



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA
www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXVI - N° 477

Bogotá, D. C., martes, 13 de junio de 2017

EDICIÓN DE 28 PÁGINAS

DIRECTORES:

GREGORIO ELJACH PACHECO

SECRETARIO GENERAL DEL SENADO

www.secretariasenado.gov.co

JORGE HUMBERTO MANTILLA SERRANO

SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA

www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

SENADO DE LA REPÚBLICA

INFORMES DE CONCILIACIÓN

INFORME DE CONCILIACIÓN AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 017 DE 2016 CÁMARA, 165 DE 2016 SENADO

por la cual se dictan normas de fomento a la ciencia, tecnología e innovación mediante la creación de empresas de base tecnológica (spin offs) y se dictan otras disposiciones.

Doctores

ÓSCAR MAURICIO LIZCANO ARANGO

Presidente Senado de la República

MIGUEL ÁNGEL PINTO HERNÁNDEZ

Cámara de Representantes.

Ciudad

Respetados señores Presidentes:

En atención de la honrosa misión encomendada por las Mesas Directivas del honorable Senado de la República y de la honorable Cámara de Representantes y dando cumplimiento a lo dispuesto por el artículo 161 de la Constitución Política y el 186 de la Ley 5ª de 1992, acudimos a su Señoría con el fin de rendir informe de conciliación al **Proyecto de ley número 017 de 2016 Cámara, 165 de 2016 Senado**, por la cual se dictan normas de fomento a la ciencia, tecnología e innovación mediante la creación de empresas de base tecnológica (spin offs) y se dictan otras disposiciones.

Acogiendo como texto conciliado el aprobado en Sesión Plenaria del honorable Senado de la República el día 31 de mayo de 2017, el cual anexamos.

De los honorables Congresistas,

MARÍA DEL ROSARIO GUERRA DE LA ESPRIELLA
Senadora de la República

MAURICIO AGUILAR HURTADO
Senador de la República

MARCOS JOHAN DÍAZ BARRERA
Representante a la Cámara
Departamento de Santander.

IVÁN DARIÓ AGUDELO ZAPATA
Representante a la Cámara
Departamento de Antioquia

TEXTO CONCILIADO AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 165 DE 2016 SENADO, 017 DE 2016 CÁMARA

por la cual se dictan normas de fomento a la ciencia, tecnología e innovación mediante la creación de empresas de base tecnológica (spin offs) y se dictan otras disposiciones.

El Congreso de la República

DECRETA:

Artículo 1º. El objeto de la presente ley, es promover el emprendimiento innovador y de alto valor agregado en las Instituciones de Educación Superior (IES), que propenda por el aprovechamiento de los resultados de investigación y la transferencia de conocimientos a la sociedad como factor de desarrollo humano, científico, cultural y económico a nivel local, regional y nacional.

Se entiende por Spin-off aquella empresa basada en conocimientos, sobre todo aquellos protegidos por derechos de Propiedad Intelectual, gestados en el ámbito de las IES, resultado de actividades de investigación y desarrollo realizadas bajo su respaldo, en sus laboratorios e instalaciones o por investigadores a ellas vinculados, entre otras formas.

Artículo 2°. Las Instituciones de Educación Superior (IES), podrán crear empresas tipo spin-off sin afectar sus planes de mejoramiento, con o sin participación de particulares. Los servidores públicos docentes, y/o investigadores, cualquiera sea su forma o naturaleza de vinculación legal podrán formar parte de ellas a cualquier título, o crear spin-off, pudiendo para tal fin asociarse con las Instituciones de Educación Superior (IES), y con las personas privadas que manejen recursos públicos, de acuerdo con la ley, reglamentos y estatutos propios de las Instituciones de Educación Superior.

Parágrafo 1°. Los particulares participarán en las spin-off de acuerdo a lo establecido en el Decreto-ley 393 de 1991.

Parágrafo 2°. Las iniciativas de emprendimiento de las empresas de base tecnológica spin - off, deberán ser articuladas con los planes regionales de competitividad y con las políticas del Sistema Nacional de Ciencia, Tecnología e Innovación (SNCTI) siempre y cuando estas se originen en Instituciones de Educación Superior o en programas acreditados por el Consejo Nacional de Acreditación.

Artículo 3°. Los docentes o investigadores que formen parte de las Spin-off podrán ser partícipes de los beneficios económicos que se generen a partir de las actividades propias de estas, sin que esto configure factor salarial ni doble asignación por parte del tesoro público.

Los beneficios económicos para los servidores públicos derivados de las Spin-off provendrán exclusivamente de la actividad de esta.

Artículo 4°. Las empresas tipo Spin-off que se fundamentan en resultados financiados con recursos públicos, en tal caso las Instituciones de Educación Superior (IES), podrán crear un fondo para fomentar las actividades de ciencia, tecnología e innovación.

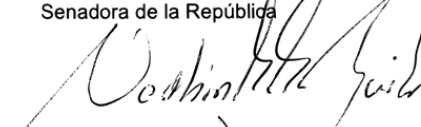
Parágrafo. Cuando los resultados para la creación de empresas spin-off hayan proveniendo de recursos públicos, deberán revertir a la respectiva IES un porcentaje que se acuerde entre las partes, al igual que el tiempo de dicho aporte, para continuar fomentando las actividades de Ciencia, Tecnología e Innovación de dicha IES.

Artículo 5°. En todas las Instituciones de Educación Superior (IES) que crean empresas tipo spin-off, de que trata la presente ley, deberán incluir dentro de su estructura administrativa una Coordinación cuya función es armonizar las distintas actividades derivadas de las investigaciones hechas por los docentes o particulares que conforman empresas tipo spin-off.

Artículo 6°. *Derogatoria y vigencia.* La presente ley rige a partir de su sanción y publicación en el *Diario Oficial* y deroga las demás disposiciones legales o reglamentarias que le sean contrarias.

De los honorables Congresistas,


MARIA DEL ROSARIO GUERRA DE LA ESPRIELLA
 Senadora de la República


MAURICIO AGUILAR HURTADO
 Senador de la República.


MARCOS YOHAN DÍAZ BARRERA
 Representante a la Cámara
 Departamento de Santander.


IVÁN DARIO AGUDELO ZAPATA
 Representante a la Cámara
 Departamento de Antioquia.

