

Viceministro, en la actualidad la Ley 33 del 86 regula el tema del pénsum y todo eso a través del SENA para las Escuelas de Enseñanza de Conducción. Entonces, esta reglamentación que se propone ya está vigente y ya existe una ley aprobada por este mismo Congreso frente a lo que debe ser el pénsum y la participación del SENA en este tema de las Escuelas de Enseñanza. Estaríamos haciendo una redundancia ahí en ese sentido, porque si no en virtud de qué están obligadas las Escuelas de Enseñanza a expedir los certificados de capacitación y de aptitud en conducción. Entonces lo que se quiere aquí es darle la facultad que hoy tiene por ley el Ministerio de Transporte, para que así como existen de pronto algunas escuelas que no cumplen a cabalidad con esas funciones, pues eso es vigilancia e inspección por parte del Ministerio. Es un poco lo que pasa en el tema de Educación Superior, claro, hay unos programas de Educación Superior que no cumplen los requisitos mínimos de calidad, pero eso es una labor y una tarea que le compete al Gobierno Nacional y para eso está tanto el Ministerio como la Superintendencia, para que vigilen e inspeccionen y lleven a cabo pues todo este proceso de mejorar la calidad en el tema de las Escuelas de Enseñanza.

Presidente:

Gracias. Tiene la palabra, señor Viceministro.

Viceministro de Transporte:

Pues no conozco la Ley 33 que usted cita, no sé si las facultades se las da únicamente al SENA, para efectos de la reglamentación de los requisitos y pénsums, o si se las da al Ministerio. Yo lo que entendía de la propuesta del doctor Alsina es que el Ministerio pues coordine, entiendo, con el SENA para esos efectos.

Presidente:

Vuélvalo a leer, Senador Alsina.

Honorable Senador Salvador Alsina Carrascal:

Muchas gracias, señora Presidenta: "El Ministerio de Transporte y el SENA en un plazo de 90 días...", que podría ser de un año, para efectos de darle mayor elasticidad al asunto, "... contados a partir de la expedición de este Código de Tránsito, reglamentarán metodológicamente las exigencias de formación y calidad, intensidad horaria, módulos temáticos y prácticas a que se deben someter las personas interesadas en conducir automotores públicos, particulares, motocicletas y bicicletas. En esta reglamentación se establecerán los criterios de idoneidad y aptitud de los instructores que tenga a su cargo esta capacitación. A partir de la vigencia de la nueva reglamentación de las escuelas o academias de automovilismo tendrán un plazo de 6 meses...", podrá ser de un año, "...para ajustarse a ella. En caso de no obtenerla, no podrán continuar funcionando y capacitando a conductores e instructores".

Yo respeto la seria opinión del Senador Samuel Moreno, sin embargo, veo que como es un Código hay aspectos que deberían estar, que de pronto ya están reglamentados y ya están señalados en otras normas, pero que deberían estar aquí en el Código de Tránsito. El problema es delicado, yo llegué una vez a la conclusión que si seguíamos con esa laxitud en el manejo de la capacitación, era mejor no exigir Licencia de Conducción ¿Por qué? Es que lo que tenemos es un procedimiento que permite una corrupción total: cualquier persona, incluso menores de edad, incluso le cambian las fechas de nacimiento y ya tienen su licencia, aun más, sin pasar por la Oficina de Tránsito. Y no me estoy refiriendo a las Escuelas de Capacitación únicamente, no, hay tramitadores, hay de todo, hay una anarquía total en eso. Si de ser... se trata, yo diría que lo mejor que nos podría suceder, porque si no hay ningún requisito real, si no hay una práctica real, exigida, pues sencillamente estamos permitiendo un factor de corrupción generalizado que es comprar la licencia de conducción y ya les tienen precio, y se sabe cuánto es y todos los certificados están listos, y aun más, si no se consigue en Bogotá, desde acá se pueden pedir por correo y llegan y cada uno tiene su licencia; repito, si las cosas siguen como están, ahora que estamos hablando de un tema tan importante como el tránsito, yo preferiría que aquí mismo la Comisión tomara la decisión que sencillamente no se exigirá Licencia de Tránsito y que con la sola cédula cualquier persona puede conducir. Hay un problema delicado y es la conducción del Servicio Público de Transporte. No se ha visto, a pesar de los intentos que hay de escuelas de formación en conductores de servicio público de transporte, unos resultados adecuados en eso. Me parece que ese aspecto merece una especial atención.

Muchas Gracias.

Presidente:

Continúa la discusión del artículo 12.

Anuncio que va a cerrarse.

Tiene la palabra, Senador Lizarazo.

Honorable Senador Alfonso Lizarazo Sánchez:

Gracias señora Presidenta. El Senador Alsina propone que se cambie el inciso 2° del artículo 12. Yo estoy de acuerdo, me parece que es bueno, que en este código queden explícitas las condiciones para la licencia, habría que corregir algunas cosas y precisarlo más, por ejemplo yo creo incluso que hasta las bicicletas, me parece que eso es un poco exagerado, no sé.

Presidente:

Continúa la discusión del artículo 12. Anuncio que va a cerrarse. ¿Aprueban con la modificación que acaba de solicitar el Senador Alsina? Senador Alsina, vuelva a leer la modificación del inciso 2° del artículo 12, ¿cómo quedaría?

Honorable Senador Manuel Salvador Alsina Carrascal:

Voy a hacer con lo que he oído de los honorables Senadores, algunos cambios: "El Ministerio de Transporte y el Sena, en un plazo de un año, contado a partir de la expedición de este Código de Tránsito, reglamentarán metodológicamente las exigencias de formación y calidad, intensidad horaria, módulos temáticos y prácticas a que se deben someter las personas interesadas en conducir automotores públicos, particulares y motocicletas. En esta reglamentación se establecerán los criterios de idoneidad y actitud de los Instructores que tengan a su cargo esta capacitación. A partir de la vigencia de la nueva reglamentación, las Escuelas o Academias de Automovilismo tendrán un plazo de un año, para ajustarse a ella. En caso de no obtenerla, no podrán continuar funcionando y capacitando conductores e instructores".

Presidente:

Para una interpelación, Senador Moreno.

Honorable Senador Samuel Moreno Rojas:

Una interpelación, para una pregunta muy sencilla. Las actuales escuelas quedarían en el limbo, en el plazo de la vigencia hasta la reglamentación, porque ahí dice que a partir de la reglamentación es que cumplen los requisitos de idoneidad. ¿Entonces qué pasa entre la vigencia y los seis meses que tiene el Gobierno para reglamentar?

Presidente:

Para una interpelación, Senador Ciro Ramírez.

Honorable Senador Ciro Ramírez Pinzón:

A ver, yo sé que lo que quiere el Senador Alsina, indudablemente es coadyuvar a que la Licencia de Conducción sea bien sacada, sea lícita, que tenga presentación y eso, en eso estamos; pero tampoco no podemos atropellar que en este momento tenemos, lo que tenemos, es que mejorar la calidad, hay que ponerle veeduría a las escuelas, digamos, yo en eso tengo que jugármela, yo conozco escuelas que son buenas, hay unas que son pésimas. Entonces me parece que hay que buscarle es una veeduría, unas personas, unos rectores al lado de esas escuelas para que funcionen bien, y que en ese Código de Tránsito quede de una vez establecido. Pero así como tiene la redacción, honorable Senador, con el respeto que me merece, las desaparece prácticamente de un solo tajo, es prácticamente decirles desaparezcan y démosle toda la funcionalidad al Sena, para que ellos den con los mecanismos necesarios.

Presidente:

Tiene la palabra el Senador Alsina.

Honorable Senador Manuel Salvador Alsina Carrascal:

A ver, en parte la apreciación del doctor Samuel Moreno me gustaría precisarla en el artículo. Sin embargo, quiero comentarle al Senador Ciro Ramírez que no desaparece, esa es la manera como se redacte ya el artículo. Lo que el artículo dice es: El Ministerio de Transporte y el Sena, en un plazo de 90 días contados, digamos de la expedición, reglamentarán, es decir, no se le dice al Sena cumpla esa función, reglamentarán, o sea, lo que tenemos es que decirle a las escuelas continúen pero ajústense a la nueva reglamentación en el momento que llegue. Dejémosle a dos entidades que tienen que ver con ese asunto como es el Ministerio de Transporte, fundamentalmente y la finalidad del Sena cabe dentro de estos aspectos y vale la pena incluirla allí, es mi opinión.

Presidente:

Tiene la palabra, Senadora Esperanza Muñoz.

Honorable Senadora Esperanza Muñoz Trejos:

Doctor Alsina, y también quiero que nos dé su concepto el señor también Viceministro: Yo no soy abogada, por esto tengo aquí un enredo de la madona y es lo siguiente: Si la máxima autoridad en educación es el Ministerio de Educación, está por encima de todo y está muy bien reglamentado en la Ley 115; para qué darle nosotros más vueltas al asunto y enredar todo a través del Sena, cuando ya es el Ministerio que ya existe, que está por encima, es la máxima autoridad, señor Viceministro. Entonces yo pienso que aquí nos estamos enredando en algo que no tiene razón de ser, yo sí quiero por favor un Constitucionalista que se pronuncie sobre este tema, porque si no aquí la vamos a embarrar porque aquí estamos enredando todas las leyes y aquí estamos dándole un poder al Sena, que no tiene razón de ser.

Presidente:

Bueno vamos a hacer una cosa para agilizar esto. Voy a proponer una Comisión para que estudien la redacción de este inciso y lo volvamos a presentar inmediatamente después de estudiado el artículo 14 que es el que continúa. El Senador Alsina, el Senador Moreno, el Senador Ciro Ramírez y la Senadora Esperanza, en la Comisión de la redacción del artículo 12.

Tiene la palabra el Senador Alsina.

Honorable Senador Manuel Salvador Alsina Carrascal:

No, no hay enredos. Yo sencillamente acepto lo de la Comisión, pero no hay enredos, es precisar unos aspectos; y quería preguntarle a la Comisión, es sobre lo que propongo para anexarle al parágrafo 2°, que dice lo siguiente: "Estos recursos serán destinados a campañas de Educación y Prevención Vial en la jurisdicción correspondiente".

Presidente:

Se someterá a la discusión del mismo artículo. Señora Secretaria, sírvase leer el artículo 14.

Secretaria:

"Artículo 14. *Capacitación vehículos de servicio público*. Los Centros de Enseñanza Automovilística, ofrecerán dentro de sus programas una especial capacitación para conducir vehículos de servicio público.

El Gobierno Nacional reglamentará lo relativo a la clasificación de los Centros de Enseñanza, de acuerdo con las categorías existentes".

Presidente:

En discusión el artículo 14. Tiene la palabra Senador Vives.

Honorable Senador José Ignacio Vives Menotti:

Gracias, señora Presidente. No, este artículo también era casualmente la materia en que se ha estado discutiendo, que se definió en el artículo 11 que el Gobierno Nacional, en cuanto a los requisitos y las autorizaciones especiales en materia de Centros de Enseñanza Automovilística, será el Ministerio de Transporte en coordinación con el Ministerio de Educación. El Inciso 2°. dice: "El Gobierno Nacional reglamentará lo relativo a la clasificación de los Centros de Enseñanza...", era como definir el Ministerio de Transporte en vez del Gobierno Nacional

Presidente:

Se somete a consideración con la modificación presentada por el honorable Senador del Inciso 2° del artículo 14. No será el Gobierno Nacional, sino el Ministerio de Transporte. ¿Aprueban los honorables Senadores el artículo 14? Continúe, señor Secretario, con el artículo 15.

Subsecretario, doctor William Flórez Villamizar:

"Capítulo II. Licencia de Conducción. Artículo 15. Otorgamiento. La Licencia de conducción será otorgada por primera vez a quien cumpla con todos los requisitos descritos en el artículo 17 de este Código, por cualquier entidad pública o privada autorizada para el efecto por cualquier organismo de tránsito en su respectiva jurisdicción.

El formato de la licencia de conducción será único nacional, para lo cual el Ministerio de Transporte establecerá la ficha técnica para su elaboración y los mecanismos de control correspondientes.

Dentro de las características técnicas que deben contener las licencias de conducción se incluirán entre otros, un código de barra bidimensional electrónico, magnético u óptico con datos del registro y un holograma de seguridad. Las licencias de conducción que no cuenten con estos elementos de seguridad deberán ser renovadas de acuerdo con la programación que expida el Ministerio de Transporte al respecto.

En caso de que el aspirante presente certificado expedido por un Centro de Enseñanza Automovilística, la licencia de conducción solamente podrá expedirse en el lugar donde tenga sede dicho centro.

Ha sido leído, señora Presidente.

Presidente:

En discusión el artículo 15.

Tiene la palabra, Senador José Ignacio Vives.

Honorable Senador José Ignacio Vives Menotti:

Gracias, señora Presidente. No, solamente es redacción. El artículo comenzando dice: "Otorgamiento. La Licencia de conducción será otorgada por primera vez a quien cumpla con todos los requisitos descritos en el artículo 17 de este Código por cualquier entidad pública o privada autorizada para el efecto por cualquier organismo de tránsito, en su respectiva jurisdicción". Hay que ser imperativo en este sentido, yo diría que a continuación, donde dice: "...en el artículo 17 de ese Código, por la...", en vez de "cualquier", "...entidad pública o privada autorizada para el efecto por..." en vez de "cualquier", "...el organismo de tránsito en su respectiva jurisdicción". Es decir, definir claramente en ese sentido.

Presidente:

Gracias, señor Senador. Continúa la discusión con la modificación presentada por el honorable Senador Vives. Anuncio que va a cerrarse. ¿Aprueban los honorables Senadores?

Secretario:

Ha sido aprobado, señora Presidente.

Presidente:

El artículo 17, señor Secretario, sírvase leer el artículo 17.

Secretario:

"Artículo 17. *Requisitos*. Podrá obtener por primera vez una licencia de conducción para vehículos, quien acredite el cumplimiento de los siguientes requisitos:

Para vehículos de servicio diferente del servicio público:

1. Saber leer y escribir.

2. Tener 18 años cumplidos.

3. Aprobar un examen teórico-práctico de conducción para vehículos particulares que realizarán los organismos de tránsito o las personas a quienes ellos deleguen o autoricen, o presentar un certificado de aptitud en conducción otorgado por un centro de enseñanza automovilística debidamente aprobado por el Ministerio de Educación Nacional, sin perjuicio de que se le pueda exigir la presentación del examen teórico-práctico.

4. Certificado de aptitud física y mental para conducir, expedido por un médico debidamente registrado ante el Ministerio de Salud antes de que entre en funcionamiento el R.U.N.T. o ante el R.U.N.T., una vez que éste empiece a operar.

Para vehículos de servicio público:

Los mismos requisitos enumerados anteriormente, a excepción de la edad mínima que será de 21 años cumplidos y de los exámenes teórico-prácticos, de aptitud física y mental o los certificados de aptitud de conducción expedidos por un centro de enseñanza que estarán referidos a la conducción de vehículo de servicio público.

Parágrafo. Para obtener la Licencia de Conducción por primera vez o la recatogorización y/o refrendación de la misma, se debe demostrar antes las autoridades de tránsito la aptitud física, mental y de coordinación motriz, valiéndose para su valoración de los medios tecnológicos sistematizados y digitalizados requeridos, que permitan medir y evaluar dentro de los rangos establecidos por el Ministerio de Transporte según los parámetros y límites internacionales entre otros: Las capacidades de visión y orientación auditiva, la agudeza visual y campimetría, los tiempos de reacción y de recuperación al encandilamiento, la capacidad de coordinación entre la aceleración y el frenado, la coordinación integral motriz de la persona, la discriminación de colores y la phoria horizontal y vertical".

Ha sido leído el artículo 17.

Presidente:

Continúa la discusión del artículo 17.

Tiene la palabra Senador Vives.

Honorable Senador José Ignacio Vives Menotti:

Gracias, señora Presidente. Volvemos al tema del Ministerio de Educación y del Ministerio de Transporte. En el numeral tercero habla que serán aprobados por el Ministerio de Educación Nacional, los Centros de Enseñanza Automovilística. Volvemos al mismo terreno, yo diría que conforme quedó en el artículo 11: "...Ministerio de Transporte en coordinación con el Ministerio de Educación".

Adicionalmente a eso, señora Presidenta, me gustaría saber cuáles fueron las razones específicas de la Comisión de Ponentes para haber aumentado la edad de otorgamiento de la Licencia de 16 años a 18 años, en particular después de tantos años en que los menores de edad han venido, con el aval de compañías de seguro, pudiendo conducir vehículos automotores. De hecho, hasta yo he visto niños que ocultamente a los trámites legales para obtener el permiso de conducción, lo hacen hoy en día a 14 o 15 años, eso es invitar nuevamente a los menores de edad a que violen las normas.

Viceministro de Transporte:

Nosotros en el Ministerio fuimos categóricos en la Comisión de la Cámara de mantener la edad de los 18 años, que es lo que trae la propuesta; en la Comisión se insistió en los 16. ¿Qué era lo que nosotros como Ministerio encontrábamos para que fuera a los 18 años? Se tiene establecido casi universalmente, por ejemplo en los seguros, que los seguros son mucho más costosos cuando el conductor es de esas edades porque se presume, no sé con cuánta razón, que hay un gran margen de descuido, para no usar otro término, en el manejo de estos equipos. Otra cosa es que la mayoría de edad, pues, en Colombia está ahora a los 18 años, entonces nosotros decíamos pues debe ser a los 18 y considerábamos que un joven de 16 años, si bien es cierto, puede que tenga un desarrollo físico ya normal, de pronto en la parte mental no es tanto y cometen muchas irresponsabilidades en esa conducción. Sin embargo, repito, la Comisión insistió en que fueran 16 años y así quedó. Ahora, la Comisión de Ponentes lo sube a 18, con lo cual nosotros como Ministerio estamos de acuerdo, no sé qué otros factores hayan tenido en cuenta ellos para esos efectos.

Presidente:

Tiene la palabra el Senador Coordinador de Ponentes.

Honorable Senador Guillermo Santos Marín:

Gracias, señora Presidenta. Simplemente el criterio que se tuvo en cuenta fue el de los actos de cierta irresponsabilidad de un menor de 18 años y que la verdad es que son muchísimos los accidentes, la accidentalidad se da pues en un porcentaje bastante crecido en menores de 18 años y además la ciudadanía se adquiere a los 18 años. Yo sé que lo que el señor Ministro... Viceministro expone es totalmente válido. Nosotros como Comisión Coordinadora simplemente lo que analizamos es que se debe de dar la facultad en el momento en que el muchacho cumple la mayoría de edad.

Presidente:

Tiene la palabra el Senador Ciro Ramírez.

Honorable Senador Ciro Ramírez Pinzón:

Hay jóvenes que cumplen los 16 años y no se les da la Licencia de Conducción si no tienen una Póliza de Seguro acreditada por los padres. Yo no se si pudiéramos facilitar también que ese joven que está entre los 16 y los 18, mientras saca su licencia, pueda tener esa salvedad, exactamente en las mismas condiciones que en este momento está ejerciendo. Yo apenas dejo ese interrogante, señor Ministro, pues para que de pronto quedara esa salvedad. Y segundo, el artículo 17 en el inciso tercero, que es el que estábamos tocando también, dice aquí yo no sé si es que hay algunas personas, y es bueno que lo digamos, ¿muchos de pronto quieren es acabar con las Escuelas de Tránsito, sí?, yo no sé, por ejemplo aquí dice: "Podrá obtener por primera vez una Licencia de Conducción para vehículos, quien acredite el cumplimiento de los siguientes requisitos:..." "... 3. Aprobar un examen teórico-práctico de conducción para vehículos particulares que realizarán los organismos de tránsito o las personas a quienes ellos deleguen o autoricen...". O sea que vuelve otra vez los peritos de Tránsito, otra vez la corrupción. Entonces yo lo que digo es: Si nosotros vamos a establecer que lo hagan los de Tránsito, acabemos las escuelas, porque aquí estamos otra vez diciéndoles a las autoridades de Tránsito que pueden sacar nuevamente las Licencias de Conducción.

Presidente:

Tiene la palabra Senador Gabriel Acosta.

Honorable Senador Gabriel Acosta Bendeck:

Exclusivamente pido la palabra para referirme a la edad de otorgamiento de la licencia. A mí me parece que es mucho más prudente, mucho más serio, mucho más maduro que coincida con la edad de ciudadanía. Es cuestión de formación, es cuestión de madurez. Hoy desafortunadamente la juventud se atreve a hacer cosas y a ingerir bebidas alcohólicas. Así que yo quiero que la Comisión sepa que yo estoy de acuerdo con la edad de 18 años para el otorgamiento de la licencia respectiva.

Tiene la palabra, Senador Lizarazo.

Honorable Senador Alfonso Lizarazo Sánchez:

Gracias, señora Presidenta. En el mismo sentido, yo pienso que la edad de 18 años es una edad un poquito más seria para un muchacho conducir un automóvil con su respectiva licencia. Ahora, autorizarlo antes de esta edad pues compromete inclusive a los mismos padres de familia, tener que soltarles el carro porque ellos ya tienen licencia, en fin, porque tienen ya permiso del Estado. Inclusive a mí me han llegado cartas de los padres de familia solicitando de que sea más estricto el Código de Tránsito en el sentido que los muchachos no tengan tan fácil acceso a esto. Los accidentes de tránsito más graves se producen los fines de semana, cuando los hijos de papi justamente sacan su automóvil y cometen las más grandes infracciones y los más grandes accidentes. Yo creo por lo menos que en el Código de Tránsito quede esa barrera, que hay una edad más responsable para que puedan adquirir el permiso del Gobierno para conducir automóvil.

Presidente:

Tiene la Palabra, Senadora.