PONENCIAS

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY ORGÁNICA NÚMERO 250 DE 2017 SENADO

por medio de la cual se reglamenta la enajenación de la participación de la Nación en el capital social de las empresas y se dictan otras disposiciones.

Bogotá, D. C., 13 de junio de 2017

Senador

CARLOS FERNANDO MOTOA

Presidente Comisión Primera

Honorable Senado de la República

Ciudad.

En cumplimiento del honroso encargo que me impartió la Mesa Directiva de la Comisión Primera del

Senado de la República, me permito presentar informe positivo de ponencia para primer debate al **Proyecto de Ley Orgánica número 250 de 2017 Senado**, por medio de la cual se reglamenta la enajenación de la participación de la Nación en el capital social de las empresas y se dictan otras disposiciones.

La presente ponencia consta de las siguientes partes:

- I. Trámite.
- II. Objetivo y contenido del proyecto de ley.
- III. Justificación de la iniciativa.
- IV. Impacto fiscal.
- V. Reserva de ley orgánica.
- VI. Pliego de modificaciones.
- VII. Proposición

I. TRÁMITE

El proyecto de ley objeto de estudio fue presentado el pasado 1° de junio de 2017 por los senadores Viviane Morales Hoyos, Sofía Gaviria Correa y Alexander López Maya. Radicado el proyecto, fue remitido por disposición de la Presidencia del Senado de la República. Así las cosas, el 1° de junio de 2017 el Presidente la Comisión Primera Constitucional Permanente, por designación de la Mesa Directiva le correspondió a la suscrita Senadora rendir Informe de Ponencia para primer debate, mediante Acta MD-33 de 1° de junio de 2017.

II. OBJETO Y CONTENIDO DEL PROYECTO DE LEY

De acuerdo con el texto propuesto, el proyecto de ley bajo estudio tiene por objeto incorporar en el ordenamiento jurídico la autorización por parte del Congreso de la República de la enajenación de la propiedad accionaria del nivel nacional. La mencionada autorización se hará mediante ley de iniciativa gubernamental y con base en estudios técnicos y macroeconómicos.

III. JUSTIFICACIÓN DE LA INICIATIVA

La cuestión acerca del modelo económico a adoptar para el país fue uno de los debates que con más ahínco adelantaron los Constituyentes de 1991. Corrían los años noventa, y por el mundo entero se alzaba un nuevo orden histórico que desde la unipolaridad planteaba el papel sagrado del mercado y del capitalismo como el modo de producción idóneo para el progreso de los pueblos. No obstante lo anterior, sabio fue el Constituyente de 1991 al establecer fronteras al voraz neoliberalismo, y fue precavido de adoptar en la Carta Política un modelo económico que si bien no escapó a los vientos de su tiempo, dotó a la República de herramientas para garantizar lo que entonces se alzaba como nuestro objetivo como Nación: El Estado Social de Derecho.

De esta manera, el Constituyente consagró un modelo de mercado con reconocimiento expreso de la propiedad privada, de la libre actividad económica y de la iniciativa privada, en un esquema de libre competencia que adquirió el status de derecho fundamental; pero a la vez aseguró la posibilidad de intervención del Estado en todos los campos. Adicionalmente, incluyó las normas referentes a la economía solidaria, que permiten una especie de colectivización de los bienes de producción.¹ Así lo sostuvieron los Constituyentes Liberales en la Plenaria de la Asamblea Constituyente al iniciar la discusión de los temas económicos:

“Buscaremos fortalecer y hacer eficaz la libre competencia económica, al tiempo que procuramos un Estado capaz de dirigir la economía en beneficio de toda la sociedad. Nos ponemos a sentar las bases para la construcción de un Estado y una sociedad modernos y justos, ‘con tanto mercado como sea posible y con tanta intervención como sea necesaria’”²

De esta forma, el Estado asumió su papel como agente económico, con la finalidad última de dar cumplimiento a lo dispuesto en el artículo segundo de la Carta. Para esto, el Constituyente le asignó, entre otras, la función de regulación económica, la función provee-

dora de bienes y servicios, la función fiscalizadora o de hacienda pública, la función de redistribución y la función de estabilización económica.³

Esta postura del Constituyente de 1991 se sintetiza en el artículo 334 de la Carta, que le otorga al Estado la dirección general de la economía. Este artículo, en concordancia con los artículos 150, 179, 200 y 371 de la Constitución, faculta al Congreso, al Presidente y al Banco de la República para adelantar las actividades orientadas a la dirección económica del país, en el marco de la colaboración armónica establecida en el artículo 113.⁴

En este esquema, particular rol concedió el Constituyente al Congreso de la República en materia de dirección económica, dado que como consecuencia de lo dispuesto en el artículo 150 superior, el Congreso tiene la máxima responsabilidad en los asuntos económicos del país, al no escapar ninguna actividad económica por fuera de su control institucional⁵. Así, el Congreso, además de sus funciones naturales, es el que a través de la Ley puede determinar la estructura de la administración nacional, crear empresas y sociedades de economía mixta, entidades descentralizadas de cualquier orden; expedir todas las normas sobre inspección y vigilancia; conceder autorizaciones al Gobierno para celebrar contratos, negociar empréstitos y enajenar los bienes nacionales, crear impuestos y expedir las leyes marco frente a la organización del crédito público, la regulación del comercio exterior y del régimen de cambio internacional, la modificación de los aranceles y tarifas de aduanas, regular la actividad financiera y bursátil, establecer las rentas y fijar los gastos de la administración; establecer las contribuciones fiscales y excepcionalmente las parafiscales; expedir la ley de inversiones y presupuesto y las leyes de intervención económica, entre otras.⁶

Así las cosas, el Ejecutivo debe ceñirse estrictamente al mandato de la Ley para desarrollar todas sus funciones en materia económica, salvo las que de carácter excepcional se consagran en el artículo 150 numeral 10 y en el artículo 215, únicos casos en los que el Gobierno puede actuar con autonomía frente al poder legislativo.⁷

1. La Enajenación de la propiedad accionaria de la Nación y la Constitución de 1991

El papel asignado por el Constituyente al Estado en materia económica como agente regulador abrió también la discusión acerca del papel que debía tener el Estado en la vida económico-social del país⁸, y dado que la empresa pública había sido una clara expresión de la intervención estatal en la economía, era inevitable llegar a la discusión acerca de la privatización de la propiedad de la Nación. Es menester resaltar la suma

¹ Leguizamón Acosta, W. Derecho Constitucional Económico. Editorial Ibáñez. Pág. 37-38.

² Perry Rubio, G. *Estado y sector privado en la Constitución de 1991* en Constitución Económica Colombiana. Editorial El Navegante. Pág. 126.

³ Leguizamón Acosta, W. Derecho Constitucional Económico. Editorial Ibáñez. Pág. 41-42.

⁴ *Ibid.* Pág. 201.

⁵ *Ibid.* Pág. 202.

⁶ Lleras de la Fuente, C. *Contexto general de la Constitución Económica* en Constitución Económica Colombiana. Editorial El Navegante. Pág. 76-77.

⁷ Leguizamón Acosta, W. Derecho Constitucional Económico. Editorial Ibáñez. Pág. 203-204.

⁸ Rodríguez Arana citado por Tafur Galvis, A. La Constitución de 1991 y la Modernización del Estado Colombiano. Universidad Externado de Colombia. Pág. 182.

importancia que el Constituyente de 1991 dio al tema de la enajenación de la propiedad estatal, entendiendo el carácter de patrimonio público del mismo fruto de los esfuerzos de la sociedad y el Estado.

La discusión sobre la enajenación de la propiedad estatal fue abordada por la Comisión Quinta de la Asamblea Nacional Constituyente, donde la preocupación central de los delegatarios residía en que la propiedad estatal, una vez privatizada, cayera en pocas manos después de la inmensa inversión que en las mismas hiciese el Estado y la sociedad. Al respecto sostuvo el Constituyente Guillermo Perry:

“... [N]osotros en la ponencia⁹ estamos diciendo que lo que queremos evitar es que esto caiga en manos de unos pocos, de que cuando la propiedad del Estado, que realmente es una propiedad colectiva, de toda la sociedad de la cual es titular el Estado, por consideraciones de eficiencia o de cualquier otra razón en la prestación de los servicios, se cree necesario llevarla a manos privadas; o porque un proceso de estatización no deseado, como en el caso de los bancos durante la crisis financiera del 83, pero en donde la comunidad y el Estado invirtieron grandes recursos para volverlas otra vez instituciones viables desde el punto de vista comercial y económico, para evitar que vuelva a suceder que esa inversión que se ha hecho en cabeza del Estado pase a manos de unos pocos particulares”¹⁰.

De allí la fórmula que adoptó el Constituyente acerca de la concurrencia de los trabajadores en condiciones especiales para acceder a la propiedad estatal que se enajenara. No obstante, los delegatarios hicieron claridad en que si bien se plasmaba este principio de democratización de la propiedad estatal, esta no constituía carta blanca para enajenar todos los activos de la Nación. Sobre el particular intervino el delegatario Angelino Garzón:

“Lo que quiero anotar aquí es entonces que, no vamos terminando nosotros... a estimular la política irracional de que hay que privatizar una especie de empresas estatales, so pretexto de que se le puede dar beneficio a determinados sectores sociales, creo que debían de darse casos específicos, casos muy concretos, e insisto, se puede combinar, entre la participación de los trabajadores de esas empresas y organizaciones solidarias, organizaciones de comunidad solidaria [...]”¹¹.

Así, los ponentes propusieron a la Asamblea Nacional Constituyente el siguiente artículo en materia de enajenación de la propiedad del Estado:

“Artículo. Enajenación de propiedad del Estado. Cuando se enajenan participaciones estatales en empresas, tienen preferencia las ofertas de organizaciones solidarias.”¹²

En definitiva, y de acuerdo con la postura general de los delegatarios frente al modelo económico que de-

bía adoptarse en la República, la Constituyente de 1991 prefirió una fórmula intermedia frente a las privatizaciones, en la cual aseguraba el margen de maniobra de cada Gobierno garantizando en todo caso la democratización de la propiedad estatal en caso de enajenación. Al respecto nos ilustra el delegatario Iván Marulanda:

“Hemos hecho un gran esfuerzo para no amarrar y no atar los instrumentos políticos de esta Constitución en lo que a nosotros ha competido proponer para que esa sea realmente una democracia de libre oferta y demanda, una democracia para que se pueda gobernar, una Constitución para que se pueda gobernar con ella con las ideas neoliberales o con las ideas socialdemócratas, según sea el mandato de poder que reciban una u otra vertiente ideológica y política en determinado momento. A pesar de eso nos hemos atrevido a proponer ese inciso, ese artículo que se refiere a la enajenación de la propiedad del Estado porque efectivamente en ese juego político vamos a estar sujetos y abiertos o a procesos de estatización o a procesos de privatización según sea el estilo de Gobierno que gane el derecho de dirigir este país en cada momento, pero la experiencia de esos procesos cuando son de privatización, procesos recientes bien conocidos por lo espectaculares, por lo importantes, digamos por lo respetables en cuanto representan intentos de países de este continente por buscarle una salida a su coyuntura, a su encrucijada social y económica, esos procesos cuando han sido de privatización, repito han tenido siempre la gran amenaza de que sirvan para privilegiar intereses privados del capital privado y en muchísimos casos como en Chile, como ahora en Argentina, signados por la sombra de la corrupción, es decir, la privatización no en tanto conveniente para una sociedad como una oportunidad de tener un enriquecimiento desproporcionado en una transacción al amparo de una teoría económica y unas condiciones comerciales en ese proceso de privatización, no dictadas en la defensa de los intereses públicos tanto como dictadas por los intereses de enriquecimiento sin causa, para prevenir esa instancia o mejor esa opción de injusticia en la transferencia de bienes que son de la sociedad, fruto del esfuerzo colectivo de generaciones para cautelar ese interés que tiene toda la Nación y toda la colectividad, interés económico en esos bienes, se propone en ese inciso una instancia de competencia comercial en esas transacciones que privilegian las ofertas de las organizaciones solidarias”¹³ (subrayas fuera del texto).