Honorable Senadora Esperanza Muñoz Trejos:

Gracias, señora Presidenta. Bueno, yo estoy metida en otro tema y realmente estoy de acuerdo también con lo que tiene que ver con la edad. Realmente la edad de 18 años es para mí exacta, si no por lo menos cercana a la exactitud en lo que tiene que ver con responsabilidad, aunque yo pienso que a veces personas de 18 años tampoco tienen la responsabilidad absoluta pero bueno, hay que poner un límite y ese límite podría ser los 18 años. En cuanto viene a lo que estaba hablando sobre los peritos, era algo también en lo que yo quería hacer referencia porque realmente los mayores índices de corrupción que han existido siempre han sido los famosos peritos. Entonces yo no veo razón de ser en que este nuevo código se les dé vigencia de nuevo.

Segundo, volver a hacer hincapié en lo que tiene que ver con el Ministerio de Educación. El Ministerio de Educación es el ente que reglamenta todas las capacitaciones, así sean 100 horas o 50 horas las que den estas escuelas de capacitación, no tendría razón de ser que una persona la haga para acceder a su examen de aptitud, y resulta que de la noche a la mañana llega una persona y le dice que esa es la persona que por ley le tiene que dar el visto bueno. Entonces estoy totalmente de acuerdo en que ese numeral 3 quede diferente y haría una sugerencia: "Presentar el certificado de aptitud ocupacional en conducción otorgado por un Centro de Enseñanza Automovilística debidamente aprobado por el Ministerio de Educación Nacional." Vuelvo y repito, la supervisión la haría el Ministerio de Transporte y ahí yo creo que quedaría superados todos los problemas. Gracias, señora Presidenta.

Presidente:

Continúa la discusión del artículo 17. Tiene la palabra, Senador Samuel Moreno.

Honorable Senador Samuel Moreno Rojas:

A ver, Presidente, yo estoy revisando en el Código que está vigente y ahí autoriza a las personas que hayan cumplido 16 años de edad a manejar un vehículo particular, siempre y cuando exista responsabilidad solidaria de sus padres y se otorgue una caución. Yo estoy de acuerdo en que a los 16 años hay que dejarlo, me parece que el hecho que establezca la solidaridad con los padres de familia, y que se otorgue una caución, yo la verdad no conozco estadísticas, Viceministro, en el tema de accidentes de tránsito en estos momentos, no sé qué porcentaje de esos accidentes de tránsito lo cometen los menores de 18 años, es decir, la gente que hoy puede conducir un vehículo de servicio particular de 16 a 18 años, no sé si usted de pronto tenga ahí a la mano algún tipo de estadística, pero si ya tienen el permiso, si ya hoy pueden y están autorizados por la ley para manejar, si hoy tienen la solidaridad y la responsabilidad solidaria de sus padres, y aparte de eso tienen la obligación de expedir una póliza, ¿por qué vamos a negarle a esas personas que hoy ya tienen un derecho, la posibilidad de hacerlo? Entonces, en ese sentido, yo creo que lo que establece el Código actual podríamos dejarlo en las mismas condiciones.

Y estoy de acuerdo con el Senador Ciro Ramírez: Volver al perito de tránsito, pues para sacar licencia, sí me parece que es un retroceso increíble pues. Creo que eso sí sería negar todos los esfuerzos que se están haciendo en muchas partes para agilizar y para volver mucho más eficiente todo el tema de la expedición de licencias y de placas en los distintos tipos de vehículo, entonces yo creo que es importante mantener el Certificado de Capacitación, expedido por las escuelas y centros de enseñanza debidamente autorizados por el Ministerio de Transporte.

Presidente:

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

Honorable Senador Guillermo Santos Marín:

Gracias, señora Presidente. Simplemente creo que hay suficiente ilustración en el tema de la edad, me parece que debemos someter a votación para que se defina.

Presidente:

Esta en discusión, Senador, todavía hay muchas sugerencias.

Tiene la palabra, Senador Ciro Ramírez.

Honorable Senador Ciro Ramírez Pinzón:

Es lo siguiente, lástima que no tuviéramos aquí la reglamentación. En la Ley 33, Viceministro, usted lo sabe que para los jóvenes de 16 años hay restricciones para esas personas que manejan, por ejemplo: No pueden manejar en las grandes ciudades, no pueda manejar después de las 8 de la noche. Yo no sé, si está establecido en el Código. Me parece que hay que trasladar al Código, las restricciones que tiene directamente el joven para que pueda manejar a partir de los 16 años.

Presidente:

Tiene la palabra, Senador José Ignacio Vives.

Honorable Senador José Ignacio Vives Menotti:

Gracias, señora Presidenta. A ver, yo pienso que hace 20 años, se terminaba el bachillerato con 18 años, hoy hay muchachos de 15 y 16 años, pero no por esa edad el logro de muchachos juiciosos que se han preocupado por estudiar, las universidades entonces les van a decir: No usted no es lo suficiente maduro para que de pronto a los 21 años sea ingeniero. Con todo el respeto al Senador Lizarazo, le diría yo que aquellos amigos que le dijeron: No, no establezca en la ley que no pueden manejar a los 16 años, yo más bien le diría que el papá tenga la suficiente autoridad de decirle a su hijo: No te presto el carro. Hoy en día la ley establece, como bien lo anotaba el Senador Ciro Ramírez, de que fuera del título, del certificado de aptitud para conducir un automóvil que le entrega una escuela a un menor de 18 años, desde los 16 a los 18 años, además de eso la compañía de seguro le expide una póliza de seguro para amparar los eventuales riesgos que se puedan cometer en esa conducción. Además, hay una campaña de televisión, dentro de los programas para evitar el consumo de alcohol y que se maneje en esas condiciones, que determina: entregue las llaves. Yo le diría aquí al padre: No entregue las llaves. Pero no que tengamos que establecer una norma que ayude a la familia. Eso para mí es educación, es autoridad en el seno de la misma familia, que el papá tenga los suficientes pantalones para decirle a su hijo: No le puedo entregar eso. Hoy en día el Código actual de Tránsito bien lo establece, tiene un trámite, hay que confiar en que los muchachos, si una escuela le entrega un certificado de aptitud y si una compañía de seguros lo avala, pues está confiando en él. Lo que se presume es la buena fe y lo que hay que demostrar es la mala fe, no tenemos que invertir el principio en esta Comisión para cambiar la edad. No le quitemos a nuestros muchachos hoy en día la posibilidad de conducir bajo la reglamentación de la ley y no que de pronto, los hijos de papi, como decía el Senador Lizarazo, aun con reglamentación o sin ella, van a seguir conduciendo y será peor el día de mañana.

Presidente:

Tiene la palabra, Senador Alsina.

Honorable Senador Manuel Salvador Alsina Carrascal:

Presidente, lo cierto es que aquí las cosas están claras: Una opinión de la Comisión Sexta en el sentido que algunos Senadores consideran que es a partir de los 18 años, y otros consideran que se puede con restricciones, con garantías, a partir de los 16. Eso es lo que hay.

Yo quería hacer una anotación, doctor Ciro Ramírez, doctor Samuel Moreno, con respecto al problema de las Escuelas de Conducción, y es esto: Es que este problema de la edad es un problema de responsabilidad, es un problema de capacitación, de saber manejar, de saber conducir, pero también hay un problema de eficiencia de los organismos de control de tránsito, esos son los aspectos. Por eso, ustedes en la opinión que dan con respecto a que los organismos de tránsito no sometan a otro examen a quien va a recibir la Licencia de Tránsito, tienen mucha razón, pero se requiere que vaya preparado y que realmente vaya preparado y que se confíe en esa certificación que sale de las Escuelas de Conducción. ¿Cómo? Pues se requiere que esas Escuelas de Conducción estén controladas, estén reguladas y que la formación sea una formación confiable. Eso nos da mayor razón para las restricciones y para que se condicione mucho la existencia de esas escuelas a una buena capacitación. Muchas gracias.

Presidente:

Tiene la palabra Senador Lizarazo.

Honorable Senador Alfonso Lizarazo Sánchez:

Gracias señora Presidenta. Respecto a las Escuelas de Enseñanza, yo quiero referirme al punto 3 del artículo 17, donde dice: "Aprobar un examen teórico-práctico de conducción para vehículos particulares que realizarán los organismos de tránsito o las personas a quienes ellos deleguen o autoricen...". Ese párrafo podemos eliminarlo porque ahí es donde están los peritos, esas son las personas a quienes ellos deleguen o autoricen. Por lo menos ahí se podría corregir.

En cuanto a la Licencia de Conducción a los 18 años, hay que ser claro en esto porque cuando se autoriza a los 16 años, con un respaldo de una póliza de seguro que vale una millonada, lo que estamos es autorizando a los hijos de los ricos, no más porque un bachiller bueno de un colegio normal, pobre, de una familia normal, no puede pagarle un seguro al hijo para que pueda conducir, entonces para qué nos decimos mentiras. Eso es autorizando a los pudientes, a los que pueden pagar esas pólizas de seguros. Por qué no autorizamos de una vez, decimos claramente que para todo el mundo a los 18.

Presidente:

Tiene la palabra el señor Viceministro.

Viceministro de Transporte:

En lo de las escuelas y la comprobación posterior, pues eso también fue muy discutido en la Comisión de la Cámara. Lo que alegaron los señores Parlamentarios, es que algunas escuelas, estaban vendiendo los títulos simplemente. Entonces esto es como poner en cabeza del Estado una especie de comprobación de que eso sí se cumplió, de que sí se hizo esa operación. Entre otras, en los Estados Unidos y en los países de Europa siempre se hace esa comprobación, porque el Estado no tiene las escuelas para dar la capacitación puede que algunos lo tengan, pero en general no lo tienen, lo hacen los particulares. Pero quién comprueba que efectivamente se hizo eso? Entonces surgió en la Comisión la necesidad de romper una corruptela. Puede ser que estemos rompiendo una con otra. No sé, pero la idea era que romper una corruptela, que ya estaba, en donde vendían simplemente el título, de un día para otro les piden el certificado, y ¿cuánto vale?, 50.000 pesos, 150.000 o 100.000 pesos. Entonces esa es una corruptela que existe en algunas esferas del país. Eso me lo cuentan a mí los mismos conductores y mucha gente. Entonces para romper esa corruptela había que hacer una comprobación. ¿Quién la hace? Pues deben ser los organismos de control de tránsito, ¿qué quién otro lo va a hacer? Yo propuse incluso en la Comisión que lo haga el Sena, una entidad nacional que tiene agencias en todo el país. Eso no le gustó a la Comisión. No, entonces que lo hagan los organismos que están creados para eso, ¿quiénes son?, pues las entidades de tránsito que deben tener gente que pueda hacer esas comprobaciones. Ahora que esa sea otra corruptuela, no sé, pero, lo que pasa es que cuando hay ciertas puertas que romper o que pasar, de pronto puede ser que la última es la que encuentre la falla esa es la que detecta que aquí no se está haciendo una cosa. Porque está bien que la Superintendencia de Tránsito y Transporte, digamos, tenga un control, está bien que el Ministerio del Transporte y el de Educación establezcan unos pensums, pero ese vigilante permanente para saber que se le dictó la clase de Conducción que correspondía, que si le dio las clases sobre la materia de las señalizaciones, sobre las velocidades, sobre los equipos, pues esa inspección no se puede hacer día a día.

Entonces digamos que esa fue la postura de la Comisión, no es eliminar las escuelas. No, esas siguen el certificado sigue siendo requisito indispensable, expedido por la Escuela. Pero vamos a ver si eso es cierto, que responde a eso, es un poco lo que hace el Icfes cuando hace los exámenes a los bachilleres: Vamos a ver si usted sí aprendió, si realmente usted tiene una formación académica que responda a esos pensums, un poco, esa es la parte.

El otro punto era lo de la edad. Nosotros, repito, en la Comisión de la Cámara pues consideramos que la edad era 18 años, pero finalmente esa es una pelea en que el Ministerio no se pone. Sabemos, eso sí por experiencia, que los accidentes son más frecuentes en los conductores de esas edades. Aquí en Bogotá, ustedes saben, ¿por qué aparecieron todos los que llaman los "policías acostados" en las zonas del norte? Porque los hijos de papi salían por la noche a grandes velocidades. Eso es de cuenta de eso, entonces ese es un fenómeno que es claro y que es cierto, pero nosotros no damos la pelea por 18 o 16.

Presidente:

Bueno, tiene la palabra Senadora Esperanza.

Honorable Senadora Esperanza Muñoz Trejos:

Gracias, señora Presidenta. Yo hice una sugerencia con relación al inciso tercero del artículo 17, tal vez no me escucharon muy bien. La duda mía es entonces ¿cuánto cobrarían los peritos para dar esa certificación de aptitud? Cuando usted habla de lo de la corrupción y de querer componer una cosa con la otra, a mí me parece que eso es un sobresentido, a mí me parece que nosotros no podemos legislar con ese concepto. Yo sí soy muy reiterativa en el concepto de que no se pueden revivir los peritos porque ya está comprobado históricamente toda la corrupción que hubo anteriormente, o sea que yo sí de una manera muy comedida pido a los señores Ponentes y a mis compañeros de la Comisión Sexta que tenga en cuenta el numeral 3°, para que quedara de la siguiente manera: "Presentar el certificado de aptitud ocupacional en conducción otorgado por un centro de enseñanza automovilística debidamente aprobado por el Ministerio de Educación Nacional y supervisado por el Ministerio de Transporte".

Y en cuanto a la edad es una cosa relativa porque la prudencia, señor Viceministro, y la velocidad son correlativos. Entonces a veces tiene mayor responsabilidad un muchacho de 16 años que un muchacho de 18, o viceversa. Entonces yo sí pienso que si hay un verdadero freno por parte de la póliza, que sea bien fuerte yo pienso que sí podemos dejar la edad de 16 años para dar responsabilidades a nuestros hijos y en este caso no hablo como Senadora sino como madre. Y cuando la gente dice que solamente es para los hijos de ricos y los hijos de papi, yo no comparto eso porque en el sector campesino se ven muchas personas que tienen que salir de 16 años a manejar pira sacar los productos agrarios a las ciudades, o sea que yo sí pienso que podemos favorecer a las personas, eso sí, de 16 años pero con una póliza que sea bien gravosa para que las personas asuman responsabilidades.

Presidente:

Para una Moción de Orden, Senador Cristo.

Honorable Senador Juan Fernando Cristo Bustos:

Yo le pediría, señora Presidenta, que sometiéramos a consideración el texto completo del artículo 17 con la excepción del numeral segundo.

Vamos a proponer los Ponentes la modificación del numeral tercero, que quedaría de la siguiente manera: "Aprobar un examen teórico-práctico de conducción para vehículos particulares que realizarán los organismos de tránsito o presentar un certificado de aptitud en conducción otorgado por un centro de enseñanza automovilística...". Estamos quitando los peritos, suprimiríamos el término "o las personas a quienes ellos deleguen o autoricen". Entonces yo propongo, señora Presidenta, sometamos el texto del artículo 17 con el numeral tercero de esa manera y excluyendo el segundo en primer lugar.

Presidente:

¿Aprueban los honorables Senadores la proposición presentada por el Ponente Juan Fernando Cristo?

Secretaria:

Sí lo aprueban, señora Presidenta.

Presidente:

Ha sido aprobado. Vamos entonces a someter a consideración el numeral segundo sobre la edad. Los que estén de acuerdo con los 16 años, por favor levanten la mano, bueno.

Secretaria:

1, 2, 3, 4, 5.

Honorable Senador Manuel Salvador Alsina Carrascal:

Sí, 16 años pero condicionados, no?

Presidente:

Condicionados con las restricciones que leyó el Senador Samuel Moreno, las que existen en el Código actual. Los que estén por los 16 años, por favor levanten la mano. Señora Secretaria, cuente a ver.

Secretaria:

Seis a favor de los 16 años.

Presidente:

Ahora, los que estén de acuerdo por los 18 años, como aparece en el artículo.

Secretaria:

1, 2, 3, 4, 5, en contra. Fue aprobada la edad de los 16 años.

Presidente:

Continúe, señora Secretaria. Artículo 20.

Secretaria:

"Artículo 20. *Vigencia de la licencia de conducción*. Las licencias de conducción para vehículos particulares tendrán una vigencia indefinida.

Las licencias de conducción para vehículos de servicio público tendrán una vigencia de 3 años, al cabo de los cuales se solicitará su renovación adjuntando un nuevo certificado de aptitud física y mental y el registro de información sobre infracciones de tránsito del período vencido.

Parágrafo: Todos los conductores de servicio particular mayores de 65 años deberán renovar su licencia de conducción, anualmente, demostrando su aptitud mediante certificación competente e idónea.

Las personas mayores de 65 años no podrán conducir vehículo de servicio público".

Presidente:

Tiene la palabra, Senador Alsina.

Honorable Senador Manuel Salvador Alsina Carrascal:

Señora Presidenta, mi única observación sobre este artículo 20 es la parte final. En el parágrafo se condiciona a los mayores de 65 años a renovar su licencia de conducción anualmente, demostrando su aptitud mediante certificación competente e idónea, y luego dice: "Los mayores de 65 años no podrán conducir vehículo de servicio público". Yo estoy un poco preocupado con esto porque he visto a muchos mayores de 65 años, conduciendo por ejemplo taxis y haciéndolo muy bien. Es decir, pues aquí se supone que la persona de edad que llegó a los 65 años no tiene condiciones físicas para efectos de conducir y a mí me parece que sí.

Entonces yo propongo, sencillamente dejar el parágrafo condicionado a que cada año tiene que demostrar su idoneidad.

Presidente:

La segunda parte del parágrafo, ¿no?

Honorable Senador Manuel Salvador Alsina Carrascal:

La segunda parte del parágrafo, el segundo inciso no.

Presidente:

Continúa la discusión del artículo con la supresión del segundo inciso del parágrafo, ¿aprueban los honorables Senadores el artículo 20?

Secretaria:

Ha sido aprobado, señora Presidenta.

Presidente:

Artículo 24.

Secretaria:

Causales de suspensión o cancelación.

Presidente:

¿Desean los honorables Senadores que este ¿artículo se lea? El artículo 24, causales de suspensión o cancelación.

Honorable Senador Samuel Moreno Rojas:

En la recategorización habría que ser consecuentes con el 17. ¿Podemos reabrir el 22 para hacerlo concordante con el 17?

Presidente:

Bueno, ¿aprueban los honorables Senadores la reapertura del artículo 22, solamente para una redacción?

Secretaria:

Ha sido aprobada.

Honorable Senador Samuel Moreno Rojas:

Diría lo siguiente: "Artículo 22. *Recategorización*. El titular de la Licencia de Conducción podrá solicitar ante un organismo de Tránsito o la entidad pública o privada por él autorizada, la recategorización de su licencia, para lo cual debe presentar y aprobar un nuevo examen teórico-práctico para la categoría solicitada y presentar un certificado de aptitud en conducción otorgado por el centro respectivo...". Sería agregarle eso, de acuerdo al 17.

Presidente:

¿Aprueban los honorables Senadores el artículo 22 con la modificación presentada por el Senador Samuel Moreno?

Secretaria:

Ha sido aprobado, señora Presidenta.

Presidente:

Para una Moción de Orden, el Senador Cristo.

Honorable Senador Juan Fernando Cristo Bustos:

Yo insisto en que tratemos de agilizar la discusión, señora Presidenta, creo que vamos muy lentos. Quiero como Moción de Orden pedirle que como cada artículo es tan largo y nos demoramos, que tratemos de enunciar el artículo y la persona o el Senador que tenga una sugerencia modificatoria o adicional, no nos echemos un discurso para cada cosa, sino la propongamos e inmediatamente se acepta o no, porque si no no vamos a terminar nunca.

Presidente:

Muy oportuna, Senador, su apreciación. Que no hagan tantos discursos sobre los artículos. Entonces vamos a leer el artículo, no todo, sino el encabezamiento del artículo y si alguien tiene alguna modificación que hacer.

Tiene la palabra, Senador José Matías Ortiz, sobre el artículo 24, causales de suspensión o cancelación.

Honorable Senador José Matías Ortiz Sarmiento:

Gracias, Senadora. Tengo una pregunta que le voy a formular al señor Ministro, antes de discutir. Es que ¿de quién es la facultad para reglamentar lo referente a las licencias, cuando el colombiano va para el exterior? Hoy en día existe un monopolio de una determinada escuela de conducción que le da el privilegio único y exclusivo, por encina de todos las demás escuelas de conducción. Yo creo que eso es un poquito inconstitucional pero eso no está en la ley, entonces es una pregunta que le dejo a usted para poder dar la discusión en los términos más acertados.

Presidente:

Tiene la palabra, señor Viceministro.

Viceministro de Transporte:

Bueno, esa es una pregunta que me toma un poco de sorpresa. ¿Usted dice que hay solo una escuela en el país que puede tramitar los pases, para efecto de conducción en el extranjero?

Honorable Senador José Matías Ortiz Sarmiento:

Claro.

Viceministro de Transporte:

Bueno, esa es una pregunta que me toma por sorpresa porque no conocía que pudiera existir eso. Yo pensaría que las escuelas que están autorizadas por el Estado deben tener esa oportunidad de certificar quién tiene la capacidad de conducción.

Honorable Senador José Ortiz Sarmiento:

Sí, Ministro, lo que pasa es que hoy solamente lo puede hacer el Automóvil Club, valga la cuña. Nada más ellos, ninguna otra escuela. Entonces yo estoy preguntando ¿por qué, ¿algún convenio internacional, alguna cosa del Ministerio de Relaciones Exteriores? Porque si no es así, a mí me gustaría que aquí dejáramos un artículo que impida ese mono-

polio y que le dé igualdad de oportunidades a todas las escuelas que se están autorizando por este código.

Viceministro de Transporte:

No, eso debe ser una información de pronto equivocada. Le digo que por experiencia propia, por ejemplo una hija mía y un yerno mío, llegaron a los Estados Unidos, no pasaron por el Automóvil Club de Colombia, allá les hicieron un examen y les dieron su pase sin ningún problema. De manera que eso debe ser alguna información equivocada. Por lo menos que yo conozca, no tiene ninguna escuela exclusividad para esos efectos y no se requiere, por lo que le estoy hablando.