Así las cosas, el marco constitucional de la privatización quedó plasmado, principalmente, en los artículos 2º, 60, 101, 150, numeral 7 y 9; 300, numeral 7; 313, numeral 6; 333, 334, 336, 355, 365 y 366, así como todas las disposiciones del Título II, que refieren a la garantía de derechos y a las obligaciones del Estado de garantizarlos.¹⁴ De ellos se coligen, de acuerdo con lo expuesto por el ex Magistrado Álvaro Tafur Galvis, las siguientes reglas¹⁵:

a) *El Estado debe actuar en consonancia y para la consecución de los fines indicados en la Constitución, entre ellos la garantía de los derechos consagrados en la Constitución [...]*

⁹ Ponencia sobre Propiedad fue presentada ante la Comisión Quinta de la Asamblea Nacional Constituyente por los delegatarios Iván Marulanda, Guillermo Perry, Jaime Benítez, Angelino Garzón, Tulio Cuevas y Guillermo Guerrero.

¹⁰ Acta del 11 de abril de 1991. Comisión Quinta de la Asamblea Nacional Constituyente. Página 22.

¹¹ *Ibid.* Página 27.

¹² Proyecto de articulado “Propiedad”. Subcomisión Primera de la Comisión Quinta de la Asamblea Nacional Constituyente. 08 de abril de 1991.

¹³ Acta del 10 de abril de 1991. Comisión Quinta de la Asamblea Nacional Constituyente. Pág. 69-70.

¹⁴ Tafur Galvis, A. La Constitución de 1991 y la Modernización del Estado Colombiano. Universidad Externado de Colombia. Pág. 197.

¹⁵ *Ibid.* Pág. 197-201.

b) *La reserva a favor del Estado de la propiedad del subsuelo y los recursos naturales no renovables y la precisión de que el espectro electromagnético es un bien público, inajenable e imprescriptible [...]*

c) *La garantía de la iniciativa privada dentro de los límites del bien común*

d) *La libertad económica cuyo alcance, en los términos de la Constitución Política, puede ser delimitado “cuando así lo exijan el interés social, el ambiente y el patrimonio cultural de la Nación” [...]*

e) *La Nación, los departamentos, los distritos y los municipios pueden, dentro de sus respectivas órbitas, crear entidades que desarrollen actividades de naturaleza industrial y comercial, ya sea bajo la forma de empresas industriales y comerciales del Estado o de sociedades de economía mixta [...]*

f) *[...] Los servicios públicos son inherentes a la finalidad del Estado, siendo deber de este “asegurar su prestación eficiente a todos los habitantes del territorio nacional” [...] Empero, dichos servicios, conforme al régimen jurídico especial que fije la ley, “pueden ser prestados por el Estado, directa o indirectamente, por comunidades organizadas o por particulares”. Objetivo fundamental del Estado es “... la solución de las necesidades insatisfechas de salud, de educación, de saneamiento ambiental y de agua potable” [...]*

g) *Normas especiales de la Constitución prevén expresamente la posibilidad de enajenar o liquidar las empresas monopolísticas del Estado cuando no cumplan los requisitos de eficiencia en los términos que señale la ley, pudiendo el Gobierno otorgar a terceros el desarrollo de la actividad [...]*

h) *De otra parte, se establecen condicionamientos que deben observarse cuando el Estado decida enajenar su participación en una empresa. En efecto, en tales supuestos habrán de tomarse las medidas conducentes a democratizar la titularidad de las acciones y deberá ofrecer a los trabajadores de la empresa, a las organizaciones solidarias y de trabajadores, condiciones especiales para acceder a la propiedad accionaria.*

Es menester resaltar, para efectos del estudio del presente proyecto de ley, que el último punto mencionado por el doctor Tafur se encuentra consagrado en el artículo 60 de la Carta Política, en el que el Constituyente dio estableció las normas generales para la enajenación de los activos del Estado a la vez que ordenaba al legislador reglamentar la materia:

Artículo 60. *El Estado promoverá, de acuerdo con la ley, el acceso a la propiedad.*

Cuando el Estado enajene su participación en una empresa, tomará las medidas conducentes a democratizar la titularidad de sus acciones, y ofrecerá a sus trabajadores, a las organizaciones solidarias y de trabajadores, condiciones especiales para acceder a dicha propiedad accionaria. La ley reglamentará la materia.

2. La Enajenación de la propiedad accionaria de la Nación y la Ley 226 de 1995

Si bien el Constituyente de 1991 tuvo la sabiduría de estructurar el modelo económico del país alrededor de un esquema mixto que se nutrió tanto del liberalismo económico, como de la intervención y de la economía solidaria, en el marco del amplio margen de configuración legislativa el Congreso de la República tomó una clara postura a favor del libre mercado, en el cual

se adoptaron normas que desarrollaban ampliamente el modelo neoliberal planteado en el Consenso de Washington, afiliando la Nación a las orientaciones de organismos como el Banco Mundial, el Fondo Monetario Internacional y el Banco Interamericano de Desarrollo. Así, el Congreso de la República posterior a la Constitución de 1991 adoptó, junto con el poder ejecutivo, normas en materia de disciplina presupuestaria, reducción del gasto público, la liberalización de la economía, la apertura frente a la inversión extranjera directa, la desregulación y por supuesto, la privatización de las empresas públicas.

Esta posición, sustentada en el fracaso de las empresas públicas por razones de ineficiencia de los servicios y el alto índice de corrupción de las mismas, fue debatida en el Congreso de la República, que coincidía con la tesis de que el Estado debía limitar su papel y “devolver las tareas o servicios realizados hasta entonces por entidades públicas a empresarios privados”¹⁶.

Fue en ese contexto que el Gobierno nacional, a través del Ministro de Hacienda y Crédito Público Guillermo Perry presentó a consideración del Congreso de la República el Proyecto de ley número 150 de 1995 Senado, que transitó para convertirse en la Ley 226 de 1995. Este proyecto de ley tenía como objetivo desarrollar lo dispuesto en el artículo 60 superior, según lo planteado en la exposición de motivos, atendiendo al criterio de que la transferencia de la propiedad estatal no debía significar simplemente el cambio de la titularidad de la propiedad accionaria, sino que debía ser entendido como un desarrollo de la democracia participativa¹⁷, razón por la cual debían reglamentarse adecuadamente las condiciones especiales de acceso a la propiedad accionaria que enajene el Estado para ciertos sectores sociales. Afirmó así el entonces Ministro de Hacienda:

“Se trata de lograr que quienes siempre fueron considerados como objeto del proceso económico sean sujetos del mismo. Se retoma así una tendencia universal del desarrollo del capitalismo con visión social”¹⁸.

En el mismo sentido, el proyecto de ley establecía el procedimiento de enajenación de la propiedad accionaria del Estado. No obstante, el Gobierno nacional planteaba este procedimiento en la órbita del derecho administrativo, sin mención alguna al papel que pudiese cumplir la ley en el proceso de enajenación:

“El procedimiento de enajenación comprende toda la serie de actos administrativos por medio de los cuales la propiedad accionaria del Estado pasa a manos de los particulares”¹⁹ (subrayas fuera del texto).

De esta manera fue expedida la Ley 226 de 1995, que de acuerdo con la jurisprudencia constitucional “constituye una autorización legislativa de carácter general para que las entidades interesadas (sea la Nación u otra de distinto nivel) puedan proceder a tal enajenación a través de los cauces y procedimientos pre-

¹⁶ R. Hamer citado por Tafur Galvis, A. *Ibíd.* Pág. 186.

¹⁷ Proyecto de ley número 150 de 1995 Senado “por la cual se desarrolla el artículo 60 de la Constitución Política en cuanto a la enajenación de la propiedad accionaria estatal, se toman medidas para su democratización y se dictan otras disposiciones”. Publicado en Gaceta 367 de 1995.

¹⁸ *Ibíd.*

¹⁹ *Ibíd.*

vistos en esa misma ley, sin que para ello se requiera una autorización legislativa de carácter especial”²⁰. De acuerdo con este modelo, el Gobierno nacional es quien decide en cada caso la enajenación de la propiedad accionaria del nivel nacional, elaborando un programa de enajenación basado en estudios técnicos que incluyen la valoración de la entidad, las condiciones y naturaleza del mercado, la rentabilidad de la institución, el valor comercial de activos y pasivos y los apoyos de la Nación. Este programa, elaborado por el Ministerio titular junto con el Ministerio de Hacienda, es presentado a consideración del Consejo de Ministros para que emita concepto favorable, tras lo cual se remite al Gobierno nacional para su aprobación.²¹

Como se observa, el modelo de enajenación de la propiedad accionaria del Estado adoptado por la Ley 226 de 1995 limitó el papel de la Rama Legislativa del Poder Público, que quedó convertido en un agente pasivo cuyo papel se circunscribió a la reglamentación de las condiciones generales del procedimiento de enajenación, sin participar de manera alguna en la enajenación en concreto.

Frente a este particular se pronunció la Corte Constitucional en Sentencia C-393 de 2012 M.P. Nilson Pinilla Pinilla, al resolver en sede de constitucionalidad una demanda en la cual el actor sostenía que la exclusión del Congreso de la República del procedimiento de enajenación de la propiedad accionaria del nivel nacional desconocía el mandato superior contenido en el numeral 9 del artículo 150 de la Carta Política, de acuerdo con el cual corresponde al Poder Legislativo “conceder autorizaciones al Gobierno para celebrar contratos, negociar empréstitos y enajenar bienes nacionales”. Al respecto, la Corte Constitucional sostuvo que si bien la expedición de una ley general de autorizaciones no desconocía la Carta Política, la Ley podía exigir la autorización especial a la que refiere el numeral 9° del artículo 150 superior.²²

“Respecto de las leyes de autorizaciones que para esos efectos deben expedirse, esta corporación ha explicado que ellas hacen parte de un sistema en el que existe dualidad en la titularidad y ejercicio de una función constitucional, puesto que dos ramas del poder público, la legislativa y la ejecutiva, intervienen de distinta forma en su cumplimiento. Según lo ha expresado la Corte, se trata de funciones que en su esencia corresponden al Gobierno, pues la celebración de contratos como vehículo para la satisfacción de necesidades es una función tradicionalmente considerada como típicamente administrativa, **pero cuya efectiva realización debe ser viabilizada por una decisión legislativa**. Así, se ha manifestado entonces que las leyes de autorizaciones expresan “*el beneplácito legislativo para que el Gobierno ejerza una función propia dentro de su ámbito constitucional*”. Ese particular esquema de reparto competencial es también una expresión del principio de separación de poderes que es esencial a nuestro modelo constitucional, **así como del control político que desde tal perspectiva ejerce el órgano legislativo sobre el Gobierno**” (Negritas fuera del texto)

“De otra parte, en la referida Sentencia C-086 de 1995 esta corporación explicó que la autorización especial de que trata el numeral 9° del artículo 150 su-

perior **deberá tramitarse solo en aquellos casos en que la misma ley así lo exija, ya que la Constitución de 1991, pese a haber mantenido ese mecanismo, se abstuvo de regular en qué hipótesis aquél sería necesario.**” (Negritas fuera del texto)

Es menester resaltar que la autorización especial que se negó al Congreso de la República frente a la enajenación de la participación que la Nación tuviese en el capital social de las empresas, sí se concedió a los órganos de representación del nivel local y departamental. Así, de acuerdo con el artículo 17 de la Ley 226 de 1995, los Concejos Municipales y Asambleas Departamentales autorizan las enajenaciones correspondientes al orden territorial. Esta disposición fue adicionada en el curso del debate legislativo del que fue objeto el Proyecto de Ley 150 de 1995 Senado, toda vez que no fue así propuesto por el Gobierno nacional²³. Llama la atención que el Congreso de la República haya concedido dicha competencia a los citados órganos del orden territorial al tiempo que renunciaba a su propia participación en el proceso de enajenación.

Así las cosas, el proyecto de ley bajo estudio tiene como finalidad exigir dicha autorización especial consagrada en el numeral 9 del artículo 150 superior, de manera tal que la decisión de enajenar la participación que el Estado tenga en el capital social de las empresas sea sometida en cada caso “al beneplácito legislativo”, corrigiendo el modelo planteado en la Ley 226 de 1995 de forma tal que se garantice en su plenitud el principio de separación de poderes y el control político que ejerce el Poder Legislativo sobre el Poder Ejecutivo, en consonancia con la colaboración armónica de las ramas del Poder Público para la realización de los fines del Estado.