Presidente:

Continuamos con la discusión del artículo 24. Tiene la palabra el Senador Vives.

Honorable Senador José Ignacio Vives Menotti:

En el numeral quinto, dentro de las causales para suspender la Licencia de Conducción, se habla: "Por prestar el servicio público de transporte con vehículos particulares, salvo cuando el orden público lo justifique". Yo diría ¿Cómo se justifica el orden público? Tiene que ser mediante un acto administrativo de una autoridad para que así se determine que se encuentre alterado. Entonces lo que yo le propondría a la Comisión era agregar a este artículo a continuación esta frase: "...previa decisión en tal sentido de la autoridad respectiva".

Y segundo, en el parágrafo, en la parte final se habla como una proposición aditiva de los Ponentes: "La suspensión será por 6 meses". Yo diría que por 6 meses es imperativo, o la excluimos o simplemente le agregamos: "de 0 hasta 6 meses".

Presidente:

Gracias, Senador. Continúa la discusión del artículo 24, con la modificación presentada por el Senador Vives, en cuanto a la adición en el numeral 5 y en el parágrafo. ¿Aprueban los honorables Senadores el artículo 24?

Secretaria:

De las dos modificaciones sugeridas por el Senador, ¿cuál sería la que quedaría?

Honorable Senador José Ignacio Vives Menotti:

O se suprime, "la suspensión será por 6 meses", o se determina: "la suspensión será de 0 hasta 6 meses".

Presidente:

Con la supresión, ¿le parece bien?

Honorable Senador José Ignacio Vives Menotti:

Sí.

Presidente:

¿Aprueban los honorables Senadores el artículo 24 con la adición en el numeral 5 y la supresión en el parágrafo?

Secretaria:

Ha sido aprobado, señora Presidenta.

Presidente:

Capítulo III, Vehículos.

Artículo 25. *Condiciones de cambio de servicio*. ¿Tiene alguna modificación sobre el artículo 25?

Tiene la palabra el Senador Alsina.

Honorable Senador Manuel Salvador Alsina Carrascal:

Muchas gracias, señora Presidenta. Como tiene dos parágrafos el artículo 25, yo propongo un tercer parágrafo. "Parágrafo 3°: A partir de la vigencia del presente código, se suspende el ingreso de vehículos de servicio público de transporte terrestre automotor, de pasajeros y de carga, tanto de radio de acción municipal, distrital, metropolitano, como de radio de acción nacional. Sólo la reposición de equipos será permitida.

El Ministerio de Transporte sólo podrá autorizar el ingreso de vehículos al servicio público de transporte terrestre automotor, de pasajeros y de carga, previo estudio técnico que demuestre las necesidades del servicio y de equipos, de acuerdo con los reglamentos que para el efecto expida el Gobierno Nacional.

En virtud de lo anterior, los alcaldes no podrán incrementar la capacidad transportadora en sus respectivos municipios. Será causal de mala conducta el incumplimiento de esta disposición".

Yo sé que esto va a dar para una discusión importante aquí en la Comisión. Yo quiero manifestar lo que todos conocemos en la Comisión y en el sector de Transporte. Empiezo por decir que hoy los transportadores en Colombia son de los más lesionados en cuanto a sus posibilidades de ingresos. En mucho hay aspectos que tienen que ver con el crecimiento de la Economía y que los ha perjudicado, aspectos que tienen que ver con el problema de orden público graves, que los ha perjudicado, pero hay una decisión del Estado que los ha perjudicado muchísimo y es que hay cifras muy sencillas que lo dicen todo. El año pasado y en toda esa discusión del problema del pico y placa, el mismo Alcalde de Bogotá, por ejemplo decía y excúsenme que coloque el ejemplo de Bogotá, pero es que es en todo el país, el Alcalde de Bogotá decía que sobraban 12.000 o 15.000 taxis y entonces el dueño de un taxi decía: ¡Hola!, pero cómo vamos a sobrar si a mí me dieron el cupo y me vendieron para que trabajara como instrumento de trabajo en un servicio público esencial, y ahora resulta que no puedo trabajar. Pero esto no viene desde el año pasado, yo recuerdo en el gobierno del doctor Samper y en el mismo Gobierno del doctor Gaviria, Gaviria una vez fue a Bucaramanga y los taxistas al Presidente Gaviria lo iban a esperar pero no para saludarlo, sino para protestar el que se había autorizado el incremento en los taxis en la ciudad de Bucaramanga, pero es que eso fue en todo el país. Es impresionante la manera cómo de un año a otro crece, de acuerdo a la decisión de un alcalde, el número de capacidad transportadora y el número de cupos para taxi, pero estoy refiriéndome únicamente a taxi.

También en el transporte intermunicipal existe lo mismo, pero asustémonos cuando hablemos del transporte de carga, es que en el transporte de carta el transportador tradicional, como en el resto del transporte, se ha perjudicado muchísimo. Eso dio en una época, y ojalá todavía no se esté dando, para el lavado de dólares.

Pero miren ustedes cómo creció la capacidad transportadora de carga, con respecto al crecimiento de la economía, es una exageración, crecía a un 30% por decir una cifra y el crecimiento de la economía por debajo del 4 del 3%. Eso indica la irresponsabilidad que ha tenido en el Estado, para efectos de controlar una actividad que tiene que ser productiva y que no puede ser sometida en ningún aspecto los transportadores de servicio público, a un lucro cesante permanente. Si nosotros fuéramos en este momento a algunos parqueaderos encontrábamos no en Bogotá, en todo el país, camiones, taxis, buses, allí esperando que les den una oportunidad para trabajar. Alguien decía con toda razón, el número de vehículos que hay en Colombia en términos del servicio público, da para que durante 10 años podamos permanecer sin aumentarles la capacidad transportadora a las empresas.

Yo sé que en esto de transporte hay aparentemente dos negocios en términos sanos, en términos productivos: Uno el que tiene que ver con las empresas, porque es que se puede ser administrador o dueño de empresa casi que sin tener un solo vehículo trabajando en el servicio público; y el otro lo que tiene que ver con el transportador individual que es el que es el dueño de ese instrumento, que es una microempresa que también está integrado. Algunos decían en un análisis muy superficial, que es que son dos cosas distintas, no, no, las empresas que quiebran porque los transportadores les va mal, están perdiendo, así hayan aumentado su capacidad transportadora; a las empresas no debe interesarles, si lo que requiere de determinadas rutas son cien vehículos, no debería interesarles tener doscientos, porque están ahogando a los transportadores y está sometiéndolos a una situación bastante difícil.

Yo sé que de parte del Gobierno Nacional, dentro del proceso de descentralización hace varios años se tomó la decisión de que los alcaldes en sus localidades, pudieran ellos de acuerdo a las condiciones de sus respectivos municipios, autorizar a estas empresas y dar los cupos, pero eso es interesante, cada vez que se inicia una nueva administración, no siempre existe la necesidad de racionalizar el servicio, sino a veces en muchos casos de mirar a ver cuantos cupos puede darle para efectos del funcionamiento de taxis y a quienes puede aumentarles la capacidad transportadora eso ya salió de manos del Ministerio de Transporte hace rato y quedó en manos de ellos.

Algunos me dirán, bueno eso es un tema de transporte, no, no es exactamente para estos efectos un tema del transporte, tiene que ver con la calidad de vida de nuestras ciudades, tiene que ver con la calidad de vida de nuestras ciudades, tiene que ver con nuestras carreteras; cuando uno oye al Ministro de Transporte y a los analistas del desarrollo en

Colombia, encuentra que las posibilidades de mejoramiento o de aumento más bien vial, tanto en las ciudades como en carreteras, en la red nacional, son muy, pero muy difíciles en adelante. Entonces yo sugiero, para efectos de mejoramiento de la calidad de vida para efectos de que las ciudades y las carreteras tengan una racionalidad, se busque una mínima racionalidad en la utilización de las vías para efectos de la contaminación que eso produce.

Yo sugiero este parágrafo que coloca unas limitaciones tremendas para efectos de que en casos excepcionales y de acuerdo a unos estudios, sólo el Ministerio de Transporte autorice, demostrando eso sí que se requieren determinados segmentos en determinados sitios este aumento del servicio público de transporte.

Tengo otros, argumentos, pero yo sé que los honorables Senadores saben muy bien que se ha discutido en otras épocas, pero aquí logrando este parágrafo vamos a favorecer a los transportadores en Colombia y vamos a favorecer a las ciudades en su calidad de vida y vamos a prohibir, o más bien a evitar, que en el futuro en ciudades que en este momento no están tan congestionadas, que no tengan la sobreoferta tan grande de servicio público, pues no tengan que hacer y lo que empezó a hacer Bogotá, desde hace algún tiempo que es el pico y placa y que ya están pensando otras ciudades en hacerlo; lo está pensando Bucaramanga con toda razón, lo está pensando Medellín, lo está pensando Barranquilla, lo están pensando otras ciudades en Colombia, incluso ciudades pequeñas intermedias que están saturadas, que tienen una sobreoferta muy grande y entonces evitaríamos esta situación, sobre todo cuando se tiene en proyección el desarrollo de sistemas masivos de transporte, eso incluso generaría mayor problema y mayores pérdidas al transporte en Colombia. Muchas gracias, señora Presidenta.

Presidente:

Honorable Senador Gabriel Acosta Bendeck:

Gracias Senador. Tiene la palabra la Senadora María Cleofe Martínez.

Honorable Senadora María Cleofe Martínez Martínez:

Gracias señor Presidente. Honorable Senador, yo quiero que usted me explique si fue que yo no entendí bien, es con respecto a los cupos de servicio público en el resto de país?, ¿eso dejarían de manejarlo los departamentos y los municipios y se concentrarían nuevamente en el Ministerio del Transporte?

Honorable Senador Manuel Salvador Alsina Carrascal:

Sí, yo quiero permitirme leer el texto. Dice, así: "Parágrafo 3°: A partir de la vigencia del presente código, se suspende el ingreso de vehículos de servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros y de carga, tanto de radio de acción municipal, distrital, metropolitano, como de radio de acción nacional", eso es, sólo quedaría permitido la reposición, indiscutiblemente, es decir, no se va a reducir el número de cupos, no, la reducción para efectos de reponer equipos más modernos. Continúa, "El Ministerio de Transporte sólo podrá autorizar el ingreso de vehículos al servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros y de carga, previo estudio técnico que demuestre las necesidades del servicio y de equipos de acuerdo con los reglamentos que para el efecto expida el Gobierno Nacional. En virtud de lo anterior, los alcaldes no podrán incrementar la capacidad transportadora en sus respectivas jurisdicciones y será causal de mala conducta el incumplimiento de esta disposición".

Eso es en términos generales; para ser más estrictos si se quisiera, pues diríamos, ni siquiera el Ministerio de Transporte, pero se requiere una mínima puerta para cuestiones específicas, si ustedes me ayudan a redactar que sea tan restringido y que sólo en casos especiales y con estudios demostrados pueda el Ministerio, mejor todavía.

Presidente:

Sigue con la palabra la Senadora María Cleofe.

Honorable Senadora María Cleofe Martínez Martínez:

Senador, era para hacerle una propuesta: Si nos permite nosotros vamos a mejorar la redacción y no sé señor Presidente, si usted quiera nombrar una Comisión que estudie la organización de este parágrafo y volverlo a presentar, porque consideramos que hay unos elementos dentro del parágrafo que no son totalmente convincentes. Entonces, si usted nos permite, señor Presidente, podemos seguir el estudio del artículo 25 y luego lo reabrimos con la claridad sobre el parágrafo nuevo que está presentando el Senador Alsina.

Presidente:

Bien, entonces me permito nombrar la Comisión en cabeza de la Senadora María Cleofe, Juan Fernando Cristo, Samuel Moreno y el doctor Alsina.

Honorable Senador Manuel Salvador Alsina Carrascal:

Yo quisiera señor Presidente, antes de pasar a otro artículo, oír la opinión del señor Ministro de Transporte con respecto a esta propuesta y acepto indiscutiblemente lo que aquí se propone, de que se realice una Comisión y redactemos como la Comisión desee.

Presidente:

Muy bien Senador, yo estoy de acuerdo con usted, yo creo que es importante que escuchemos al Ministro, pero antes le voy a dar la palabra al Senador Moreno.

Honorable Senador Samuel Moreno Rojas:

Gracias Presidente, Mire, aquí nosotros todos tenemos temor que el Ministerio nuevamente sea el que determine todo este tipo de cupos y transporte público, todo esto; quitándole esa facultad a los alcaldes que hoy la tienen. Entonces yo estoy de acuerdo en el parágrafo 3° en el tema de congelar el tema de los cupos y en el segundo inciso, decir: solamente los alcaldes podrán autorizar el ingreso de vehículos de acuerdo con un estudio de necesidades del servicio y de equipos y de todo este tema.

Presidente:

Tiene la palabra Senadora Esperanza.

Honorable Senadora Esperanza Muñoz Trejos:

Gracias señor Presidente. Yo voy a hacer aquí una denuncia que no es muy loable, porque ya nosotros fuimos amenazados en una ocasión siendo Concejal de mi ciudad, yo tuve una amenaza muy grande respecto a este tema, porque lamentablemente yo creo que es de conocimiento público, una de las grandes mafias que existen en el país está allí, precisamente y nosotros hicimos una revoltura allí precisamente haciendo unas denuncias con respecto a cupos de taxis en nuestra ciudad. Entonces la pregunta mía es muy concreta, yo sí estoy de acuerdo en que efectivamente por planificación los cupos debían restringirse porque realmente nuestras ciudades no están planificadas para sobrecupos; y también por la cuestión de polución y todo lo que tiene que ver con el medio ambiente. Pero la pregunta mía y la inquietud que tiene que ver con este parágrafo es el siguiente: ¿habrá corrupción tanto en los alcaldes y los entes municipales?, ¿o también podrá haber corrupción en el Ministerio?, eso sería la gran incógnita mía.

Entonces, por eso cuando tú dices que si se le da la facultad al Ministerio de Transporte, para que sea el ente encargado de supervisar, revisar y ejecutar realmente todo lo que tiene que ver con los cupos y con la implementación, estamos haciendo realmente lo correcto? Entonces yo si pienso que dentro de ese parágrafo exacto, nosotros tendríamos que buscar puntos de cierre digámoslo así, para que nosotros no traslademos corrupción de un lado para lo otro.

Presidente:

Tiene la palabra Senador Juan Fernando Cristo.

Honorable Senador Juan Fernando Cristo Bustos:

Mire, a mí me parece este tema de la mayor importancia y por eso creo que vale la pena que nos detengamos un poco, voy a ser un poco menos diplomático que mis predecesores. Este tema tal vez es el tema que ha generado mayor corrupción en las Administraciones Municipales en todo el país. Este tema, para decirlo en una palabra, se ha convertido en una vagabundería en todos los municipios del país, y me parece que si queremos ser serios en este tema, si vamos a abordarlo abordémoslo con seriedad, con claridad y no con pañitos de agua tibia. No hay ninguna ciudad, ningún municipio del país que no tenga exceso de vehículos, o de taxis, o de servicio público de pasajeros en el país; porque se convirtió en una de las fuentes de negociados de todas las administraciones municipales, en una de las fuentes de financiación de todas las campañas políticas en este país.

Entonces, si vamos a abordar ese tema seamos claros prohibamos y congelemos por diez años o por quince, o por veinte años, o por lo que consideremos la autorización de cualquier nuevo vehículo de servicio público en el país, y no demos la oportunidad, no hay manera Senadora Esperanza de redactar el parágrafo para evitar la corrupción en eso, si los

ponemos en coordinación Ministerio y alcaldías, entonces se corrompen los dos, si lo dejamos a uno solo, entonces lo hace uno solo. Entonces, mandémosle un mensaje claro al país de que hay una voluntad del Senado para parar esa vagabundería que se ha convertido en la concesión de vehículos en todos los municipios del país, sin excepción.

Entonces, yo soy partidario de que si vamos a tocar el tema, lo toquemos de fondo sin dejar ninguna excepción para nuevos cupos de vehículos en ninguna parte del país. Si vamos a abrir la excepción, no hagamos nada y dejemos que siga la vagabundería.

Presidente:

Le concedo la interpelación al Senador Alsina y luego sigue con la palabra el Senador José Ignacio Vives.

Honorable Senador Manuel Salvador Alsina Carrascal:

Muchas gracias señor Presidente. La verdad doctor Cristo, que lo que aquí el Senado ha comentado es el espíritu de esta norma y lo que usted acaba de señalar, con respecto a la excepción, era como ceder un poquito, pero mi intención es cortar de raíz una situación muy delicada en el país. Porque sucede que cuando hablamos de corrupción en las licencias de conducción, pues se está lesionando la moralidad y la ética pública y todo este tipo de cosas, alguien se enriquece, recibe platica; pero es que cuando hablamos de corrupción en este aspecto, de irresponsabilidad en el manejo de la capacidad transportadora, que ha sido una de las críticas que han tenido todas las Secretarías de Tránsito de Colombia y recuerden que ahí está incluida Bogotá, porque aquí en Bogotá a pesar de que aparentemente se había congelado, hubo épocas que aún congelado, seguían entregando capacidad transportadora en las empresas de taxis, o los cupos que se les permitía.

Entonces eso no es lo mismo la corrupción que se da con las licencias de conducción, a la corrupción que se da en este aspecto, porque se está lesionando a muchísima gente, en eso que llaman los sindicalistas las masacres laborales. La mayoría de quienes reciben su indemnización, van a terminar de transportadores ilusionados que se pueden sostener allí y resulta que terminan perdiendo sus ahorros y lo poquito que lograron ahorrar en todo el tiempo de trabajo, por la irresponsabilidad del mismo Estado, al permitir que un aspecto tan delicado que debe ser regulado, que tiene que corresponderse con la planificación, que tiene que corresponderse con la situación ambiental de la ciudad, sea otorgado por intereses exclusivamente de corrupción y por intereses políticos que, como lo decía el Senador Cristo, se da en todo el país.

Muchas gracias señor Presidente. Entonces no tengo ninguna dificultad en cerrar la ventana si ustedes lo desean y acordaríamos, si lo consideran los honorables Senadores, el tiempo, cinco, siete años, lo que ustedes consideren al respecto.

Presidente:

Gracias Senador Alsina. Continúa con la palabra el Senador Vives.

Honorable Senador José Ignacio Vives Menotti:

Gracias, señor Presidente. Si, efectivamente no hay una realidad más patética de la que nos mostró el Senador Cristo. Así es, una fuente de corrupción que el día de mañana si se traslada al Ministerio de Transporte, allá continuará, o si se amarran los unos con otros, pues ahí continuarán. Infortunadamente lo que se ha llamado por la prensa la mancha amarilla, uno la ve en la mayor parte de nuestras ciudades capitales, el amarillo está por todas partes en cualquier semáforo de Bogotá puede haber 10 vehículos esperando el cambio a verde, que estoy seguro que cinco o seis son vehículos de servicio público; y ni se diga de los vehículos de transporte de pasajeros, ahí no más que subirse al edificio donde están las instalaciones de la Contraloría para ver la carrera 10ª, uno tras de otro, es decir no sé ya ni asfalto; de pronto siendo un poco exagerado en la apreciación.

Sin embargo, hay que tener en cuenta que erróneamente pueda que al principio haya sido así, hoy en día los concesionarios de vehículos le infunden a mucha gente que ven en la posibilidad de tener un vehículo de servicio público, la forma como conseguir su fuente de manutención y engañosamente le venden el vehículo, que al ampliar el parque automotor de servicio público en particular taxi, lo que va a hacer es caotizar, quitarle proporcionalmente de la boca a sus demás compañeros, una porción de lo que están obteniendo para su consumo diario. Estoy de acuerdo con eso, de pronto también estoy de acuerdo con el Senador Samuel Moreno, en que quitarle la facultad a los alcaldes, es decir en contra de una política de descentralización que este país hace mucho tiempo la ha venido poniendo en práctica. Yo diría retornando la sugerencia del Senador Alsina, como la del Senador Cristo, establecer una congelación del parque automotor perentoria, por ley de la República por un determinado tiempo, cinco años, que los señores alcaldes en su jurisdicción, sigan manteniendo la facultad de ampliar después de esa limitación esa tajante prohibición que se le pondría al incremento, al incremento, porque es distinto a que ingresen vehículos por reposición, ¿no? y lo sometiéramos después de superar ese plazo prohibitivo de ampliar, lo sometiéramos a un previo aval, la autorización en cabeza de los alcaldes, pero siempre y cuando el Ministerio de Transporte le diera la bendición, es decir, previa justificación de cada uno de los alcaldes, obviamente basada en estudios técnicos de planeación, demostrarán que hoy en día lo que ellos tratan de hacer realmente, es así como se muestra.

Esa sería una fórmula conciliadora para que se retomara todavía en manos de los señores alcaldes, la facultad de poderlo ampliar pero sometido al Visto Bueno, a la bendición del Ministerio del Transporte y congelar esa ampliación, diría yo como mínimo de cinco años, por que aquí ya nos vamos que tener que ir los particulares para otro lado, por que esto va a estar lleno de vehículos de servicio público.

Presidente:

Gracias, Senador Vives. Tiene la palabra el Senador Matías.

Honorable Senador José Matías Ortiz Sarmiento:

Gracias señor Presidente. Dos cosas: la primera es que tengo el temor de que esta temática sea un poco más de las normas de transporte, que de las normas de tránsito, estando de acuerdo con la inquietud y la propuesta formulada por el Senador Alsina.