3. Las empresas públicas y los resultados de enajenación de la propiedad accionaria de la Nación

Las empresas públicas, o sus equivalentes, surgieron en Colombia como “fórmulas organizativas mediante las cuales el Estado atiende las múltiples y variadas necesidades que ha asumido paulatinamente por exigencia de la moderna vida en sociedad, y que no se podían satisfacer adecuadamente con la organización tradicional”²⁴. Los antecedentes de las mismas se remontan al Acto Legislativo 05 de 1954, a través del cual se incorporó en la Constitución Política la existencia de los establecimientos públicos, tanto a nivel nacional como de las entidades territoriales. No obstante lo anterior, la reglamentación de las mismas no se alcanzó sino hasta 1968, cuando los establecimientos públicos, las empresas industriales y comerciales y las sociedades de economía mixta fueron consagradas en la Constitución Política y desarrolladas a través de la Ley 65 de 1967.

En los diferentes momentos históricos de la vida nacional, fueron surgiendo diferentes organismos que respondían a objetivos y necesidades específicas. Es pertinente repasar la “paulatina transformación del Estado y la proyección de su acción en los más diversos

²⁰ Sentencia C-393 de 2012. M.P. Nilson Pinilla Pinilla.

²¹ Ley 226 de 1995. Artículos 6° y ss.

²² Sentencia C-393 de 2012. M.P. Nilson Pinilla Pinilla.

²³ Proyecto de Ley 150 de 1995 Senado “por la cual se desarrolla el artículo 60 de la Constitución Política en cuanto a la enajenación de la propiedad accionaria estatal, se toman medidas para su democratización y se dictan otras disposiciones”. Publicado en Gaceta 367 de 1995.

²⁴ Tafur Galvis, A. La Constitución de 1991 y la Modernización del Estado Colombiano. Universidad Externado de Colombia. Pág. 111.

ámbitos culturales, sociales, económicos, financieros, industriales y comerciales”²⁵:

- “En la década de 1920 a 1930, surgieron entre otras entidades de carácter empresarial, la Caja de Crédito Agrario, Industrial y Minero (Ley 57 de 1931), los Ferrocarriles Nacionales de Colombia (Ley 29 de 1931), el Banco Central Hipotecario (Decreto 711 de 1931).

- En el período de 1940 a 1950, aparecieron el Instituto de Fomento Industrial (Decreto 1157 de 1940), el Instituto Nacional de Abastecimiento, posteriormente Instituto de Mercadeo Agropecuario (Ley 5 de 1944), la Empresa Siderúrgica Nacional de Paz del Río (Ley 45 de 1947), la Sociedad Hotel San Diego (Ley 83 de 1947).

- Entre 1950 y 1960 se registró la creación y la organización de entidades como el Banco Popular (Decreto 2143 de 1950), la Empresa Colombiana de Petróleos (Decreto 030 de 1951), el Banco Cafetero (Decreto 2341 de 1953), la Industria Militar (Decreto 3135 bis de 1954), la Corporación de Ferias y Exposiciones (Decreto 1772 de 1954), el Banco Ganadero (Ley 26 de 1959) y la Empresa Puertos de Colombia (Ley 124 de 1959).

- Entre 1960 y 1967 fue creado por Ley, entre otros, el Fondo de Promoción de Exportaciones (Decreto 444 de 1967).

- Además de los mencionados, debe señalarse la creación de sociedades, especialmente de aquellas con capital conformado con aportes del Estado y de los particulares. Estas sociedades se constituían de manera integral con arreglo a las normas de derecho comercial; es el caso entre otras entidades, de la Previsora S.A., de Artesanías de Colombia S.A., de la Corporación Financiera Popular S.A., de los Almacenes Generales de Depósito de la Caja Agraria, Idema y el Banco Ganadero Almagrario.”²⁶

- “Entre 1968 y 1991, fueron creadas como Empresa Industrial y Comercial la Empresa Colombiana de Vías (Ferrovías) (Decreto 1588 de 1989), la Corporación Nacional de Turismo (Decreto 2700 de 1968), el Servicio Naviero Armada República de Colombia (Sernac) (Decreto Extraordinario 100 de 1984), Promotora de Vacaciones y Recreación Social (Prosocial) (Decreto 1250 de 1974); como Sociedades de Economía Mixta la Empresa de Comercialización de Productos Perecederos (Emcoper) (Decreto 1951 de 1973), el Fondo para el Financiamiento del Sector Agropecuario (Finagro) (Ley 16 de 1990), la Financiera Energética Nacional (FEN) (Ley 25 de 1990), la Empresa Colombiana de Canalizaciones y Dragados (Emcanales) (Decreto 1589 de 1989), Sociedad Colombiana de Transporte Ferroviario (STF) S.A. (Decreto 1589 de 1989); como Sociedades de Capital Público cuyos únicos socios son con exclusividad entidades públicas la Financiera de Desarrollo Territorial (Findeter) (Ley 57 de 1989), la Corporación Financiera de Fomento Pesquero (Corfipisca) (Ley 13 de 1990), Minerales de Colombia S.A. (Mineralco) S.A. y (Ecosalud) S.A.”²⁷

De estas empresas, muy pocas quedan bajo propiedad estatal. El proceso de privatización iniciado en la década de los noventa transfirió al sector privado la mayoría de las empresas estatales, continuando el Estado con la propiedad de algunas en el sector petróleo; algunos bancos que fueron nacionalizados en la crisis financiera de los noventa pero que están en turno de

ser regresados al sector privado, algunas empresas de servicios públicos del orden local; y de telecomunicaciones del orden nacional.²⁸

De acuerdo con Collazos y Ochoa (2005), el retraso de la productividad en los años ochenta hizo que las empresas nacionales chocaran con las empresas extranjeras que entraban en el mercado a comienzos de los noventa, debido a que estas contaban con mayor capital y un nivel alto de productividad. Esto llevó a la reestructuración de las empresas nacionales, siendo la privatización un mecanismo complementario, que se incentivó tras la crisis de 1996, dado el proceso de recesión que atravesaba el país, sumado con el incremento inusitado del gasto público, con un aumento considerable del déficit fiscal y el endeudamiento público.²⁹

Esta situación, sumada al argumento del fracaso del Estado como empresario, de acuerdo con el cual las empresas estatales eran ineficientes³⁰, fortalecieron la tesis según la cual el sector público debía ceder a la iniciativa privada una serie de recursos productivos para que esta última lleve a cabo su explotación con una mayor eficiencia y racionalidad de modo que el conjunto de la sociedad resulte beneficiada.³¹ Así, en el período 1990 – 2000 fueron privatizadas 70 empresas del orden nacional.³²

No obstante lo anterior, de acuerdo con el estudio realizado por Collazos y Ochoa (2005)³³, en el cual se realizó la evaluación del efecto que han generado los procesos de privatización en Colombia, tras examinar algunas variables financieras y de productividad de 23 empresas pertenecientes a los sectores minero, industrial, bancario y de servicios públicos, se observó que “las trece variables relacionadas con la productividad, la eficiencia, el nivel de crecimiento y rentabilidad, no mostraron cambios sustanciales después de la privatización, contrariamente a los hallazgos reseñados en la mayor parte de literatura internacional. Por lo tanto, no existe suficiente evidencia para afirmar que estas variables se comporten de manera diferente antes y después de la privatización, al pertenecer estas a mercados no competitivos”.³⁴

Respecto de las utilidades netas, demuestra el estudio que las mismas son mayores en las empresas privadas que en las públicas, dado que cuando la empresa se transforma de pública a privada, la gerencia tiene un

²⁸ Collazos, Jaime y Ochoa Héctor. Los efectos de la estructura monopolística de los mercados en la evaluación de las empresas privatizadas en Colombia. Centro Regional de Estudios Económicos del Banco de la República – Cali.

²⁹ *Ibid.* Pág. 12.

³⁰ *Ibid.* Pág. 5.

³¹ Tafur Galvis, A. La Constitución de 1991 y la Modernización del Estado Colombiano. Universidad Externado de Colombia. Pág. 185.

³² Collazos, Jaime y Ochoa Héctor. Pág. 14-16.

³³ Jaime Andrés Collazos es economista del Centro Regional de Estudios Económicos del Banco de la República, sucursal Cali, y Héctor Ochoa es decano de la Facultad de Ciencias Administrativas y Económicas de la Universidad Icesi.

³⁴ Collazos, Jaime y Ochoa Héctor. Los efectos de la estructura monopolística de los mercados en la evaluación de las empresas privatizadas en Colombia. Centro Regional de Estudios Económicos del Banco de la República – Cali. Pág. 27.

²⁵ *Ibid.* Pág. 114.

²⁶ *Ibid.* Pág. 113-115.

²⁷ *Ibid.* Pág. 124-128.

mayor interés en la obtención de utilidades que en otros factores, como los de tipo social o de gobernabilidad que tanto preocupan a las empresas del Estado. “Además, como lo establece la teoría de la firma para los mercados monopolísticos, la gerencia dispone de elementos para adoptar precios superiores para el volumen óptimo de producción, en el cual los costos marginales se igualan con los ingresos marginales, permitiendo una optimización de las utilidades, no obstante que la producción no se desarrolle con una óptima eficiencia.”³⁵

De otro lado, vale la pena resaltar que la transparencia de los procesos de enajenación de la propiedad estatal incide directamente en los resultados de las empresas privatizadas, para garantizar que el nuevo propietario sea seleccionado a través de un procedimiento que garantice sus condiciones para la óptima eficiencia en la gestión de la empresa.³⁶ Al respecto, vale la pena traer a colación que el Proyecto de ley número 150 de 1995 Senado indicaba que el procedimiento de enajenación debía obedecer a criterios técnicos para salvaguardar el patrimonio de la Nación, a la vez que debía contar con el apoyo oficial del Estado, que debía “contribuir, por medio de todos los organismos involucrados, a conducir a buen término el proceso de enajenación”.³⁷ Todo lo anterior, en el marco de un proceso de transparencia de las operaciones que se realizaran dentro del procedimiento de enajenación, meta que se lograba, de acuerdo con el Ministro de Hacienda, con dos limitaciones establecidas en el proyecto de ley: El congelamiento de la propiedad accionaria durante un período determinado y la facultad en cabeza del Gobierno nacional para determinar los máximos que cada uno de los futuros accionistas pudieran adquirir en cada caso concreto.

Sobre este punto, y vista la importancia de la transparencia en el proceso de enajenación, sin duda el aporte del Congreso de la República al mismo es fundamental, al ser un escenario de discusión natural en el cual la sociedad hubiera podido actuar como veedora de los procedimientos de enajenación. Esa oportunidad se ha perdido hasta el momento.

4. Isagén, el antecedente inmediato

El antecedente inmediato del profundo desequilibrio que existe entre las ramas Ejecutiva y Legislativa del Poder Público en lo referente a la enajenación de la participación del Estado en el capital social de una empresa es el caso de Isagén, activo estratégico para el desarrollo nacional. Durante el proceso de enajenación del cual fue excluido el Congreso de la República, 80 senadores de 7 partidos diferentes suscribimos una constancia en la cual plasmamos la gravedad que para la Nación significaba despedir un activo del peso de Isagén.

Isagén era una empresa rentable, eficiente, sólida y estratégica, la tercera generadora de energía más importante del país, que aporta el 16,6% de la energía a

los colombianos. Era una empresa manejada con rigor, que en los próximos años tendrá rentabilidad y productividad a niveles históricos. En 2010, logró una utilidad neta de \$406.776 millones de pesos, para el 2011 fue de \$476.712, en el 2012 \$460.903, en el 2013 \$433.966 y para el 2014 \$436.583. Sus ingresos en el 2014 fueron de 2,3 billones de pesos. Para el 2015, el panorama es incluso más favorable debido al aumento significativo de sus ingresos operacionales en 2015 por cuenta de la operación completa de Hidrosogamoso. La compañía espera que su Ebitda crezca entre un 50% y 60%, así como una reducción de los costos por compras de energía pues la capacidad que añade Hidrosogamoso respalda los contratos de venta de energía en firme que tiene la empresa. Además el Capex – inversiones de capital – será de solo \$250 mil millones, una reducción de \$750 mil millones desde el \$1 billón en promedio de los años 2013 y 2014, lo que se traduce en un incremento en el flujo de caja de la empresa, lo que significa un mayor valor para la empresa y posiblemente la entrega de mayores dividendos a los accionistas.