La segunda: Que si le vamos a dejar, habría que ponerle algunos dientes porque acontece en el día de hoy, que hay varios municipios del país en donde está congelado el ingreso de nuevos vehículos de servicio público tipo taxi al mercado, y sin embargo a diario observamos que entran nuevos taxis en esos municipios. Entonces habría que ponerle algunos dientes, doctor Alsina, para que la medida cumpla el cometido que usted quiere, o que usted está buscando, o que buscaría la Comisión, o que buscaría el Senado al establecerla. Allí se habla en la propuesta suya de la reposición, esa es digamos una cortapisa, una medida cautelar si se quiere la reposición de equipos, pero además sería bueno considerar la posibilidad de plantear la chatarrización, porque mire, sacan un vehículo de servicio público en Barranquilla por que cumplió su vida útil, eso está en la normatividad de transporte, diez años, veinte años y lo mandan para Ciénaga (Magdalena) y allá sigue prestando servicio, como si la vida de lo habitantes o de los ciudadanos de Ciénaga (Magdalena), no tuviera el mismo valor de los ciudadanos de la ciudad de Barranquilla, eso acontece hoy en los hechos mas allá de la norma escrita, así pasa en la práctica.

Por otro lado hay que fijar un tiempo porque ahí está genérica, estaríamos dando una congelación casi de por vida, me gustaría que se le incluyera un tiempo, que en este caso no podría ser menor de 10 años si queremos que la medida cumpla el cometido que usted quiere, porque en esto también no solamente el Ministerio de Transporte, aquí hay una situación que implica al Ministerio de Desarrollo Económico, porque los vehículos que llegan importados al país y que son autorizados para que las concesionarias los lleven a cada una de las capitales, eso no es del Ministerio de Transporte, es de otro Ministerio; entonces viene la presión de esas concesionarias y de los lavadores de dólares sobre los organismos de tránsito, para que permitan la inclusión de esos vehículos ya sean taxis, ya sean buses, o busetas, o microbuses. Entonces le hago esa sugerencia para que usted la considere a ver si le ponemos algunos dientes al parágrafo para el artículo 25.

Presidente:

Gracias Senador Matías. Ministro tiene la palabra.

Viceministro de Transporte:

A ver, yo considero personalmente que es una propuesta muy interesante. Realmente la congestión en las ciudades por ligereza de los alcaldes, es de lamentar. En Bogotá, por ejemplo, el cálculo que se tiene es que sobran veinticinco mil taxis, 25.000 taxis; en buses se calcula que sobran el 30% hay 26.000, son alrededor de siete mil y pico de vehículos que sobran. Y hay experiencias muy desagradables, por ejemplo el año antepasado tal vez fue, en Santa Rosa de Cabal el alcalde autorizó el ingreso de cuatrocientos nuevos taxis. Entonces uno se pregunta, pues es

uno por cada habitante casi, cuatrocientos taxis nuevos y esa plata de donde sale en un gremio que está quebrado; ahí queda ese interrogante para que el que quiera lo responda. El año pasado o antepasado en la ciudad de Cali, por ejemplo, que también estaba congestionada, un Secretario de Tránsito autorizó 1.750 buses de un solo plumazo. En la ciudad de Barranquilla me dicen que también pasó algo, un incremento de ese estilo.

Entonces ha sido un desbordamiento realmente muy perjudicial en todos los aspectos, para la malla vial, para el medio ambiente y un mecanismo para dos cosas: Primero para explotar a gente que vendió una finquita y venga compre un taxi, un bus que ese es el mejor negocio y ahí se arruina, porque el empresario no corre ningún riesgo, el simplemente lo afilia y le cobra por la afiliación y luego le cobra mensualmente una cuota por rodamiento y usted pague las cuotas como pueda: Ah, que no hay pasajeros, que nos equivocamos, qué pena. Entonces eso ha servido para una explotación a gente necesitada. Y segundo ha servido efectivamente para que por ahí entren dineros que no me atrevo a calificar, pero que no parece que son precisamente los más limpios. Entonces me parece la medida excelente.

En cuanto a la cuestión del Ministerio de Transporte, pues corruptela hay en el Ministerio claro que sí; aquí la única cosa es que cualquier autorización tenía que firmarla el Ministro, es decir, no es esa corruptela menuda de los Secretarios y de tramitadores, no es esa corruptela de ventanilla, porque cuando le dejamos al Ministerio es al Ministro, él es el que va a firmar cualquier incremento; entonces aquí entonces aquí estamos partiendo de la base de que los Ministros futuros van a ser los corruptos, porque él es el que va a firmar, es decir, yo quiero hacer esa distinción entre esa corruptela menuda de los Secretarios y tramitadores, a la corruptela que pueda tener el Señor Ministro, a quien le toque tomar una decisión de este estilo. Pero por supuesto el Ministro o nosotros en este momento no tenemos interés en que nos dejen esa papa caliente en las manos, ni mucho menos; a pesar de que ya nos vamos, nos parece que es una papa caliente para el que llegue y uno no tiene que pensar por uno, si no por el resto de la comunidad y los que llegan.

Me parece una buena solución la del Senador Vives, que el Ministerio de pronto sea como el controlador, como que de pronto pida unas cuentas a los Alcaldes, cual es su parque automotor actual y sobre esas bases poder decirles después, cuando usted vaya a incrementar me cuenta lo que va a hacer y yo miro a ver cómo es la cosa, si realmente usted necesita más parque automotor, no sé, esa puede ser una alternativa, pero repito, el Ministerio, este Ministerio, los que estamos ahí, no nos interesa la papa caliente, pero repito, que hay una distinción, no es una corruptela menuda, aquí sería una corruptela del Ministro, por que él sería el que tendría que firmar las resoluciones autorizando el incremento del parque en el municipio de Soacha, que es ejemplo caliente en ese tema y que se ha incrementado pero en una forma escandalosa.

Presidente:

Gracias Ministro. Tiene la palabra la Senadora María Cleofe Martínez.

Honorable Senadora María Cleofe Martínez Martínez:

Gracias señor Presidente. Como usted nombró una Comisión para la elaboración de ese parágrafo, para que la redacción quedara perfecta, yo le propongo que aprobemos el artículo, queda pendiente la inclusión del parágrafo inmediatamente se establezca la redacción del mismo, para poder darle celeridad al trámite.

Presidente:

Antes de someter en consideración lo que propone la Senadora María Cleofe, voy a darle la interpelación aquí al Senador Alsina.

Honorable Senador Manuel Salvador Alsina Carrascal:

Muchas Gracias, señor Presidente. Yo pues agradezco la recepción que ha tenido, en la Comisión está propuesta. Me gustaría que no quedara aplazada, los temas de discusión son mínimos. Yo quiero sugerirle lo siguiente a ver si modifico la propuesta: Congelarlo por 5 años y a partir del momento, sólo con el visto previo del Ministro de Transporte, los Alcaldes podrán hacerlo.

Presidente:

Continúa con la palabra la Senadora.

Honorable Senadora María Cleofe Martínez Martínez:

Yo le propongo que utilicemos la Comisión. Entonces nosotros redactamos, no la vamos a aplazar ni para mañana, ni para pasado, porque vamos a salir del Proyecto de ley hoy, vamos a terminarlo, aquí no se puede mover ninguno, aquí van a almorzar. Entonces vamos a terminar, se hace la redacción bien elaborada e inmediatamente como está el artículo 12 también que usted debe presentar la modificación del artículo 12, sometemos el parágrafo del artículo 25.

Presidente:

Perdón Senador Alsina, antes que usted solicitara nuevamente la palabra, el Senador Santos la ha venido pidiendo.

Honorable Senador Guillermo Santos Marín:

Es una cosa muy sencilla. Lo que a mí se me ocurre creer es que el crecimiento de los municipios no es uniforme. Si señalamos un término de 5, de 10 años, por supuesto que habrán unos municipios por su crecimiento normal que van seguramente a perjudicarse por el término que se señala. Me parece que debiera dejarse un poco abierto a que sea la autoridad local, desde luego con la aprobación del Ministerio del Transporte, para que se pudiera señalar, no en término, si no para que se deje abierto y sea por la misma necesidad que se ve dentro de cada uno de esos Entes Territoriales. Porque es que uno ve por ejemplo el caso de Medellín, el caso de Bogotá, en donde hay transporte masivo.

El transporte masivo reduce espacios para el transporte de servicio público, como que los arrincona. Sería bueno, Senador Alsina, que se tuviera en cuenta esa parte, o sea el desplazamiento que se da como consecuencia natural del transporte masivo, que ese parque automotor vaya siendo desde luego, reuniendo las condiciones técnicas, se vaya calificando y se vaya dando de baja, para que no se vayan amontonando, porque lo, que aquí decía el Senador, me parece totalmente cierto; nosotros estamos es acorrolando a una gran cantidad de personas que ellos se vayan a prestarle un servicio de segunda o tercera categoría, a unos colombianos que están allá en ciertos sectores marginados y entonces da la sensación de que unos tienen cierto tipo de transporte y otros tienen una condición por su pobreza, por su ubicación, otro tipo de transporte.

Presidente:

Senador Alsina.

Honorable Senador Manuel Salvador Alsina Carrascal:

Sí señor Presidente. Como he acogido la propuesta de la honorable Senadora María Cleofe, entonces esta inquietud como las otras las tendremos en cuenta en la redacción.

Presidente:

En consideración el artículo 25, parágrafo 1° y 2° sería lo que entra en consideración y se deja pendiente el parágrafo 3°. Anuncio que va a cerrarse. Queda cerrada la discusión. ¿Lo aprueba la Comisión?

Secretaria:

Ha sido aprobado Señor Presidente. Artículo 26. Condiciones Técnico-Mecánicas y de Gases y de Operación.

Presidente:

Tiene la palabra el Senador Vives.

Honorable Senador José Ignacio Vives Menotti:

Gracias señor Presidente. En este artículo son también cuestiones de redacción. En el título del artículo habla de condiciones técnico mecánicas y de gases y de operación. Yo creo que hay mucha y ahí: "Condiciones Técnico Mecánicas, de Gases y de Operación".

Adicionalmente en el parágrafo 2°, habla de que los vehículos de servicio público, de servicio oficial, de servicio escolar, de servicio turístico, muchos servicios.

Solamente dejar: "Los vehículos de servicio público, oficial, escolar y turístico; ...". En el inciso siguiente dentro de ese mismo parágrafo habla "Los vehículos de servicio público deberán llevar además marcado en los costados y en el techo el número de la placa según normas que profiere el Ministerio de Transporte". Y agregan los Ponentes: El Ministerio de Transporte con plazo no mayor de 120 días a partir de la sanción de la presente ley reglamentará las excepciones a este parágrafo". Lo que abunda no daña, dice el dicho, pero yo creo que aquí, mucho Ministerio de Transporte. Se puede dar una nueva redacción a este inciso muy sencilla: "Los vehículos de servicio público deberán llevar además marcado en los costados y en el techo el número de la placa según normas

que profiera el Ministerio de Transporte, el cual contará con un plazo no mayor de 120 días a partir de la sanción de la presente ley, para su reglamentación".

Presidente:

Maria Cleofe Martínez Martínez:

En consideración el artículo 26. Anuncio que va a cerrarse con las modificación, la adición y la corrección en la redacción que presentó el Senador Vives. ¿Aprueban los honorables Senadores el artículo 26?

Secretaria:

Ha sido aprobado señora Presidente.

Presidente:

Artículo 28. El enunciado Señora, Secretaria.

Secretaria:

Equipo de prevención y Seguridad.

Presidente:

¿Tiene alguien alguna objeción sobre este artículo? Tiene la palabra el Senador Vives.

Honorable Senador José Ignacio Vives Menotti:

Gracia señora Presidente. También se reitera dentro de lo que constituye el Equipo de Carretera, porque el numeral 3. Habla: "Dos señales de carretera en forma triángulo en material reflectivo y provistas de soportes para ser colocadas en forma vertical o lámparas de señal de luz amarilla intermitentes"; y el 5 dice: "Una luz intermitente o de destello". Yo diría suprimir este numeral 5 y agregarle al tercero al final "o de destello".

Presidente:

En consideración el artículo 28 con la supresión del inciso 5° y con la adición en el tercero "o de destello" ¿Aprueban los honorables Senadores el artículo 28?

Secretaria:

Ha sido aprobado señora Presidente.

Presidente:

Sírvase leer el enunciado del artículo 29 señora Secretaria.

Secretaria:

Salida de Emergencia.

Honorable Senador José Ignacio Vives Menotti:

Gracias señora Presidente. Aquí en el artículo 29 hablamos de la Salida de Emergencia. El artículo inicialmente habla de todo vehículo dedicado al transporte colectivo de pasajeros, y la Comisión de Ponentes le incluyó. "Todo vehículo dedicado al transporte público", para que cuente como mínimo con una salida de emergencia. Yo creo que está bien como estaba originalmente, porque al definirlo en público estamos excluyendo al transporte escolar, al transporte oficial, al transporte de turismo y pienso yo que no es lo mismo. Decir: "vehículo dedicado al transporte colectivo de pasajeros...", quitar "público".

Presidente:

En discusión el artículo 29, con la supresión propuesta por el Senador Vives ¿Aprueban los honorables Senadores?

Ha sido aprobado, Señora Presidente,

Presidente:

Artículo 33.

Secretaria:

Capítulo 4, Licencia de Tránsito; artículo 33, expedición.

Presidente:

Tiene alguien alguna observación sobre el artículo 33. Tiene la palabra el Senador Vives.

Honorable Senador José Ignacio Vives Menotti:

Gracias señora Presidente. Como le incluyeron la Comisión de Ponentes la palabra **"Matrícula"** al recibo de pago de impuesto, yo quisiera saber por qué la matrícula son derechos, más no impuestos, yo quisiera saber si en criterio del señor Viceministro, esto nos limitó, nos restringió la posibilidad de que se reúnan ciertos requisitos para lograr la matrícula de un vehículo.

Viceministro de Transporte:

Definitivamente esto no es un impuesto, yo creo que más bien califica dentro de la figura como de tasa, porque es por un servicio, se necesitaría hacer un trabajo para que se lo entreguen. De pronto pondría que el término más bien es tasa.

Honorable Senador José Ignacio Vives Menotti:

Sí, es decir, yo pensaría señora Presidente dejarlo como estaba: Recibo de pago de impuestos.

Presidente:

En discusión el artículo 33, con la modificación presentada por el Senador Vives, de la supresión de **"matrícula"** y que quede: **"Recibo de pago de impuestos"** ¿Aprueban los honorables Senadores?

Secretaria:

Ha sido aprobado, señora Presidente.

Presidente:

Artículo 36. Contenidos.

Presidente:

Senador Vives, tiene la palabra.

Honorable Senador José Ignacio Vives Menotti:

Gracias señora Presidente. Quisiera saber señor Ministro, qué distinción hay como se incluyó una información dentro del artículo original que llegó de la Cámara, que es la fecha de la matrícula, ¿Cuál es la diferencia entre una y otra?, por que aquí se habla, para efectos de la expedición de la licencia de tránsito, de la fecha de matrícula y la fecha de expedición de la licencia de tránsito, es decir, me da la impresión como que sobra una de las dos informaciones, si estoy equivocado me gustaría que usted me lo aclarara, porque pienso yo que la fecha de matrícula es algo irrelevante para efectos de registro del vehículo.

Y adicionalmente a eso y me excusa, al final dice número de identificación vehicular VIN, pero la abreviatura VIN, me parece que obedece más al nombre en Inglés de lo Que tratamos de definir aquí, que al número de identificación vehicular que sería: NIV, si tratamos de abreviarlo por sus letras que encabezan la denominación.

Viceministro de Transporte:

La licencia de tránsito, yo creo que son dos cosas complementarias ¿no? le autorizan la matrícula y con base en eso le expiden la licencia de tránsito, eso es como una operación simultánea. Yo pienso que lo que ocurre ahí, realmente no tengo una información exacta del tema, pero creo que cuando usted va a matricular un carro, pues lleva unos documentos y le hacen todo el trámite y ahí le expiden la licencia de tránsito. Lo del VIN, es un Código que hasta donde entiendo, es un Código Internacional que es el que permite justamente para la cosa de los registros la identificación de cualquier vehículo que esté circulando con ese código, que según el informe es completamente inalterable, no hay forma de que nadie se pueda meter ahí porque son unos códigos que los manejan unas organizaciones internacionales en los Estados Unidos, creo que en Europa hay otro, que son los que dan esos códigos; todos esos códigos son los que permiten tener la seguridad de que no va a entrar un vehículo distinto, sí no que ese es el código y no permite la duplicación de placa. Ahora por ejemplo me dicen que los motores no vienen con número de motor, y entonces este código es el que va a servir para la identificación exacta de cualquier vehículo.

Presidente:

Tiene la palabra el Senador Vives.

José Ignacio Vives Menotti:

Gracia señora Presidente. No, eso queda claro, señor Viceministro. Pero entonces para usted en la licencia de tránsito, aun cuando yo cogí una de las de hoy en día, por ningún lado aparece la fecha de matrícula, más sí la fecha de expedición, yo digo si nos quedamos con las dos definiciones como requisito para incluir en las licencias de tránsito, lo cual llevaría a cambiarla porque no hay una ubicación dentro del documento en sí, que hoy expiden las Secretarías de Tránsito cuando le entregan al propietario un vehículo esa fecha, o si sencillamente sobra y nos quedamos con la fecha de expedición de la licencia.

Viceministro de Transporte:

Yo creo sí, porque es que es coincidente.

Presidente:

En consideración el artículo 36 con la exclusión de la proposición presentada por el señor Senador Vives, de fecha de expedición. ¿Aprueban los honorables Senadores el artículo 36 con la excepción de fecha de matrícula?

Secretaria:

Ha sido aprobado Señora Presidente.

Presidente:

Artículo 40.

Secretaria: Capítulo V. Seguros y Responsabilidad. Artículo 40. Seguros Obligatorios.

Presidente:

Tiene alguien alguna objeción sobre el artículo 40. Se abre la discusión. Tiene la palabra el Senador Lizarazo.

Honorable Senador Alfonso Lizarazo Sánchez:

El artículo 40, que habla de los Seguros Obligatorios, nosotros un grupo de Ponentes hemos acordado, dejar el seguro obligatorio de tránsito SOAT el vigente, que se rige actualmente por las normas vigentes, es decir, no alterar este artículo, pero estamos proponiendo en cambio un artículo nuevo, que se refiere a la responsabilidad por causa extraña.

Presidente:

Para el final Senador, como habían quedado los artículos nuevos. Todos los artículos nuevos pasan al final Senador. Después de estudiados los artículos que estamos discutiendo. Hay varios Senadores con artículos nuevos todos, se incluirá en el Capítulo de Seguros y Responsabilidad.

Presidente:

En discusión el artículo 40. Se abre la discusión, anuncio que va a cerrarse ¿Aprueban los honorables Senadores el artículo 40? Tiene la palabra el Senador Cristo.

Honorable Senador Juan Fernando Cristo Bustos: El artículo 40, yo quisiera señora Secretaria que leyera cómo está el texto final.

Secretaria:

Seguros Obligatorios. 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, SOAT, se regirá por las normas actualmente vigentes o aquellas que la modifiquen o sustituyan".

Presidente:

En consideración el artículo 40. Anuncio que va a cerrarse su discusión. ¿Aprueban los honorables Senadores el Artículo 40?

Secretaria:

Ha sido aprobado, señora Presidente.

Presidente:

Artículo 43. Ubicación. Tiene alguien alguna objeción sobre el artículo 43. Tiene la palabra el Senador Vives.

Honorable Senador José Ignacio Vives Menotti:

Gracias, señora Presidente. Una inquietud para el señor Viceministro. Pensaba yo y de pronto me saca usted por favor de la equivocación en la que esté: Que si a un vehículo se le pierde o le roban las dos placas o una de ellas, le asignan el mismo número que tenía anteriormente?, ¿o es como dice este artículo: "... se expedirá el duplicado con otro número".

Viceministro de Transporte:

Esta es una parte muy técnica. Yo pensaría que cualquiera de las dos cosas sería buena, se podría dejar el mismo número que tiene para evitar incluso duplicidades y cosas de esas.

Presidente:

Tiene la palabra Senadora Esperanza.

Honorable Senadora Esperanza Muñoz Trejos:

Sobre este mismo punto es la observación que yo tenía con respecto a este artículo 43 de Ubicación. Entonces yo pienso que ese parágrafo quedaría así: "En caso de hurto o pérdida de la placa, se expedirá el duplicado con el mismo número".

Presidente: En discusión el artículo 43 con la modificación hecha por la honorable Senadora Esperanza Muñoz. Anuncio que va a cerrarse su discusión. Tiene la palabra el Senador Lizarazo.

Honorable Senador Alfonso Lizarazo Sánchez:

Que se incluyan las bicicletas.

Presidente:

En consideración con la modificación y la adición presentadas. ¿Aprueban los honorables Senadores el artículo 43? Ha sido aprobado.

Secretaria:

Capítulo VIII. Revisión Técnico -Mecánica. Artículo 49. Revisión Vehículos de Servicio Público.

Presidente:

Tiene la palabra el Senador Vives.

Honorable Senador Ignacio Vives Menotti:

Gracias. Solamente para pedirle a los señores ponentes que me aclaren, dentro de la Revisión de los vehículos de servicio público, habla del buen funcionamiento, en la última en el numeral 10. "Del buen funcionamiento de los dispositivos utilizados para el cobro, en la prestación del servicio público". Quiero entender que eso se trata de los taxímetros, de las registradoras o de los buses, o de dispositivos. Porque yo diría que habría que determinarlo no?

Presidente:

Tiene la palabra Senadora Esperanza.

Honorable Senadora Esperanza Muñoz Trejos:

Gracias, señora Presidente. A ver señor Viceministro: Yo quería hacerle una observación, es que con este artículo volveríamos otra vez en contravía con el Decreto 2150 que ya había eliminado lo de la revisión para los servicios particulares para esa revisión técnico mecánica. Entonces qué pasaría, estamos aquí en contravía entonces con el artículo 2150, en el artículo 49, no y los de servicio diferente a servicio público, es que esto es lo grave, los de servicio diferente a servicio público serían los particulares; entonces eso iría en contravía vuelvo y repito, con el 2150 en donde ya se había eliminado. Entonces eso sería decirle a todos los que manejamos carro, que nos devolveríamos otra vez y yo creo eso sería decirle a todos los que manejamos carro, que nos devolveríamos otra vez y yo creo que eso no sería justo.

Viceministro de Transporte:

Sí, efectivamente el Decreto 2150 sí eliminó estos exámenes, en la Comisión de la Cámara se consideró que para los de servicios públicos deberia hacerse los exámenes por razón de que están transportando pasajeros etc.

Honorable Senadora Esperanza Muñoz Trejos:

Entonces yo creo que entonces sobraría los de servicio diferente a los de servicio público, o sea los particulares.

Viceministro de Transporte:

Los particulares no estarían.

Presidente:

Tiene la palabra el Senador Samuel Moreno.

Honorable Senador Samuel Moreno Rojas:

Gracias Presidente, para adicionar en el Artículo 49 el servicio escolar y de turismo, diría: "Los vehículos automotores de servicio público, servicio escolar y de turismo, deben someterse anualmente..." y ahí si continúa el artículo. Y en el parágrafo 2° al final cuando dice: "...a la prestación de servicio público", agregar: " ... y especial".

Presidente:

¿Aprueban los honorables Senadores el artículo 49, con la supresión presentada por la doctora Esperanza? ¿La adición presentada por el Senador Samuel Moreno y la adición presentada en el parágrafo 2°, por el Senador Samuel Moreno? El Coordinador de Ponentes tiene, la palabra.

Honorable Senador Guillermo Santos Marín:

Gracias señora Presidente. Yo lo que tengo para proponerle al artículo 49, es lo siguiente: "Revisión Vehículos de Servicio Público: Los vehículos automotores de servicio público, de conformidad con los Decretos 170, 176 de 2001, relacionados con el mantenimiento preventi-

vo deben someterse a dicho mantenimiento que establecerá para su determinación" es decir y adicionarle un poco más a lo que el doctor Samuel Moreno, está señalando.

Señora Presidente y en el parágrafo 1° del mismo artículo: "Para efectos de la ficha técnica de mantenimiento preventivo...".

Presidente:

Tiene la palabra el señor Viceministro.

Viceministro de Transporte:

Serían los decretos 170 y 175, porque el 176 es únicamente de sanciones.

Honorable Senador Guillermo Santos Marín:

175, sí es que leí 176 y es 175.

Presidente:

En consideración el artículo 49 con la supresión presentada por la Senadora Esperanza, las adiciones presentadas por el Senador Samuel Moreno y las adiciones presentadas por el Senador Guillermo Santos. Tiene la palabra el Senador Vives.

Honorable Senador José Ignacio Vives Menotti:

Gracias señora Presidente. En cuanto al numeral 10, para clarificar de que se trata de taxímetros

Presidente:

Con la aclaración en el inciso 10 presentada por el Senador Vives, de que es taxímetro ¿Aprueban los honorables Senadores el artículo 49, con todas las modificaciones, supresiones, adicionales y aclaraciones?

Secretaria:

Ha sido aprobado, señora Presidente.

Presidente:

Tiene la palabra Senador Ciro Ramírez.

Honorable Senador Ramírez Pinzón:

Gracias señora Presidente. Para una moción de orden, para que usted declare sesión permanente con el fin de que podamos continuar.

Presidente:

¿Aprueban los honorables Senadores la Sesión Permanente?

Secretaria:

Ha sido aprobada, señora Presidente.

Presidente:

Voy a hacer una proposición desde acá de la Presidencia, del artículo 130 al 160 fue el único bloque que no se sometió a consideración a la iniciación hoy del estudio de Código. Quiero preguntarle a los honorables Senadores, si alguien tiene algún artículo del 130 al 160 que desee que se estudie, si no para votar en bloque ese articulado. Tiene la palabra Senador Vives. Del 130 al 160.

Honorable Senador José Ignacio Vives Menotti:

Tengo cinco artículos, el 135, 136, 137, 141 y 146.

Presidente:

Tiene la palabra Senadora Esperanza.

Honorable Senadora Esperanza Muñoz Trejos:

Gracias señora Presidente. Tengo objeciones en el artículo 129, 138 y 160.

Honorable Senador Manuel Salvador Alsina Carrascal:

Para preguntar si está el 132 y el 162.

Presidente:

El 132 ya fue aprobado y el 162 también ya fue aprobado. Sería para reapertura. Entonces quedan: El artículo 130, 134, 144, 149, que no ameritan ninguna discusión. ¿Aprueban los honorables Senadores los artículos 130, 134, 144 y 149?

Secretaria:

Han sido aprobados, señora Presidente.

Presidente:

Tiene la palabra el Senador Vives.

Honorable Senador José Ignacio Vives Menotti:

Gracias, señora Presidente. Solamente para solicitarle a la Comisión, que ya que el artículo 49 está fresco en su aprobación, lo pudiéramos reabrir porque yo retiraría mi sugerencia en razón a que uno de los Asesores, en cuanto al numeral 10, del artículo 49, me aclaró que la razón de ser del buen funcionamiento de los dispositivos utilizados para el cobro en la prestación del servicio público, que era mirando más hacia el futuro que lo que hoy en día existe.

Presidente:

Se reabre la discusión del artículo 49 para suspender a solicitud que había hecho Vives, sobre los taxímetros. Queda aprobado. Señora Secretaría Artículo 50.

Secretaria:

Artículo 50. Periodicidad y cobertura de la revisión de gases.

Presidente:

Tienen alguien alguna objeción sobre el Artículo 50? Se somete a consideración, anuncio que va a cerrarse. ¿Aprueban los honorables Senadores?

Secretaria:

Ha sido aprobado. Artículo 51. Centros de Diagnóstico Automotor.

Presidente:

Alguien tiene alguna objeción sobre Centros de Diagnóstico. Tiene la palabra el Senador Vives.

Honorable José Ignacio Vives Menotti:

Gracias señora Presidente. Solamente para solicitarle a la Comisión, si analizan el Artículo 51 con el artículo 52, están hablando exactamente de lo mismo, entonces yo diría, que tratar de fusionar ambos artículos en una redacción que podría presentar a la Comisión. Diría así: "Centros de Diagnóstico Automotor. La revisión técnico-mecánica y de gases se realizará en talleres o centros de diagnóstico automotor, legalmente constituidos, que posean las condiciones mínimas que determinen los reglamentos emitidos por el Ministerio de Transporte y el Ministerio del Medio Ambiente en lo de sus competencias. Los resultados de la revisión técnico-mecánica y de gases serán consignados en un formato uniforme cuyas características determinarán los Ministerios anotados. Para la revisión del vehículo automotor, se requerirá únicamente la presentación de licencia de tránsito y el correspondiente seguro obligatorio".

Presidente.

En consideración la fusión de los dos artículos 51 y 52, con la lectura que ha hecho el Senador Vives, de cómo quedaría el artículo. Tiene la palabra Senador Alsina.

Honorable Senador Manuel Salvador Alsina Carrascal:

Gracias señora Presidente.

Estoy totalmente de acuerdo con lo del Senador Vives. Sin embargo, tengo una inquietud con respecto a la autorización en talleres de mecánica, cuando pues valdría pena establecer con precisión en el artículo, que se realizará en Centros de Diagnóstico Automotor, porque es que eso da para que todo el mundo expida esos certificados.

Presidente:

Con la modificación presentada por el Senador Alsina, quedaría la fusión de los dos artículos. Tiene la palabra el Senador Samuel Moreno.

Honorable Senador Samuel Moreno Rojas:

Hay unos talleres que poseen las condiciones mínimas que determina el Ministerio de Transporte, que están legalmente constituidos, por qué los vamos a eliminar?, ya hay unos talleres que están prestando ese servicio, por qué les vamos a quitar la posibilidad de que lo presten si están de acuerdo a la reglamentación que existe?

Presidente:

Senador Alsina, entonces usted suspende su proposición? ¿Aprueban los honorables Senadores la fusión del artículo 51 y 52 con la presentación del nuevo artículo que hizo el Senador Vives?

Secretaria:

Una pregunta antes, el parágrafo 1°, queda como está?

Presidente:

Igual.

Artículo 55. Obligatoriedad de Enseñanza. ¿Tiene alguien alguna objeción que hacerle al Artículo 55?. ¿Aprueban los honorables Senadores el artículo 55?

Secretaria:

Ha sido aprobado. Artículo 57. Prohibiciones a los Peatones.

Presidente:

¿Tiene algún Senador alguna objeción que hacerle al artículo 57? ¿Aprueban los H. Senadores, el artículo 57? Tiene la palabra el Senador Alsina.

Honorable Senador Manuel Salvador Alsina Carrascal:

A mí me preocupa que estamos hablando de la responsabilidad en el comportamiento en tránsito y que se anuncie allí el problema de los peatones. La pregunta mía es, ¿Qué sanción tiene el peatón que también infringe la adecuada circulación?

Presidente:

Tiene la palabra el Senador Samuel Moreno.

Honorable Senador Samuel Moreno Rojas:

En las prohibiciones a los peatones, en el primeri está el de invadir la zona destinada al tránsito de vehículos, que pasa entonces en las ciclovías?, habría que ponerle una excepción en las ciudades por donde los peatones salen excepcionalmente los días domingo a invadir las zonas que están destinadas al tránsito de vehículos; entonces habría que poner ahí una excepción.

Presidente:

Al tránsito peatonal.

Honorable Senador Samuel Moreno Rojas:

No, destinada al tránsito de vehículos, por ejemplo la carrera 7a en Bogotá está destinada al tránsito de vehículos, pero los domingos de 7 a.m. a 2 p.m., pues la gente sale en patines y en bicicleta y a trotar sería una excepción.

Presidente:

Sería una modificación o una adición, como quedaría?

Honorable Senador Samuel Moreno Rojas:

Voy a mirar.

Presidente:

Tiene la palabra, Senador Lizarazo.

Honorable Senador Alfonso Lizarazo Sánchez:

Gracias Señora Presidente. Es que en el artículo 56 que habla de circulación peatonal, hay un Parágrafo que dice: "Los peatones que no crucen las vías por los sitios y puentes reglamentarios se harán acreedores a una multa de un mínimo, pero no dice sí un salario mínimo mensual o diario.

Presidente:

En el Parágrafo del 56, pero ese artículo ya está aprobado, Senador. ¿Aprueban los honorables Senadores que se reabra el artículo 56? Tiene la palabra el Senador Lizarazo.

Honorable Senador Alfonso Lizarazo Sánchez:

Habla de una multa para los que crucen por sitios que no están reglamentados, de un salario mínimo, yo creo que debe ser un salario mínimo diario.

Presidente:

No se le puede poner el mínimo mensual, porque lo deja en la calle, lo van a dejar sin comer. Tiene la palabra el Senador Alsina.

Honorable Senador Manuel Salvador Alsina Carrascal:

Pero de todas maneras gran parte de los accidentes se deben también a la imprudencia de los peatones; entonces; yo sugiero lo siguiente: Quitarle el parágrafo del artículo 56 y en el artículo 57 que se habla de prohibiciones a los peatones, allí sí colocar la sanción. Sería un parágrafo en el artículo.

Presidente:

Perdón Senador, usted está sacando del Parágrafo del artículo 56 y pasándolo al artículo 57?

Honorable Senador Manuel Salvador Alsina Carrascal:

Para generalizarlo.

Honorable Senador Samuel Moreno Rojas:

Claro, ahí establecen las prohibiciones a los peatones y después tiene que mirarse la infracción y la sanción a los infractores.

Presidente:

Entonces ¿Aprueban los honorables Senadores el traslado del parágrafo del artículo 56, al artículo 57?, quedaría excluido el parágrafo del artículo 56. ¿Aprueban los honorables Senadores el artículo 56 sin el parágrafo?

Secretaria:

Ha sido aprobado, Señora Presidente.

Presidente:

Ahora, estamos en la discusión del artículo 57, que ya estaba abierta la discusión, quien tiene la palabra, anuncio que va a cerrarse.

Honorable Senador Manuel Salvador Alsina Carrascal:

Como Parágrafo 2° quedaría: "Los Peatones que queden incursos en las anteriores prohibiciones se harán acreedores a una multa de un salario mínimo (un salario mínimo nada más), sin perjuicio de las demás acciones de carácter civil, penal y de policía que se deriven de su responsabilidad y conducta.

Dentro del perímetro urbano, el cruce debe hacerse sólo por las zonas autorizadas, como los puentes peatonales, los pasos peatonales y las bocacalles.

Presidente:

Se abre la discusión, anuncio que va a cerrarse con la modificación presentada del anexo del Parágrafo leído por el Senador Alsina. ¿Aprueban los honorables Senadores el artículo 57 con la adición del parágrafo?

Secretaria:

Ha sido aprobado.

Presidente:

Artículo 63. Cesión de paso en la vía a vehículos de emergencia. ¿Tiene algún Senador alguna objeción sobre el artículo 63? Tiene la palabra el Senador Vives.

Honorable Senador José Ignacio Vives Menotti:

Gracias Señora Presidente. El artículo 63, determina: "Cesión de paso en la Vía a Vehículos de Emergencia: Todo conductor debe ceder el paso a los vehículos de ambulancias, cuerpo de bomberos, vehículos de socorro de emergencia y de la policía o ejército, orillándose al costado derecho de la calzada o carril y deteniendo el movimiento del vehículo cuando anuncien su presencia por medio de luces, sirenas, campanas o cualquier señal óptica o audible y permitirá el paso". Ese "y permitirá el paso" para mí sobra, si al comienzo dice todo conductor debe ceder paso. Entonces yo solicitaría que se suprimiera.

También, yo tengo entendido por lo que he oído muchas veces cuando voy conduciendo, a las ambulancias hoy en día que tienen altavoz y avisan al tráfico que está por delante de ellos, oríllense a los costados, ábranse a los costados; entonces me parece a mí que la instrucción que están mandando es oportuna porque en una vía de dos carriles, pues a los costados están dejando el centro desocupado. Pero cuando hablan de tres carriles en el Parágrafo, no sé si los dos de la derecha van a coger hacia la derecha y uno para allá, no sé si sea lo suficientemente e1 criterio de los Ponentes las instrucciones que le están dando aquí para determinarlas por una ley de la Republica, no?

Presidente:

Tiene la palabra Senador Lizarazo.

Honorable Senador Alfonso Lizarazo Sánchez:

Señora Presidente muy amable. Yo creo que lo que debemos agregar es: "En todo caso permitirá el paso", porque puede orillarse también, si la ambulancia va por el lado derecho, pues la deja por la derecha, en fin.

Presidente:

En discusión el artículo 63 con la supresión presentada por el Senador Vives y la adición presentada por el Senador Lizarazo. Aprueban los honorables Senadores el artículo 63?

Secretaria:

Ha sido aprobado, señora Presidente.

Presidente:

Artículo 64, señora Secretaria.

Secretaria:

Artículo 64. Utilización de la Señal de Parqueo.

Presidente:

¿Tiene alguna persona alguna objeción sobre la señalización de parqueo?. Se abre la discusión, anuncio que va a cerrarse. ¿Aprueban los honorables Senadores el artículo 64.

Secretaria:

Ha sido aprobado Señora Presidente. Artículo 65. Giros en Cruce de Intersección.

Presidente:

Tiene la palabra Senador Vives.

Honorable Senador José Ignacio Vives Menotti:

Gracias, señora Presidente. Solamente para pedirle a los señores ponentes, me aclaren en el inciso 2° hablan: "En ningún caso el conductor podrá detener su vehículo sobre la vía férrea, un paso peatonal...", entiendo yo que la definición de paso son varios, no sé, si el hecho de peatonal únicamente esta exceptuando algún tipo.

Honorable Senador Manuel Salvador Alsina Carrascal:

Como entendí la reacción de este artículo se trata que quede terminantemente prohibido bloquear el paso peatonal, o el paso por vía férrea. Eso es, son dos cosas distintas.

Honorable Senador José Ignacio Vives Menotti:

Sí.

Presidente:

¿Aprueban los honorables Senadores el artículo 65?.

Secretaria:

Ha sido aprobado, Señora Presidente. Artículo 69. Prelación en Intercesiones o Giros.

Presidente:

¿Tiene algún Senador alguna Objeción sobre el artículo 69? Se abre la discusión, anuncio que va a cerrarse. ¿Aprueban los honorables Senadores el artículo 69?

Secretaria:

Ha sido aprobado, señora Presidente.

Presidente:

Artículo 75.

Secretaria:

Artículo 75. Lugares Prohibidos para Estacionar.

Presidente:

Tiene la palabra Senador Vives. Lugares Prohibidos para Estacionar.

Honorable Senador José Ignacio Vives Menotti:

Gracias, señora Presidente, solamente para solicitar que se retire la parte que se adicionó por la Comisión de Ponentes, en definir qué tipo de vehículos: "particulares, oficiales y públicos", no, vehículos.

Presidente:

¿Aprueban los honorables Senadores el artículo 75 con la supresión de la propuesta del Senador Vives?

Secretaria:

Ha sido aprobado, señora Presidente.

Presidente:

Artículo 81. Cinturón de Seguridad. Alguien tiene alguna objeción.

Honorable Senadora Esperanza Muñoz Trejos:

Bueno, en cuanto al Cinturón de Seguridad, yo quería hacerle una pregunta a los señores Ponentes y al señor Viceministro, en lo que se refiere a las características del vehículo que puede llevar menores de edad en el asiento delantero, esto con qué motivo; porque como todos saben, las camionetas solamente tienen posibilidad de cupo en la parte delantera y si esto será por norma y eso se ha visto en la actualidad y en la práctica, muchas veces los policías de tránsito, piden o sobornan porque se lleve un menor de edad considerado entre 10 y 11 años porque realmente no tiene cupo para llevarlo en la parte de atrás.

Presidente:

Tiene la palabra el señor Viceministro.

Viceministro de Transporte:

Yo creo que ahí no hay ninguna distinción, porque eso obedece a unas normas más bien de carácter internacional, en la protección de los niños. Resulta que cuando van adelante parece que la experiencia indica mayores riesgos y por supuesto no valdría la pena hacer ninguna excepción, si es camioneta o automóvil, o que es bus, o que es un camión; incluso en los buses hay un puesto al lado del conductor que llaman "el puesto del muerto", por que es donde mas riesgo hay. Entonces la idea es que haya una protección total para esos menores.

Honorable Senador Esperanza Muñoz Trejos:

Pero señor Viceministro, entonces qué pasaría entonces en el caso de estos vehículos que yo les digo, en dónde va por la carretera, porque esto ya se da en la práctica, e inmediatamente la gente les dice no, es que no puede ir ese niño ahí, entonces eso conllevaría a que estas personas que son propietarias de esos camiones o camionetas tengan que comprar otro vehículo, para poder llevar a su niño de 10 o 12 años. Entonces esa es la inquietud mía.

Viceministro de Transporte:

Pero para eso están los equipos que ya se usan en donde sientan los niños y van en las bancas de atrás. Eso es una medida que se tomó en el tiempo del doctor Juan Gómez Martínez, cuando era Ministro, para efectos de esa protección, no?. Lo mismo que el cinturón de Seguridad y que obedece repito, a normas de carácter internacional.

Presidente:

¿Satisfecha Senadora? Continúa la discusión del Artículo 81. Anunció que va a cerrarse. ¿Aprueban los honorables Senadores el artículo 81?

Secretaria:

Ha sido aprobado, señora Presidente.

Presidente:

Artículo 83. Norma para el Transporte de Estudiantes. Alguien tiene alguna objeción sobre el transporte de estudiantes?. Anuncio que va a cerrarse. ¿Aprueban los honorables Senadores el artículo 83?

Secretaria:

Ha sido aprobado señora Presidente.

Presidente:

Artículo 85. De las luces exteriores. Alguien tiene alguna objeción sobre las luces exteriores. Anuncio que va a cerrarse. ¿Aprueban los honorables Senadores el artículo 85.

Secretaria:

Ha sido aprobado.

Capítulo 4°. Para el Transporte Público. Artículo 86. De la Prohibición de llevar animales y objetos molestos en vehículos para pasajeros.

Presidente:

Alguna objeción sobre el artículo 86? ¿Aprueban los honorables Senadores el artículo 86?

Secretaria:

Ha sido aprobado, señora Presidente.

Presidente:

Artículo 88. Taxímetros. Tiene la palabra el Senador Vives.

Honorable Senador José Ignacio Vives Menotti:

Gracias señora Presidente. Solamente para solicitar también el retiro de "clase taxi", porque el artículo dice: "Taxímetro. Ningún vehículo autorizado para prestar el servicio público con taxímetro, clase taxi...", creo que eso es redundante, no?

Presidente:

Con la supresión presentada por el Senador Vives. ¿Aprueban los honorables Senadores el artículo 88?

Secretaria:

Ha sido aprobado, señora Presidente.

Presidente:

Artículo 90. Tiene la palabra el Senador Alsina.

Honorable Senador Manuel Salvador Alsina Carrascal:

Mire, es que hay momentos en que el ciudadano se sube a un taxi, no en todos, pero en una parte de ellos, qué dificultad para poder observar

el taxímetro. Entonces yo quería solicitar lo siguiente: En la parte final dice: "El taxímetro debe colocarse en sitio visible para el usuario".

Yo quisiera modificar esta parte final diciendo: "El taxímetro debe estar sujeto al techo del vehículo sin ningún impedimento, para su lectura y a la vista del usuario".

Presidente:

Tiene la palabra el Senador Vives.

Honorable Senador José Ignacio Vives Menotti:

No sé, Senador Alsina, si de pronto el hecho de que el taxímetro vaya en la parte superior interna del vehículo, de pronto en un volcamiento, en algún tipo de accidente ofrezca serios riesgos para la integridad del conductor, o de los pasajeros que vayan ahí.

Presidente:

Artículo 90. De los Paraderos. ¿Alguna objeción sobre los paraderos?. ¿Aprueban los honorables Senadores los Paraderos?

Secretaria:

Ha sido aprobado, señora Presidente.

Presidente:

Artículo 91. Del comportamiento de los Pasajeros. ¿Alguna objeción sobre el comportamiento de los Pasajeros?

Secretaria:

Ha sido aprobado el artículo 91

Presidente:

Artículo 92. Control de Infracciones de Conductores del Servicio Público. Tiene la palabra el Senador Vives.

Honorable Senador José Ignacio Vives Menotti:

Gracias, señora Presidente. Esto para mí es fundamental, para tratar de organizar el tráfico en las ciudades donde funcione obviamente el servicio de transporte público. Estoy totalmente de acuerdo con el texto original que se incluyó, vino de la Cámara de Representantes, no entiendo por qué el Parágrafo se suprime, porque en el texto que yo tengo está entre, paréntesis, y se sobrentiende que eso lo está excluyendo del articulado.

Lo voy a leer totalmente. "Los organismos de tránsito remitirán mensualmente a las empresas de transporte público las estadísticas sobre las infracciones de tránsito de los conductores y éstas a su vez remitirán los programas de control que deberán establecen para los conductores.

Parágrafo: Serán sancionados con multa equivalente a tres salarios mínimos mensuales vigentes, las empresas de transporte público que no establezcan programas de control sobre las infracciones de tránsito de sus conductores".

Es decir, yo pediría que retomáramos el Parágrafo y además sería un poco drástico porque como también en su momento con la edad de los muchachos de 16 años, Ponemos a responsabilizarse de las acciones que tengan los hijos, aquí también tiene que ser igual, yo diría que fuéramos más drásticos en el sentido de aumentar la sanción a las empresas; y segundo obligarlas poniéndole esta parte a continuación del parágrafo, que dice: "En tal sentido remitirán semestralmente informe escrito a los organismos de tránsito de su jurisdicción, con los comentarios y medidas adoptadas en tal sentido, sobre los casos reportados que eviten su reincidencia". Es decir, la empresa tiene que hacerse cargo de sancionar a los conductores que han sido sancionados por las autoridades de tránsito y bueno, a la tercera, cuarta reincidencia, pues señor, hasta aquí le llegó su contrato de trabajo, pero hay que obligarlos también.

Yo tengo un recorte del Tiempo del día, del viernes en donde dice: "Las rutas ilegales se apoderan de la autopista norte otra vez", y mírenlos ahí están. Y yo pienso que eso no puede ser en un momento dado desconocido por las empresas de transporte. Hay que amarrarlos y meterlos en cintura también porque como papá que son, tanto ellos como los propietarios, tienen que amarrar a sus conductores y el señor conductor que sea reincidente, pues se fue, se le acabó, involucrarlo dentro de esto.

Entonces yo pediría a la Comisión, retomar que el parágrafo que está retirándose de su texto, y aumentar la sanción a 10 salarios mínimos legales mensuales, e incluir el texto que acabo de leer a continuación de la parte final de ese parágrafo.

Presidente:

En discusión el artículo 92, con la adición del parágrafo y la modificación del Senador Vives. Tiene la palabra el Senador Guillermo Santos.

Honorable Senador Guillermo Santos Marín:

Es que una vez más, Senador Vives, está parte esta contemplada en sanciones, no es que se haya sacado por sacar, si no que se le dio la ubicación en sanciones. Entonces yo acojo pasar de los tres salarios a los diez, perfecto, me parece que esa es una buena, un buen aporte, pero está contemplado, señora Presidente, en lo que tiene que ver con sanciones.

Honorable Senador José Ignacio Vives Menotti:

No, está bien, no solamente eso no lo he visto en la parte de sanciones, lo voy a mirar. El Parágrafo lo están excluyendo, es decir, pecar por exceso no es pecar, pecar por defecto si es pecar. Lo que sobra no daña.

Presidente:

Senador le propongo que se deje el Parágrafo y que se pase lo de sanciones a sanciones.

Honorable Senador José Ignacio Vives Menotti:

Muy bien, bueno.

Presidente:

Se somete a consideración el Artículo 92 con la inclusión del parágrafo que venía de la Cámara y se pasa al Capítulo de Sanciones lo que tenga que ver con sanciones. ¿Aprueban los honorables Senadores el artículo 92? Tiene la palabra Senador.

Continúa honorable Senador José Ignacio Vives Menotti:

Primero lo de los 3 a los 10 salarios y segundo que sea una obligación de las empresas semestralmente, digo yo; como un lapso de tiempo prudente, se obliguen a presentar un informe para saber qué fue la que hicieron con la información que les entregó la Secretaría de Tránsito correspondiente. Ese texto en el Parágrafo como está definido, con mi proposición aditiva, pues trasladarla a la parte de sanciones, no tengo ningún inconveniente, pero yo sí pienso que es importante y es la consecuencia de la parte inicial del articulado.

Presidente:

Continúa la discusión del artículo 92 con la proposición aditiva del Senador Vives. ¿Aprueban los honorables Senadores el artículo 92?

Secretaria:

Ha sido aprobado, señora Presidente con las adiciones.

Capítulo V. Ciclistas y Motociclistas. Artículo 93. Normas Generales para Bicicletas, Triciclos, Motocicletas, Motociclos y Mototriciclos.

Presidente:

Tiene la palabra Senador Vives.

Honorable Senador José Ignacio Vives Menotti:

Gracias señora Presidente. Solamente para solicitar varias cositas. Inciso Tercero dice: Los conductores de estos tipos de vehículos...", yo diría "... y sus acompañantes..." porque está hablando de usar chalecos y si lleva un acompañante en la parte de atrás del conductor, el chaleco que lleve el conductor no se va a ver, ambos tienen que utilizar el chaleco.

Segundo. El inciso final, pues suprimirlo porque está hablando de lo mismo de que acabo de hablar, que dice: "Desde las 6 p.m., hasta las 6 a.m....".

Hay un Inciso que es el octavo, que dice: "No deben adelantar a otros vehículos por la derecha...", suprimieron entre paréntesis, "...o entre vehículos por la derecha..." y siguieron, "... o entre vehículos que transiten por sus respectivos carriles". Diría yo, "Siempre utilizarán el carril libre a la izquierda del vehículo a sobrepasar". He visto varios accidentes ya, en donde motocicletas sobrepasan atrevidamente creyendo que la línea de demarcación de separación entre los carriles, es su carril, es la única lógica que le pongo yo a eso, y ponen en riesgo su vida y también a los que están utilizando los vehículos. Entonces yo me permitía solicitar a la Comisión, agregar esta parte reiterativa que les aclare y les puntualice a los señores conductores de motos, por dónde es que va la cuestión.

Presidente:

En discusión el artículo 93 con la su presión y las dos adiciones presentadas por el Senador Vives. Tiene la palabra el Senador Lizarazo.

Honorable Senador Alfonso Lizarazo Sánchez:

Señora Presidente, otra corrección en el inciso 3° de este artículo, dice: "...cuando se conduzca entre las 18 y las 16 horas del día siguiente ... Yo no entiendo eso, las 18 horas son las 6 de la tarde y las 16 horas del día siguiente son las 4 de la tarde, Entonces eso es absurdo. Eso hay que corregirlo, hay que modificarlo. Sobra uno, 18:00 y 6:00.

Presidente:

En discusión el Artículo 93, con la supresión, las dos adiciones y la modificación por los honorables Senadores Lizarazo y Vives. Anuncio que va a cerrarse ¿Aprueban los honorables Senadores el artículo 93?

Secretaria:

Ha sido aprobado señora Presidente.

Capítulo VI. Tránsito de Otros Vehículos y de Animales. Artículo 96. Movilización de Animales.

Presidente:

En discusión el artículo 96. Anuncio que va a cerrarse. ¿Aprueban los honorables Senadores el artículo 96?

Secretaria:

Ha sido aprobado Señora Presidente.

Presidente:

Artículo 97. Erradicación de vehículos de tracción animal. Tiene la palabra el Senador Samuel Moreno.

Honorable Senador Samuel Moreno Rojas:

Ese término de tres años, es que hay un estudio sobre eso, es caprichoso, ¿o por qué es Viceministro?

Presidente:

Señor Viceministro.

Viceministro de Transporte:

Ese término creo que lo agregaron en la Comisión de Ponentes, de la Comisión de la Cámara salió con un año.

Honorable Senador Samuel Moreno Rojas:

Un año, y por qué no lo dejamos en un año que es lo que viene de la Cámara. Es suficiente, ¿o no Ministro? usted que dice, un año.

Presidente:

Tiene la palabra Senador Alsina.

Honorable Senador Manuel Salvador Alsina Carrascal:

Yo estoy totalmente de acuerdo en que eso debe erradicarse lo más pronto posible. Sin embargo, hay un número de familias grande que viven de eso. Yo quisiera, además de establecer ahí que en un año, existiera una mínima responsabilidad de los municipios, para efectos de entrar a dar una solución social, de pronto no a los empresarios "de esa actividad", sino a quienes queden desempleados por esa situación.

Presidente:

Tiene la palabra Senador Lizarazo.

Honorable Senador Alfonso Lizarazo Sánchez:

Estoy de acuerdo con el Senador Alsina en ese sentido. Yo pienso que entre más rápido será mejor solucionar este problema, pero hay que considerar la parte social; hay mucha gente que en realidad en este momento en que vive el país, pues tiene sus recursos que los sacan de ahí. Yo lo que creo es que debería más bien reglamentar exactamente el tránsito de estos vehículos de tracción animal, pero yo creo que el término de dos años no es que sea muy largo tampoco.

Presidente:

Vamos a hacer una cosa, vamos a salir de esto. Los que estén por el año, levanten la mano.

Secretaria:

Seis.

Secretaria:

Quiénes estén en contra.

Secretaria:

Dos.

Presidente:

Ha sido aprobado un año.

¿Aprueban los honorables Senadores el artículo 97?

Secretaria:

Ha sido aprobado señora Presidente.

Presidente:

Artículo 101. Manejo de escombros.

Presidente:

¿Alguien tiene algo sobre el manejo de escombros?

Tiene la palabra el Senador Vives.

Honorable Senador José Ignacio Vives Menotti:

Gracias señora Presidente. Yo aquí diría lo mismo, mantendría los mismos argumentos que tuve ahora, para que las empresas de transporte público fueran solidarias también con la responsabilidad que tienen sus conductores en las violaciones de las normas de tránsito. Resulta que en la Avenida 9 con la calle 130 de esta ciudad, hay una construcción que hoy en día se adelanta y resulta que han tomado uno de los carriles, probablemente tienen la autorización de la Secretaría de Tránsito de Bogotá, pero a eso no va mi punto. Si no es que en ciudades ya, obviamente desarrolladas como lo debe ser Bogotá también, obligan que las volquetas, o los camiones en los que se acarrean los escombros o los desechos de las construcciones, deben lavarles las llantas a los camiones antes de salir a la vía pública. Pues resulta que parece que fueran unas regaderas cuando salen detrás en el momento en que están removiendo toda esa parte de tierras y de lo demás, regándolas por todas las calles y sencilla y llanamente colocan unos trabajadores que a punto de pala retiran las cosas, pero el camión sigue, hasta el punto de que va regando, va cayendo a los parabrisas de todo el mundo.

Presidente:

Tiene la palabra la Senadora Esperanza Muñoz.

Honorable Senadora Esperanza Muñoz Trejos:

Gracias señora Presidente: Con respecto a este artículo, para evitar vacíos jurídicos, yo creo que es necesario determinar cuál es la autoridad competente para sancionar y podría ser entonces, me imagino que Planeación Municipal.

Presidente:

Parece que está en el parágrafo, Senadora: "Será sancionado por la Secretaría de Tránsito que corresponda con multa equivalente a tres salarios mínimos legales vigentes, el particular u organismo estatal que no cumpla con el debido manejo de escombros".

Tiene la palabra el Senador Vives.

Honorable Senador José Ignacio Vives Menotti:

Gracias señora Presidente: Casualmente en el parágrafo yo he hecho una redacción nueva, sería así: "Será sancionado por la Secretaría de Tránsito que corresponda con multa equivalente a diez (10) salarios mínimos legales mensuales vigentes, el particular u organismo estatal que no cumpla con el debido manejo de escombros y desechos de construcción, así como estará obligado a efectuar las reparaciones por daños infringidos a los bienes de uso público".

Presidente:

En discusión el artículo 101 con la modificación y las adiciones presentadas por el Senador Vives. ¿Aprueban los honorables Senadores el artículo 101?

Secretaria:

Ha sido aprobado señora Presidente: Falta la redacción en lo que corresponde a lo de las llantas, Senador Vives.

Presidente:

Lavado de llantas.

Continúa honorable Senador José Ignacio Vives Menotti:

Bueno, aquí está incluido todo esto abarca, siendo eso era como una motivación.

Presidente:

Artículo 103. *Normas para dispositivos sonoros*. ¿Alguna objeción sobre dispositivos sonoros?. Tiene la palabra Senador Alsina.

Honorable Senador Manuel Salvador Alsina Carrascal:

Hay un problema delicado en contaminación auditiva, son todo este tipo de aparatos que se utilizan, o descuidos que se realizan con los

vehículos. Tal como queda el artículo, pues prácticamente las cosas quedan como están, es decir, hay momentos de urgencia como una ambulancia, como un vehículo de bomberos, como los mismos vehículos de la policía, pero hay circunstancias donde se abusa mucho de la ciudadanía por la cantidad de pitos y de sirenas, incluso ya les ha dado los taxis y en algunos vehículos particulares, por usar sirenas, no siquiera es el pito. Y además de eso, hay otro problema delicado que se vive en muchas ciudades y en muchos sitios, y es que le adaptan a los vehículos altoparlantes, creando una situación de contaminación auditiva e intranquilidad ciudadana, que eso da para que cada rato la gente se esté quejando con la policía y con las inspecciones de Policía, para esos efectos.

Yo quiero solicitar una adición al final del primer párrafo del artículo. El primer párrafo. Leo el artículo: "todo vehículo deberá estar provisto de una aparato para producir señales acústicas de intensidad, no superior a los señalados por las autoridades ambientales, utilizable únicamente para la prevención de accidentes y para casos de emergencia. Se buscará por parte del Ministerio de Transporte y el Ministerio del Medio Ambiente reducir significativamente la intensidad de pitos y sirenas dentro del perímetro urbano, utilizando aparatos de menor contaminación auditiva".

Presidente:

En consideración el artículo 103, con la adición presentada por el Senador Alsina. ¿Aprueban los honorables Senadores el artículo 103?

Secretaria:

Ha sido aprobado señora Presidente.

Capítulo X. Clasificación y uso de las vías.

Artículo 104. *Clasificación de vías.*

Presidente:

¿Alguna objeción sobre clasificación de vías?, Senador Vives.

Honorable Senador José Ignacio Vives Menotti:

Gracias señora Presidente. Es que en el artículo 104 que habla de clasificación de vías, yo creo que sobra entrar a definir lo que es la vía de Metro o Metrovía y la vía Troncal, solamente conque las enunciemos es suficiente. De hecho, de eso está hablando el artículo, de la clasificación misma, no de la definición, entonces sería solamente incluir su denominación, más no su definición.

Presidente:

En discusión el artículo 104, con la proposición presentada por el Senador Vives, de hacer solo la mención de las clases de vías y no la definición.

Honorable Senador José Ignacio Vives Menotti:

Yo no sé si los señores ponentes, tienen alguna objeción en cuanto al lugar donde vayan en orden de prioridad, lo que es la vía de metro o metro vía.

Presidente:

No, está claro. En consideración el artículo 104 con la modificación presentada. ¿Aprueban los honorables Senadores el artículo 104?

Secretaria:

Ha sido aprobado señora Presidente:

Presidente:

Artículo 106, está suprimiendo.

Artículo 112. De la obligación de señalizar las zonas de prohibición. Tiene la palabra el Senador Vives.

Honorable Senador José Ignacio Vives Menotti:

Gracias señora Presidente. Solamente leo el texto del artículo: "De la obligación de señalizar las zonas de prohibición. Toda zona de prohibición deberá estar expresamente señalizada y demarcada en su sitio, mediante providencia del funcionario de tránsito..." Mediante providencia, ¿qué es una providencia judicialmente hablando? es la decisión de una autoridad judicial. Yo diría que antes de ponerle un nombre al Acto Administrativo que determine la señalización de la zona, deberíamos poner solamente "... y demarcada en su sitio previa decisión...", que la decisión se llame Resolución, Providencia, dejémoselo a la autoridad de tránsito correspondiente.

Presidente:

En consideración el artículo 112 con la supresión presentada por el Senador Vives y la adición de una nueva frase. Anuncio que va a cerrarse la discusión del artículo 112. ¿Aprueban los honorables Senadores el artículo 112?

Secretaria:

Ha sido aprobado señora Presidente.

Presidente:

Artículo 114. De los permisos. ¿Alguna objeción sobre los permisos?

¿Aprueban los honorables Senadores el artículo 114?

Secretaria:

Ha sido aprobado señora Presidente.

Presidente:

Artículo 115. Reglamento de las señales. Senador Vives.

Honorable Senador José Ignacio Vives Menotti:

Gracias señora Presidenta. En el parágrafo 2°, este artículo sobre reglamentación de las señales, dice: "en todo contrato de construcción, pavimentación o rehabilitación de una vía urbana o rural será obligatorio incluir la demarcación vial correspondiente, so pena de incurrir el funcionario responsable...". También el particular que tenga un contrato de construcción que esté obligado a señalizar la vía, es responsable en este sentido.

Entonces sería solamente para solicitar la exclusión de la palabra funcionario y dejarlo como venía, "... incurrir el responsable...".

Presidente:

En discusión el artículo 115 con la supresión en el parágrafo 2° de la palabra funcionario. ¿Aprueban los honorables Senadores?

Secretaria:

Ha sido aprobado señora Presidenta.

Presidente:

Artículo 117. Clasificación de semáforos. En el capítulo XIII procedimientos de Control de Tránsito. ¿Alguna discusión sobre la clasificación de los semáforos?

¿Aprueban los honorables senadores el artículo 117?

Secretaria:

Ha sido aprobado señora Presidenta.

Presidente:

Artículo 118. Simbología de las Señales Luminosas. ¿Alguna discusión sobre la simbología de las señales luminosas?. Se somete a consideración. ¿Aprueban los honorables Senadores el artículo 118?

Secretaria:

Ha sido aprobado señora Presidenta.

Presidenta:

Artículo 121. Zonas de estacionamiento.

¿Alguna discusión honorables Senadores?

Tiene la palabra el Senador Moreno.

Artículo 121.

Honorable Senador Samuel Moreno Rojas:

El 121: "Zonas de estacionamiento. Las autoridades no podrán establecer zonas especiales..." Mire, en el Concejo de Bogotá, está cursando en estos momentos un plan precisamente, sobre todo el tema de estacionamiento y eso. Pero yo no sé si aquí con este artículo nosotros nos estamos inmiscuyendo en la autonomía que tienen los Concejos para regular todo el tema de los espacios en cada uno de los municipios o distritos. Aquí estamos prohibiendo una facultad que hoy tienen los Concejos, no la ley.

Presidente:

Señor Viceministro.

Viceministro de Transporte:

Sí, este fue un artículo que también la comisión de la Cámara insistió en que se estableciera en el Código, porque alegaban también que los alcaldes, a veces, abusaban de esa facultad cerrando las vías, impidiendo el tránsito. Pero yo pienso que eso es una facultad de los alcaldes realmente y que debe quedar en los alcaldes.

Honorable Senador Samuel Moreno Rojas:

Solicito la eliminación de este artículo.

Presidente:

Honorable Senador Manuel Salvador Alsina Carrascal. ¿En consideración la propuesta del doctor Samuel Moreno?

Secretaria:

Ha sido aprobada señor Presidente. Artículo 122 paraderos.

Presidente:

En discusión el artículo 122. ¿Aprueba la Comisión el artículo 122?

Secretaria:

Ha sido aprobado señor Presidente:

Presidente:

Artículo 126. Inmovilización. En discusión el artículo 126. Tiene la palabra honorable Senador Vives.

Honorable Senador José Ignacio Vives Menotti:

Gracias señor Presidente. Primero que todo yo quisiera en el parágrafo 2°, solicitarle a la Comisión, se retirará lo que ellos incluyeron en cuanto a la orden de entrega del vehículo que se ejecutará a favor del propietario del vehículo o al infractor, es decir, cuando ambas cosas coincidan, está muy bien, pero el infractor muchas veces puede cometer la infracción, valga la redundancia, y no estar en conocimiento del propietario, importante es que se le entregue el vehículo al propietario para que él esté informado de lo que está sucediendo, o de lo que sucedió con la inmovilización de su vehículo, sobre todo si hablamos de vehículos de servicio público. Entonces yo pediría en este parágrafo se excluyera y se dejara conforme venía de la Cámara de Representantes, en que la orden de entrega se ejecutará a favor del propietario del vehículo, excluir: "...o al infractor...".

Presidente:

Senador, excúseme. Sobre el parágrafo 2 el señor Ministro quiere dar una opinión.

Viceministro de Transporte:

Nosotros incluimos el infractor por una razón sencilla. De pronto una persona le presta el carro a un amigo, y tiene algún accidente, entonces al amigo se lo inmovilizan y la oportunidad que puede tener él para corregir su falla, ir a pagar multa, ir a sacarlo y entregárselo a quien se lo prestó, porque de lo contrario tendría era que llamar al propietario y decirle: Vaya usted sáquelo. Esa fue la razón, entonces a uno o a otro.

Honorable Senador José Ignacio Vives Menotti:

Bueno señor Ministro, no hay problema, yo pensé que era importante también que el propietario conociera lo que estaba sucediendo con su vehículo, no?. En todo caso la entrega está supeditada a que se cancele la multa y se defina la situación legal en que ésta el vehículo. Bueno, retiro mi solicitud.

En el parágrafo 3, determina: "en el caso de vehículo de servicio público, cuando no sea posible subsanar la falta por encontrarse el vehículo retenido, la autoridad de tránsito podrá ordenar la entrega al propietario o infractor previa suscripción de una acta en la cual se comprometa a subsanarla en un plazo no mayor a cinco (5) días.

Copia del acta se remitirá a la empresa de transporte público a la cual se encuentre afiliado el vehículo". Siendo coherentes con los programas de información de infracciones cometidas, que deben enviar a la empresa de transporte público las autoridades de tránsito correspondientes, yo pienso que aquí es importante también involucrar a la empresa en esa acta de entrega, ¿por qué? porque es una antecedente, entonces diría que antes de enviar copia del acta a la empresa, involucrarla dentro del acta misma por un delegado, en fin cualquiera que fuere, firmada en esa misma acta de entrega por parte del propietario, el conductor y el representante de la empresa en un momento dado; y la manera señor Viceministro, de cómo se informa por parte de la persona que retire el vehículo a la Secretaría de Tránsito, que reunió los requisitos, pues, que debía ser. Esa parte me queda en duda.

Viceministro de Transporte:

Sí, la cuestión de participación de la empresa es que nos encontramos con que muchos gerentes usan como una fuerza coercitiva, de pronto de cobrar alguna deuda y no van, el gerente siempre está ocupado nunca tiene tiempo de ir allá a arreglar el problema. Entonces el propietario se queda pues ahí maniatado, no tiene alternativa si no va el gerente, entonces no puede sacarlo. Entonces se quiso eliminar esa obstrucción que es muy frecuente en materia de tránsito.

Presidente:

En discusión el artículo 126.

¿Alguna objeción?

¿Aprueban los honorables Senadores el artículo 126?

Secretaria:

No, no presentó ninguna adición. Ha sido aprobado el artículo 126.

Artículo 128. Del retiro de vehículos mal estacionados.

Presidente:

Artículo 128. Tiene la palabra el Senador Vives.

Honorable Senador José Ignacio Vives Menotti:

Gracias señora Presidente. Solamente en el parágrafo 1° para reemplazar la palabra, "... o el poseedor..." por "...o el conductor".

Presidente:

En discusión el artículo 128, con la modificación en el parágrafo 1°, de la palabra "poseedor", para cambiarla por "conductor", ¿Aprueban los honorables Senadores el artículo 128?

Secretaria:

Ha sido aprobada señora Presidenta.

Presidente:

Artículo 129. Mecanismos de subasta de vehículos abandonados.

¿Aprueban los honorables Senadores el artículo 129, como está concebido?

Ha sido aprobado.

Secretaria:

Ha sido aprobado señora Presidenta. Capítulo III. Competencia.

Artículo 135 jurisdicción.

Presidente:

Se abre la discusión del artículo 135. Tiene la palabra el Senador Vives.

Honorable Senador José Ignacio Vives Menotti:

Gracias señora Presidenta. Como el texto del artículo habla de jurisdicción y competencia, porque la jurisdicción es el ejercicio de la autoridad en un territorio y la competencia es el conocimiento de los asuntos dentro de este territorio, pediría que se adicionara al título del artículo "jurisdicción y competencia".

Presidente:

¿Aprueban los honorables Senadores la adición al título del artículo 135?

Secretaria:

Ha sido aprobado señora Presidente.

Presidente:

Artículo 136. Procedimiento. Tiene la palabra el senador Vives.

Honorable Senador José Ignacio Vives Menotti:

Gracias señora Presidenta. El parágrafo 3 de este artículo habla textualmente: "Los daños y perjuicios de mayor cuantía sólo pueden ser conocidos por los jueces civiles". Yo diría que esta parte que tiene que ver más con la competencia que con el procedimiento, se excluyera de este artículo, y se definiera por decir algo, dentro del artículo 135, o uno equivalente cuando hablemos de competencia, por que hace alusión a ello.

Presidente:

En discusión el artículo 136, anuncio que va a cerrarse su discusión, con la supresión del parágrafo 3°, solicitada por el Senador Vives. Tiene la palabra el Senador Vives.

Honorable Senador José Ignacio Vives Menotti:

Gracias señora Presidenta. Yo diría que trasladar el parágrafo, digamos en principio al artículo 135.

Presidente:

Trasladando el parágrafo 3 al artículo 135. ¿Aprueban los honorables Senadores el artículo 136?

Secretaria:

Ha sido aprobado señora Presidenta.

Presidente:

Capítulo IV. Actuación en caso de imposición de comparendo al conductor, artículo 137, reducción de la sanción.

Tiene la palabra el Senador Vives.

Honorable Senador José Ignacio Vives Menotti:

Gracias señora Presidenta. Es decir, pedirle al señor Ministro su opinión, aquí se incluyó en el texto del articulado, que una vez surtida la orden de comparendo, si el inculpado acepta la comisión de la infracción, ¿podrá cancelar el 50% del valor de la multa?, si estamos haciendo indirectamente una exención del pago, digamos, de una imposición fiscal en favor de municipios, que no sé hasta dónde en un momento dado, hoy de hecho creo que por lo menos en el distrito, le dan la oportunidad al infractor de que si cancela dentro de los tres días siguientes, de hecho está aceptando una culpa y obtiene una reducción importante, pero no sé si hablar del 50%.

Presidente:

Tiene la palabra el señor Viceministro.

Viceministro de Transporte:

Eso realmente se tomó un poquito de la experiencia de Bogotá que parece ha sido muy buena en el factor recaudo. Estos son como incentivos para que la gente pague, si no se hace entonces no paga ni hay que meter a juicios, hay que conseguir abogados y sale costando el recaudo de pronto más que el 50% y se hace tardíamente. En cambio este incentivo pues ha dado muy buenos resultados y esa fue, digamos como la razón para pensar en darle esa rebaja, pues esa reducción a quien simplemente dice, hombre sí pago y pago en los tres días entonces se gana ese beneficio.

Presidente:

Gracias señora Presidenta. También señor Viceministro, en el inciso 3° hay una adición que hace la Comisión de Ponentes, que a su vez excluye parte del texto del artículo como originariamente venía; sobre todo en cuanto al destino de una parte porcentual de la multa que va destinada a engrosar el presupuesto, para campañas de educación vial y peatonal, no sé si en la estructuración que ha hecho el Ministerio, de los presupuestos, esto cambiaría la meta que se propuso cuando se presentó el proyecto de le y al Congreso.

Viceministro de Transporte:

Sí, nosotros por ejemplo en el Ministerio, pues, a través de la Policía de Carreteras se hacen muchos programas educativos, se hace publicidad, se editan folletos y se trataba pues que también las Secretarías pudieran tener algunos recursos de más fácil utilización para estas campañas educativas. Yo no sé la comisión por qué lo quitó o qué pensó en ese campo, pero la idea es que haya una forma más expedita y más rápida de hacer campañas educativas en materia de tránsito. El Ministerio considera que uno de los factores de la accidentalidad, es justamente porque no hay campañas educativas en esa área.

Honorable Senador José Ignacio Vives Menotti:

A mí sí me gustaría conocer la razón por la cual se cambia el destino al 10% para ser invertido en campañas de educación vial y peatonal, que como lo dice el señor Viceministro, son importantes para enseñar y educar todos los días al infractor. Yo diría, si la comisión no tiene a mal pues lo dejáramos como viene en su texto en principio.

Presidente:

Sí, continúa la discusión del artículo 137, con la modificación presentada por el Senador Vives, solicitando que se deje como estaba inicialmente el artículo.

¿Aprueban los honorables Senadores?

Secretaría:

Ha sido aprobado señora Presidente.

Presidente:

Artículo 138. Información.

Honorable Senadora Esperanza Muñoz Trejos:

Gracias señora Presidenta. Es para la inclusión de un nuevo parágrafo en este artículo 138, en concordancia con lo aprobado en el artículo 55 de las definiciones del artículo 2°, que obedecen a los simuladores didácticos, de los cuales yo hice la observaciones, presentándolos como uno de los instrumentos de ayuda para evitar los accidentes de tránsito.

Dice así: "El respeto al derecho a defensa será materializado y garantizado por los organismos de tránsito, adoptado para uso de sus inculpados y autoridad, simuladores didácticos, herramientas técnicas de comunicación y representación de hechos sucedidos en el tránsito, que se constituyan en medios probatorios, para que en audiencia pública estos permitan sancionar o absolver al inculpado bajo claros principios de oportunidad, transparencia y equidad". Eso por una parte.

Por otra parte, en ese mismo artículo 138 quería hacerle una pregunta al señor Viceministro: Si con el parágrafo de este artículo 138 presentado por los señores ponentes, los organismos de tránsito pueden celebrar acuerdos de las multas y los recaudos podrán ser repartidos.

¿Entonces para qué repetirlo en el parágrafo 2?

Esa es mi pregunta también concreta y esa es mi solicitud. Gracias señora Presidenta.

Presidenta:

Tiene la palabra el señor Viceministro.

Viceministro de Transporte:

¿El parágrafo 2° del 138?

Honorable Senadora Esperanza Muñoz Trejos:

Está contemplado en el artículo 7°, inciso segundo, está ese mismo parágrafo de este artículo 138.

Presidente:

Permítame señor Viceministro. En discusión el artículo 138 con la adición de un parágrafo presentado por la Senadora Esperanza y la supresión de lo que ya está incluido dentro del artículo 7°. ¿Aprueban los honorables Senadores el artículo 138, con la adición del parágrafo presentado por la Senadora Esperanza? y la supresión del parágrafo porque ya se encuentra registrado en el artículo 7°.

Secretaria:

Ha sido aprobado señora Presidenta.

Presidenta:

Artículo 141. Cobro coactivo. Tiene la palabra Senador Vives.

Honorable Senador José Ignacio Vives Menotti:

Yo quisiera antes de hacer los comentarios a este artículo, que el señor Viceministro me aclarara: Si hoy en días las autoridades de tránsito están legalmente autorizadas, a la luz del actual Código de Tránsito, para retener las licencias de conducción, por infracciones como las que se definen allí por pasarse un semáforo en rojo.

Viceministro de Transporte:

No, no conozco ninguna norma que esté autorizando para retener el pase.

Honorable Senador José Ignacio Vives Menotti:

Es decir, en ese sentido creo identificarme con el señor Viceministro, me parecería dentro de lo que estábamos hablando aquí, tanto nos reiteró el Senador Cristo y otros compañeros Senadores de la Comisión, de que no sería sino una condición más para facilitar el día de mañana la mordida, por un semáforo en rojo que se viole, nos van a retirar el documento que nos permita manejar en las ciudades, es más, hoy en día no existe. Yo sí pediría, con todo el respeto a los ponentes, retiráramos este artículo que es bien complicado.

Presidente:

En discusión el artículo 141, anuncio que va a cerrarse su discusión. ¿Aprueban los honorables Senadores el artículo 141 con la exclusión del parágrafo?

Secretaria:

Ha sido aprobado.

Presidente:

Artículo 146. Concepto técnico. Tiene la palabra el Senador Vives.

Honorable Senador José Ignacio Vives Menotti:

Gracias señora Presidenta. Realmente aquí hay unos aportes importantes de los señores ponentes, pero yo digo, por qué excluimos en la parte de los términos que se le señalan a nuestras autoridades de tránsito, para

definir los procedimientos correspondientes, cuando hoy en día de por sí, nuestras autoridades en términos generales son bien morosas, aquí sería bueno como está en el texto del artículo original como llegó al Senado, se le definen una serie de términos dentro de los cuales ellos deben producir entre otros la audiencia pública, en fin, yo pensaría que es conveniente y provechoso para todos los que resultemos afectados por negligencia, o por culpa, en fin, en un proceso de estos que las autoridades de tránsito tuvieran unos términos muy definidos para que produjeran sus decisiones en ese sentido allí.

A su vez, en la parte final en el tercer inciso de este artículo se agrega: " Las medidas cautelares y las condenas económicas en esta clase de procesos, no podrán exceder el monto de os perjuicios realmente demostrados en él mismo".

Las inspecciones de tránsito, hablando de ellas, fallan en un término muy ágil los procesos de tránsito. Sin embargo las Compañías de Seguros y los abogados, interponemos recursos que se demoran en tramitar cualquier cantidad de tiempo; si nosotros mantenemos el valor de las indemnizaciones que por el accidente de tránsito se nos causaron a esos precios, muy probablemente lo que reciba el día de mañana sería un dinero que no corresponde al que invertí en su momento, por la sencilla lógica de la pérdida del poder adquisitivo de la moneda. Yo agregaría aquí, manteniendo este inciso: "Las medidas cautelares y las condenas económicas en esta clase de procesos, no podrán exceder el monto indexado de los perjuicios realmente demostrados en él mismo"; porque si a los tres años a mí la Compañía de Seguros me va a reconocer en un momento dado los perjuicios que me cause, me los va a pagar de acuerdo con este inciso a los precios del momento en que se produjo el fallo y no a lo que realmente debe ser.

Mi sugerencia es sencillamente aclarar que es indexado.

Presidente:

Le va a hacer la adición, Senador?

Secretaria:

El monto indexado, simplemente.

Presidente:

En discusión el artículo 146, sigue la discusión, anuncio que va a cerrarse con la adición presentada por el Senador Vives. ¿Aprueban los honorables Senadores?

Secretaria:

Ha sido aprobado señora presidente.

Presidente:

Artículo 160. Destinación.

Tiene la palabra Senador Moreno.

Honorable Senador Samuel Moreno Rojas:

Es una sustitutiva que diría así: Artículo 160. Destinación. De conformidad con las normas presupuestales respectivas, el recaudo por concepto de multas y sanciones por infracciones de tránsito, se destinará a planes de tránsito, educación, dotación de equipos, combustible y seguridad vial, salvo en lo que corresponde a la Federación Colombiana de Municipios y los particulares en quienes se delegue y participen en la administración, liquidación, recaudo y distribución de las multas".

Presidente:

En discusión el artículo 160 con la proposición sustitutiva presentada por el honorable Senador Samuel Moreno. Anuncio que va a cerrarse su discusión.

¿Aprueban los honorables Senadores el artículo 160 con la proposición sustitutiva presentada por el Senador Moreno?

Secretaria:

Ha sido aprobado señora Presidenta.

Presidente:

Les informó a los honorables Senadores, que ha sido aprobado en su totalidad el articulado del Código de Tránsito. Vamos al artículo 12 que quedó para una redacción, debe presentarla el Senador Alsina, y el parágrafo del artículo 25 y los artículos que van a presentar nuevos.

Entonces aprueban los honorables Senadores la reapertura del artículo 12 que quedó pendiente la redacción que debía presentar el Senador Alsina. Se abre la discusión nuevamente sobre el artículo 12. Tiene la palabra el Senador Alsina.

Honorable Senador Manuel Salvador Alsina Carrascal:

Sí, una redacción pero de una Comisión, porque yo estoy de acuerdo.

Presidente:

Está en discusión el artículo 12 nuevamente. Tiene la palabra el Senador Samuel Moreno.

Honorable Senador Samuel Moreno Rojas:

Pues, simplemente aprobémoslo así y en la ponencia para segundo debate, hacemos la redacción.

Presidente:

¿Aprueban los honorables Senadores el artículo 12 en la forma en que quedó?

Secretaria:

Ha sido aprobado señora Presidente.

Presidente:

Se reabre la discusión del artículo 25 para la inclusión de un parágrafo. Tiene la palabra Senadora Esperanza.

Honorable Senadora Esperanza Muñoz Trejos:

Bueno. En el artículo 17 yo fui muy reiterativa en nuestra posición y quedamos de hacer una nueva proposición, vuelvo y reitero nuestra posición, los peritos no pueden ser juez y parte en ningún momento y nosotros sí fuimos reiterativos en el sentido que en ese artículo 17...

Presidente:

Senadora, entonces si usted me permite yo sometó a consideración la reapertura de la discusión del artículo 17.

¿Aprueban los honorables Senadores la reapertura del artículo 17?

Secretaria:

Ha sido aprobado.

Presidente:

Tiene la palabra Senadora.

Honorable Senadora Esperanza Muñoz Trejos:

Gracias señora Presidente. Quiero que el numeral 3 del artículo 17 quedé así: "Presentar el certificado de aptitud ocupacional en conducción otorgado por un Centro de Enseñanza Automovilística debidamente aprobado por el Ministerio de Educación Nacional, con el seguimiento del Ministerio de Transporte". Entonces esa es la proposición que nosotros queremos que sea tenida en cuenta en ese artículo 17, porque si no volvemos a revivir el poder de los peritos.

Presidente:

En discusión el artículo 17. Tiene la palabra el Senador Vives.

Honorable Senador José Ignacio Vives Menotti:

Gracias señora Presidenta. Solamente para solicitarle aclaración a la señora Senadora Muñoz. El certificado de aptitud ocupacional ¿qué entendemos por ocupacional, Certificado de aptitud en Conducción o de Conducción?

Presidente:

Continúa la discusión del artículo 17. Anuncio que va a cerrarse, ¿Aprueban el artículo 17 con la corrección al numeral 3?

Secretaria:

Ha sido aprobado señora Presidenta.

Llegó a la Mesa una proposición del Senador José Matías Ortiz, para adicionar al artículo 23 un parágrafo.

Presidente:

Reabrimos la discusión del artículo 23. ¿Aprueban los honorables Senadores, la reapertura de la discusión del artículo 23?

Secretaria:

Ha sido aprobado señora Presidente.

Presidente:

Continúa la discusión del artículo 23. Por favor señora Secretaria sírvase leer la adición que ha hecho el Senador Matías.

Secretaria:

Sería un parágrafo nuevo, que diría: " Para objeto de conducción y movilización de vehículos en el extranjero el Ministerio de Transporte y el Ministerio de Relaciones Exteriores, adelantará las gestiones pertinen-

tes para realizar convenios que permitan la validez de la licencia de conducción colombiana, como lo es para los extranjeros que transitan en Colombia en calidad de tránsito o turismo".

Ha sido leído el parágrafo nuevo.

Presidente:

En discusión el parágrafo nuevo del artículo 23. Sigue su discusión abierta, anuncio que va a cerrarse. ¿Aprueban los honorables Senadores el parágrafo nuevo del artículo 23?

Secretaria:

Ha sido aprobado señora Presidenta.

Presidente:

Artículo 25, para la inclusión de un parágrafo nuevo. Sírvase leerlo Senador Samuel Moreno.

¿Cómo quedaría el parágrafo nuevo del artículo 25?

Honorable Senador Samuel Moreno Rojas:

"Parágrafo 3°. A partir de la vigencia del presente Código se suspende por el término de cinco (5) años, el ingreso de vehículos de servicio público al transporte terrestre automotor de pasajeros".

Presidente:

En discusión el artículo 25 con la inclusión del parágrafo número 3, anuncio que va a cerrarse. ¿Aprueban los honorables Senadores el parágrafo nuevo del artículo 25?.

Secretaria:

Ha sido aprobado señora Presidenta.

Presidente:

Tiene la palabra Senador Alsina.

Honorable Senador Manuel Salvador Alsina Carrascal:

A ver, yo he tratado de concertar de acuerdo con las inquietudes presentadas con respecto a la propuesta de un parágrafo 3°.

Presidente:

Repítalo Senador, hágame el favor para que el Senador Alsina que estaba ausente lo conozca.

Honorable Senador Samuel Moreno Rojas:

Voy a leerlo, son dos renglones: "A partir de la vigencia del presente código, se suspende por cinco (5) años el ingreso de vehículos de servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros".

Honorable Senador Manuel Salvador Alsina:

"A partir de la vigencia del presente código se suspende el ingreso de servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros y de carga, tanto de radio de acción municipal, distrital, metropolitano, como el radio de acción nacional durante siete (7) años, permitiéndose la reposición del equipo previa chatarrización del mismo".

Yo lo que traté fue de concertar con lo que aquí me dijeron, por ejemplo lo de chatarrización es una propuesta del Senador Matías. "Los casos excepcionales por urgente necesidad demostrada del servicio, sólo serán autorizados por las autoridades con el previo concepto del Ministro de Transporte. El incumplimiento o irresponsable aplicación de esta disposición por parte del Ministro y los alcaldes de todo el territorio nacional, será causal de mala conducta".

Presidente:

Tiene la palabra Senador Samuel Moreno.

Honorable Senador Samuel Moreno Rojas:

No por que volvemos a lo mismo, a darle la facultad al Ministerio de Transporte, entonces dejemos el artículo como estaba, Presidente.

Presidente:

Tiene la palabra Senador Cristo.

Honorable Senador Juan Fernando Cristo Bustos:

A mí me parece que la proposición como la presentó el Senador Moreno, pero ampliando el plazo de congelación, por lo menos a siete (7) años, es lo que deberíamos hacer, sin dejar abiertas ninguna excepción para nada.

Presidente:

Tiene la palabra el Senador Alsina.

Honorable Senador Manuel Salvador Alsina Carrascal:

Señora Presidente, yo tengo como propuesta inicial la que ustedes en este momento están esbozando, lo que quise con la nueva redacción fue recoger algunas inquietudes, por ejemplo: Senador Matías, colocar allí el tema de la chatarrización, que me parece que nos ha parecido a algunos muy importante, eso fue lo que quise. Yo no tengo ninguna dificultad en que no se coloquen excepciones de ninguna parte, tengo un temor que me gustaría que de alguna manera lo plasmáramos en este parágrafo y es que como quienes ejercen y son expertos en la corrupción, son tan bien muy eficientes y muy previsivos y que resulta que cuando ya se conozca, ya salga el proyecto de Código aprobado por el Congreso, pues muchos empezarán a dar todavía más capacidad transportadora.

Yo quería sugerirle si de pronto en alguna parte de este parágrafo pudiéramos colocar algo que limite de inmediato, porque es que en el trámite más de uno se va a acelerar a aumentar la capacidad transportadora, porque no pierden la facultad hasta tanto la ley no esté vigente.

Entonces, yo conozco situaciones, no quiero mencionar la ciudad por respeto, ni quiero mencionar a la persona que utilizó eso aspirando al Congreso de la República, pero antes de las elecciones yo conocí de un caso donde un aspirante sencillamente fue y vendió unos cupos y tenía 43 cupos, eso le ayudó a su financiación, indiscutiblemente para la campaña. Pero es que es la facilidad, si se respetara, doctor Samuel, el conducto regular y las fechas y los registros de las resoluciones y de los decretos, bueno, eso estaría muy bien, pero resulta que hay una capacidad tremenda para efectos de devolverse en el tiempo allá en los registros mismos en las administraciones. Yo propondría a ver si de pronto es viable lo siguiente: Durante siete (7) años, incluida la capacidad transportadora y los cupos no utilizados al 31 de mayo del año 2002.

Presidente:

Tiene la palabra, Senador invitado.

Honorable Senador Luis Helmer Arenas:

Muy amable. Mire yo le diría lo siguiente: Ahí sería un proceso de acercamiento con el Ministerio de Transporte y las autoridades de transporte para que eso se cumpla, porque lo que usted está diciendo Senador Alsina, tiene toda la razón; de aquí a que entre en vigencia la ley, inmediatamente hacen las fechorías que usted considere convenientes. A mí me parece que si se hace una buena conciliación por parte del Congreso con el Ministerio de Transporte y las autoridades que tienen que ver con eso, para que de una vez se dicte una disposición interna del Ministerio de Transporte. Entonces eso es otro cuento.

Honorable Senador Manuel Salvador Alsina Carrascal:

El problema es que no tiene facultad, según tengo entendido, eso sería un proceso de congelación.

Honorable Senador Luis Helmer Arenas:

Por qué no le preguntamos al señor Ministro.

Presidente:

Tiene la palabra el Senador Samuel Moreno.

Honorable Senador Samuel Moreno Rojas:

Presidente mire, yo creo que todos estamos identificados en el tema de congelar por siete años todo el ingreso de vehículos de servicio público de pasajeros. La única excepción que habría que hacer en este artículo es el tema de la reposición de equipo.

Entonces yo le agregaría lo siguiente: "A partir de la vigencia del presente código se suspende por el término de siete (7) años el ingreso de vehículos de servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros. Sólo la reposición de equipos será permitida".

Presidente:

Senador, en aras al buen entendimiento y para acelerar porque no nos queda mucho tiempo, yo creo que en unos dos, tres minutos, se puede hacer nuevamente la redacción entre el Senador Samuel Moreno y el Senador Alsina y presentamos nuevamente para el entendimiento de todos cómo quedaría el parágrafo. Senador, con respecto a los años, porque creo que es lo único que podría discutirse rápidamente, si todos están de acuerdo que sea en 5 años, levanten la mano. ¿Están todos de acuerdo que sean siete (7) años?

Aprobado.

Entonces, Senador Alsina y Senador Samuel Moreno, por favor siéntese, hagan una redacción completa y vamos a continuar y regresamos enseguida al artículo 25. tiene la palabra, Senador.

Honorable Senador Manuel Salvador Alsina Carrascal:

No, es que el doctor Samuel y yo hemos compartido la redacción. Bueno: "A partir de la vigencia del presente código se suspende el ingreso del servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros y de carga, tanto de radio de acción municipal, distrital, metropolitano, como del radio de acción nacional durante siete (7) años, permitiéndose la reposición del equipo, previa chararrización del anterior".

Presidente:

En discusión el parágrafo tercero del artículo 25. Tiene la palabra, Senador Samuel Moreno.

Honorable Senador Samuel Moreno Rojas:

Presidente, aquí nadie ha hablado de los vehículos de carga y ahí está contemplándose los vehículos de carga. Aquí el tema, el tema son los vehículos de transporte de pasajeros, es lo que está en discusión.

Presidente:

Senador Alsina.

Honorable Senador Manuel Salvador Alsina Carrascal:

Doctor Samuel, es que en la propuesta inicial mía es conjunta, tanto el servicio público de pasajeros como el de carga, ¿por qué?:

El transporte de carga ha sufrido unas consecuencias grandes con ese incremento de vehículos muy por encima del crecimiento de la economía y además con facilidad del lavado de dólares en esos aspectos, que me excusan, no acuso a los transportadores sino a la utilización de esos mecanismos. Hoy por hoy hay mucho transportador de carga con los camiones guardados, antes hacían 5 viajes, ahora tienen que contentarse con un solo viaje al mes, si es que consiguen la posibilidad de viajar.

Presidente:

Tiene la palabra Senador Cristo:

Honorable Senador Juan Fernando Cristo Bustos:

No, para una moción de orden. Yo creo que todos entendimos acá, tal vez no escuchamos bien al Senador Alsina, que estábamos hablando del tema de transporte de pasajeros fundamentalmente.

entonces yo quería pedirle que sometiéramos a aprobación la proposición del Senador Alsina, quitándole simplemente la palabra transporte de carga y yo creo que todos estamos de acuerdo.

Presidente:

Tiene la palabra, Senador Alsina.

Honorable Senador Manuel Salvador Alsina Carrascal:

Excúseme, señora Presidente. Yo quisiera oír al señor Ministro encargado hoy sobre este tema, porque es que si se trata de que no tenemos posibilidades de controlar lo del incremento de capacidad transportadora, que ha sido exagerada en los últimos años, si hay una sobreoferta, pues yo sigo insistiendo en que el transporte de carga también quede incluido en esta disposición.

Presidente:

Tiene la palabra el señor Viceministro:

Viceministro de Transporte:

A ver, el transporte de carga también presenta una sobreoferta vehicular, que algunos hablan de cifras escandalosas, de alrededor de 60.000 camiones que sobrarían. En este momento el cálculo es de 140.000 y los transportadores dicen que con 80.000 se podría atender la demanda de carga actual. Efectivamente los tiempos de espera, que ha sido uno de los factores para calcular las tarifas de esos fletes, pues son altísimos justamente porque la oferta es muy alta, entonces pues nosotros pensaríamos que vale la pena también incluir lo de carga porque ahí también hay una sobreoferta importante.

Presidente:

Continúa la discusión del parágrafo tercero del artículo 25. Tiene la palabra, Senador Moreno.

Honorable Senador Moreno Rojas:

Presidente, como el artículo 25 no genera discusión, por favor sométalo a consideración, mientras redactamos una propuesta aditiva que es el parágrafo tercero.

Presidente:

El artículo estaba aprobado. Los que tengan artículos nuevos, por favor. Tiene la palabra el Senador Cristo.

Honorable Senador Juan Fernando Cristo Bustos:

Hay un tema que durante la discusión de esta tarde no había querido colocar sobre el tapete, pero que me parece importante señor Viceministro, que lo estudiemos, y es el tema de las pólizas colectivas, para precisamente el transporte de carga. Actualmente el Gobierno Nacional, usted me corrige, señor Ministro, tiene una póliza para los transportadores por ocasión del tema del terrorismo y de toda la inseguridad y los problemas de orden público en el país. Esa póliza creo que asciende al monto de 60.000 millones de pesos. Entiendo que un problema grave es que se está cubriendo, se está garantizando y se le está brindando el seguro contra los terroristas a los transportadores, pero solamente por su vehículo, o sea, por el camión de carga y no se asegura la propia carga transportada y me parece que teniendo en cuenta las circunstancias terroristas que está viviendo el país, teniendo en cuenta la inseguridad y los problemas de orden público y la obligación del Estado colombiano de garantizar, según la Constitución y la ley, el orden y que puedan ejercer con total tranquilidad, que no es posible garantizarlo hoy, que puedan ejercer su actividad.

Yo tenía aquí, señora Presidente, un artículo que busca fundamentalmente que esa póliza de 60.000 millones de pesos, que hoy no ha sido utilizada en su totalidad, que se ha llegado a pagar hasta 20, 25 millones de pesos, entiendo, abramos la posibilidad y le demos facultad al Gobierno para que haga todos los ajustes presupuéstales con el fin de que se amplíe la cobertura, no solamente al vehículo, sino a la carga transportada, que nos parece que es absolutamente lógico. No es lógico que el Estado garantice el camión y no garantice el valor de la carga que muchas veces es superior al camión, más cuando en estas circunstancias el Estado no está en capacidad. Entonces yo creo que la previsora y el Estado tienen una tarea esencial para garantizar esa actividad.

Yo presento un artículo que voy a leerlo y lo dejo en la Secretaría, que dice: "El Gobierno garantizará la libre circulación y movilización de los vehículos de servicio público en todo el territorio nacional. El Gobierno Nacional tomará una póliza que ampare los vehículos de servicio público, las cargas transportadas y a la tripulación contra actos de terrorismo y alteración del orden público.

El avalúo de los vehículos, para efectos del pago de la prima por pérdida, será el comercial del vehículo.

Autorícese al Gobierno Nacional para adoptar las medidas presupuestales que fueran necesarias para darle cumplimiento a lo establecido en este artículo".

Ese ha sido un llamado angustioso permanente durante todo este tiempo de los distintos gremios y sectores transportadores, que ven que su competitividad y la posibilidad de mantenerse en el negocio con tanto problema de orden público cada día se ve más afectada. Entonces yo someto, señora Presidenta a consideración de la Comisión el texto del artículo como fue leído.

Presidente:

En discusión el artículo presentado por el honorable Senador Juan Fernando Cristo.

Tiene la palabra, Senadora Alsina.

Honorable Senador Manuel Salvador Alsina Carrascal:

Gracias, señora Presidenta. Indiscutiblemente que el tema que presenta el Senador Juan Fernando Cristo es un tema muy necesario, muy importante. El problema de la seguridad es un problema que en todos los aspectos en Colombia nos está perjudicando, el problema de la inseguridad. Sin embargo, cuando algunos intentamos estudiar este aspecto, que como lo dice el Senador Cristo, ha sido una preocupación, una inquietud permanente de los transportadores de carga en Colombia, nos encontramos con una dificultad un poco complicada desde el punto de vista de las finanzas públicas, desde el punto de vista del presupuesto, porque es algo que no se alcanza a estimar, es decir, que si se coloca abierta la situación como se plantea en el proyecto del artículo, nos veríamos casi que con una imposibilidad de cumplir con todos los casos que podrían presentarse. Digamos, esa es mi preocupación, me gustaría que los discutiéramos acá.

Honorable Senador Juan Fernando Cristo Bustos:

No, precisamente por eso facultamos al Gobierno, pero que haya la decisión política y que haga la voluntad del Gobierno, no simplemente,

que es lo que ha venido sucediendo hasta el momento, de que allá el problema de los transportadores, como si fuera un problema de los transportadores luchar contra el terrorismo y garantizar el orden público. De hecho hay una póliza que como consecuencia de varios debates acá, el Gobierno tiene hoy frente al tema y se ha venido haciendo efectiva, entonces yo creo que el Gobierno, que ya ha venido teniendo experiencia en la materia a través de la Previsora, simplemente amplíe el marco de la póliza para no limitarlo solamente al vehículo, insisto, sino a la carga transportada, obviamente dentro de las posibilidades. Aquí no le vamos a decir al gobierno: Tiene que asegurar toda la carga que se transporta en el país; el Gobierno tendrá los mecanismos para determinar los montos, los límites y bajo qué parámetros se toma esa póliza y quiénes serían los beneficiarios de esa póliza. Yo creo que el artículo es suficientemente amplio para que el Gobierno adopte las decisiones ya en concreto, sin fijarle ningún condicionamiento.

Honorable Senador Manuel Salvador Alsina Carrascal:

No, magnífico que encontráramos una solución. Yo soy consciente del problema que se presenta, incluso, con limitaciones grandes para el libre tránsito de las mercancías, que generan un problema en la economía. Lo mismo que en muchos sitios se han incrementado los costos de transporte precisamente por la inseguridad en las carreteras. Sin embargo, ya aprovechando que está el señor Ministro encargado de Transporte, me gustaría que analizáramos este tema porque la parte presupuestal, por la cantidad de situaciones que se le podrían venir al gobierno en situaciones de cubrimiento de este seguro.

Presidente:

Tiene la palabra, Senador Lizarazo.

Honorable Senador Alfonso Lizarazo Sánchez:

Gracias, señora Presidenta. A ver yo tengo otro artículo referente a este capítulo sobre el seguro pero yo quisiera decir referente a la propuesta del Senador Cristo, que me parece muy importante y fundamental para la seguridad del transporte de carga en Colombia, mucho más en esta época de inseguridad. Yo creo que es tal la propuesta que prácticamente obliga al Gobierno a sacar esta póliza y esto necesitaría un aval del Ministerio de Hacienda, por lo menos del mismo gobierno. Esto me parece que aprobarlo aquí sin el aval podría traernos consecuencias.

Presidente:

Tiene la palabra, Senador Cristo.

Honorable Senador Juan Fernando Cristo Bustos:

Yo quiero insistir. Tal vez no he sido claro en mi explicación y ahora el señor Viceministro nos puede complementar. Hoy hay una póliza que tiene tomada la Previsora por un monto, me corrige Viceministro, 60.000 millones de pesos para los camiones. Esa póliza no ha sido hecha efectiva en su totalidad. Hay unos márgenes dentro de los cuales, con la actual póliza, se puede mover el Gobierno para ampliar sus efectos a la carga transportada y eso es lo que quiere decir el artículo fundamentalmente.

Presidente:

Tiene la palabra, senador Vives.

Honorable Senador José Ignacio Vives Menotti:

Gracias, señora Presidente. Yo no pongo en duda las buenas intenciones del artículo del Senador Cristo, pero la verdad es que yo considero que al Estado no lo podemos poner a pagar los platos rotos de todas las situaciones que se presenten en este país convulsionado. Los transportadores sí están cubiertos hoy en día, él hace alusión a los usuarios del servicio de carga, que es distinto, y yo sí sé que las compañías de seguros legalmente establecidas en el país cubren los riesgos por robo, por vandalismo, por terrorismo de la carga, siempre y cuando se den, y de hecho las grandes compañías que utilizan los servicios de carga, lo tienen previsto en sus costos para efectos de fijar el día de mañana el precio de sus productos, pero yo sí creo, y sobretodo cuando dejamos el criterio del avalúo comercial, ¿cuál es el avalúo comercial? De hecho el Ministerio tiene una resolución que fija para efectos fiscales, todos los años, todas las vigencias, una de los vehículos que deben pagar tributos al Estado oportunamente. A mí sí se me hace, en un momento dado, independientemente a que exista la póliza por 60.000 millones de pesos, que primero le estamos quitando un costo que ganarían de por sí ya, sin ninguna retribución las compañías que utilizan los servicios de carga. Eso hay que dejarlo que lo tomen, de hecho lo tienen ahí establecido y de verdad que el Estado no puede ser siempre a quien le carguemos la carga económica de todos los perjuicios que se generen en este país.

Presidente:

Continúa en discusión el artículo nuevo. Tiene la palabra, señor Viceministro.

Viceministro de Transporte:

Nosotros como Ministerio de Transporte hemos estado haciendo reuniones con el Ministerio de Hacienda y ha sido enfático en no asumir este riesgo porque es incalculable, no se puede saber hasta dónde se puede llegar y cuánto puede valer. Incluso, en el paro de camioneros de hace unos días se acordó hacer un seguro para el conductor que muriera por accidente, por actos de terrorismo. No ha sido posible porque dicen no tener forma de atender este costo. Pues yo pensaría que efectivamente este es un tema que requeriría del aval del Ministro de Hacienda para los efectos pertinentes, porque de pronto estamos aquí aprobando una cosa que no tendría el aval del Ministerio y quedamos en ceros.

Honorable Senador Juan Fernando Cristo Bustos:

Yo no quiero de ninguna manera obstaculizar. Yo pediría que quedará como constancia y le demos un estudio para mirar la posibilidad de llevarlo a la plenaria.

Presidente:

Que quede como constancia, señora Secretaria.

Tiene la palabra para un artículo nuevo, inmediatamente vamos a reabrir el artículo 170, que es el artículo final con que termina todo, porque recuerden que estamos sobre el tiempo y en adelante será irreglamentario.

Honorable Senador Alfonso Lizarazo Sánchez:

Este sería un artículo nuevo que habla de la responsabilidad por causa extraña, dice: "El transportador sólo podrá exonerarse total o parcialmente de su responsabilidad por su inejecución o por la ejecución defectuosa o tardía de sus obligaciones, si prueba que la causa del daño le fue extraña o que en su caso se debió a vicio propio o inherente de la cosa transportada y además que adoptó todas las medidas razonables que hubiere tomado un transportador, según las exigencias de la profesión para evitar el hecho que le fue extraño a su agravación.

Parágrafo. Considérese como causa extraña todo hecho ajeno jurídicamente al transportador y que ocurre pese a las previsiones tomadas por él.

Las violaciones a los reglamentos oficiales o de la empresa se tendrán como culpa cuando el incumplimiento haya causado o agravado el riesgo.

Las cláusulas del contrato que implica la exoneración total o parcial por parte del transportador de sus obligaciones o responsabilidades no producirán efectos".

Presidente:

En discusión el artículo nuevo. Anuncio que va a cerrarse.

¿Aprueban los honorables Senadores el artículo nuevo presentado por el Senador Lizarazo?

Secretaria:

Ha sido aprobado.

Presidente:

Vamos a reabrir la discusión del artículo 170.

¿Aprueban los honorables Senadores la reapertura del artículo 170?

Secretaria:

Ha sido aprobado.

Presidente:

Sírvase leer, señora Secretaria, el artículo 170

Secretaria:

Artículo 170. *Vigencia*. El presente código empezará a regir transcurridos 6 meses contados a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias, especialmente el Decreto 1334 de 1970 y sus disposiciones reglamentarias y modificatorias.

Ha sido leído el artículo 170.

Presidente:

¿Aprueban el artículo 170?

Secretaria:

Ha sido aprobado, señora Presidente.

Presidente:

Artículo nuevo, ¿quién presenta el artículo nuevo?

Secretaria:

El Senador Juan Fernando Cristo.

Presidente:

Léalo, señora Secretaria.

Secretaria:

"Sistema integrado de información sobre las multas y sanciones por infracciones de tránsito. Con el propósito de contribuir al mejoramiento de los ingresos de los municipios, se autoriza a la Federación Colombiana de Municipios para implementar y mantener actualizado a nivel nacional, un sistema integrado de información sobre las multas y sanciones por infracciones de tránsito (SIMIT), por lo cual percibirá el equivalente a un salario mínima legal diario vigente, por la administración del sistema que se cobrará al infractor cuando se cancele el valor adendado.

Parágrafo. En todas las dependencias de los organismos de tránsito y transportes de las entidades territoriales existirá una sede del SIMIT o en aquellas donde la Federación lo considere necesario, con el fin de obtener la información para el consolidado nacional y para garantizar que no se efectúe ningún trámite de los que son competencia de los organismos de tránsito en donde se encuentre involucrado el infractor en cualquier calidad, si éste no se encuentra a paz y salvo".

Presidente:

En discusión el artículo nuevo.

¿Aprueban los honorables Senadores el artículo nuevo?

Secretaria:

Ha sido aprobado.

Presidente:

Hay otro artículo.

Miramos el artículo nuevo.

Secretaria:

"Características de la información de los registros.

Toda la información contenida en el Sistema Integrado de Información (SIMIT), será de carácter público.

Las características, el montaje, la operación y actualización de la información del sistema, serán determinadas por la Federación Colombiana de Municipios, la cual dispondrá de un plazo máximo de dos años prorrogables por una sola vez, por un término de un año, contados a partir de la fecha de sanción de la presente ley para poner en funcionamiento el Sistema Integrado de Información (SIMIT)".

Presidente:

En discusión el artículo nuevo.

¿Aprueban los honorables Senadores el artículo nuevo?

Secretaria:

Ha sido aprobado, señora Presidenta.

Presidente:

El Senador Vives solicita la reapertura del artículo tres.

Secretaria:

Le aviso a la señora Presidenta que la plenaria ya se inició.

Presidente:

Se inició la plenaria y saben que lo que suceda de aquí en adelante puede ser irreglamentario. Así que les agradezco el favor, yo cito para mañana, Senador, y si queda alguna cosa, la discutimos mañana, pero debemos aprobarlo hoy. Señora Secretaria, sírvase leer el título del proyecto.

Secretaria:

"Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones", ha sido leído el título.

Presidente:

¿Aprueban los honorables Senadores el título del proyecto?

Secretaria:

Ha sido aprobado, señora Presidenta.

Presidente:

¿Quieren los honorables Senadores que este sea Ley de la República?

Secretaria:

Sí lo quieren, señora Presidenta.

Presidente:

Se nombran para segundo debate los mismos ponentes que venían para el primer debate. Se levanta la sesión y se convoca para mañana a las 10 de la mañana. Tiene la palabra, Senador Matías.

Honorable Senador José Matías Ortiz Sarmiento:

Para dejar una constancia señora Presidenta. Es que hizo falta un artículo nuevo que usted me había prometido para el final, referente a los seguros en cuanto a la responsabilidad civil para protección a terceros. Solicito a los ponentes que este texto sea incluido para la plenaria general.

Presidente:

Quedará incluido.

¿Aprueban los honorables Senadores que quede incluido para la plenaria General el artículo?

Ya levanté la sesión.

Queda incluido, Senador, no se preocupe.

Siendo las cuatro y cuarenta y cinco minutos de la tarde 4:45 p.m., se levanta la sesión y se convoca para mañana a las 10:00 a.m.

La Presidenta,

María Cleofe Martínez Martínez.

El Vicepresidente,

Manuel Salvador Alsina C.

La Secretaria General,

Albertina Manjarrés Cotes.

AUTO DE SUSTENTACION

En los términos anteriores fue aprobada el Acta número 20 de la sesión del día 21 de mayo de 2002, que consta de 91 folios.

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

La Presidenta,

María Cleofe Martínez Martínez.

El Vicepresidente,

Manuel Salvador Alsina C.

La Secretaria General,

Albertina Manjarrés Cotes.

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA - 2002