Con la venta de Isagén el Estado perdió un activo que es estratégico por cuatro razones:

1. Pertenece a un sector dinámico, que ante el aumento de la demanda de energía, no solo en Colombia sino a nivel mundial, ha venido creciendo considerablemente. La demanda energética nacional creció 4,4% en el último año. En nuestro país dicho cambio ha significado la necesidad de avanzar en la tecnificación y en la generación de mayores volúmenes de energía eléctrica, cuyas inversiones no siempre están a cargo de los privados. De hecho, uno de los más grandes proyectos recientes lo lideró Isagén y corresponde a Hidrosogamoso, cuya generación estimada se espera alcance los 820 MW. Isagén y EPM son las empresas que en los últimos años le han apostado al desarrollo de los megaproyectos de energía hidroeléctrica en el país, por eso la importancia de conservarlas como entes públicos y reguladores del sector energético.

2. La empresa es sostenible en términos financieros, y pertenece a un segmento de mercado con grandes perspectivas de crecimiento. En el 2012 su margen neto fue del 22,42%, el ROA de 3,10% y el ROE de 5,99%. Estas cifras implican un margen neto aproximadamente 3,5% por encima de la mediana de las primeras 10 generadoras y/o transportadoras de energía del país.

3. Isagén ha tenido una alta retención de utilidades en los últimos años debido a un programa de inversiones que adelanta desde el 2006, y que sumado a otras fuentes de financiamiento, han comprometido recursos por más de 4,1 billones de pesos, sin comprometer un solo peso de la Nación. Estas se espera sigan incrementando las utilidades de la compañía entre el 50% y 70%, por lo que haberla vendido se traduce en haber asumido todo el riesgo de inversiones sin cosechar las utilidades futuras.

4. La energía es un tema clave en una industria reciente. Garantizar su abastecimiento competitivo será fundamental cuando la industria retome su senda de crecimiento.

Los 6,6 billones de pesos que se recaudaron con la venta de Isagén tampoco son suficientes para financiar todo el plan de infraestructura vial. Para apalancar el desarrollo de los 30 proyectos de la llamada cuarta generación de concesiones (4G), se necesitan 30 billones de pesos. Es decir, casi una sexta parte de lo que realmente necesita el Gobierno. Con esta decisión, el país se

³⁵ Ibid. Pág. 25.

³⁶ Collazos, Jaime y Ochoa Héctor. Los efectos de la estructura monopolística de los mercados en la evaluación de las empresas privatizadas en Colombia. Centro Regional de Estudios Económicos del Banco de la República – Cali.

³⁷ Proyecto de ley 150 de 1995 Senado “por la cual se desarrolla el artículo 60 de la Constitución Política en cuanto a la enajenación de la propiedad accionaria estatal, se toman medidas para su democratización y se dictan otras disposiciones”. Publicado en Gaceta 367 de 1995.

quedaría sin los dividendos que genere la empresa, y sin la financiación completa de su Plan de Infraestructura Vial.

El Gobierno afirmó en su momento que el retorno económico (TIR Económica) para el país del programa 4G era de 18,3%, una tasa muy superior al retorno por la participación accionaria de Isagén de 10,2%. Sin embargo, existe detrimento patrimonial cuando para financiar las vías de 4G se recurrió a la venta de un activo público cuyo retorno, rentabilidad o costo de oportunidad para la Nación es de 10,2% anual, en lugar de acudir a alternativas de fondeo con costo de oportunidad inferior para los colombianos.

Adicionalmente, con la venta de Isagén no solamente se entregó a un inversionista privado la infraestructura que tiene en sus centrales hidroeléctricas y sus plantas de generación térmica, sino el agua que alimenta los embalses de dicha empresa y la diversidad biológica de los ecosistemas que los rodean. Esto significa en la práctica que el Gobierno vendió a precios irrisorios los recursos naturales de la Nación, recursos estratégicos fundamentales para el bienestar y la soberanía nacional de Colombia: tierra, agua, recursos biogénéticos; así como el saber de sus trabajadores, acumulado en años de labor, investigación y puesta en marcha de múltiples proyectos que ahora garantizan energía eléctrica para todo el país.

Isagén es propietaria de grandes extensiones de territorio comprometidos en la generación de energía eléctrica y en la conservación y protección de especies de fauna y flora. Por ejemplo, en el caso de Hidrosogamoso, el solo embalse ocupa más de 7.000 hectáreas y almacena 4.800 millones de metros cúbicos de agua, el área de cuenca tributaria suma más de 2.117.800 hectáreas. En las zonas de amortiguación o protección de embalses se han registrado unas 444 especies de animales en riesgo de extinción muchas de ellas endémicas de nuestro país.

Estos argumentos, entre otros, fueron ignorados por el Gobierno nacional, que procedió a la enajenación de las acciones que el Estado poseía en Isagén. El Congreso de la República, pese al fuerte reclamo que la sociedad civil hizo para evitar esta venta, fue un convidado de piedra frente a un proceso fundamental para el futuro del país. Así las cosas, queda advertida por la experiencia la importancia de que sea la Rama Legislativa la que apruebe estas enajenaciones, involucrando al máximo órgano de representación popular de la República en las decisiones que afectan el futuro del país.

5. Conclusión

El Constituyente consagró un modelo de mercado con reconocimiento expreso de la propiedad privada, de la libre actividad económica y de la iniciativa privada, en un esquema de libre competencia que adquirió el status de derecho fundamental; pero a la vez aseguró la posibilidad de intervención del Estado en todos los campos. A su vez, la Constitución le otorgó un papel preferencial en materia económica al Congreso de la República al interior del Estado, que como delegatario directo de la voluntad popular tiene la máxima responsabilidad en los asuntos económicos del país, al no escapar ninguna actividad económica por fuera de su control institucional.³⁸ En consecuencia, el Ejecutivo entonces debe sujetarse a lo dispuesto en la Ley para ejercer sus funciones en materia económica.

No obstante lo anterior, el Constituyente adoptó una formula amplia que permitiera al Poder Legislativo adoptar formulas respecto del modelo económico, que el Congreso orientó hacia el neoliberalismo y a la disminución del papel del Legislador en materia de enajenación de la participación accionaria de la Nación.

Así las cosas, es natural preguntarse: ¿Por qué el Congreso de la República, máxima representación de la voluntad popular, queda excluido del procedimiento de enajenación de la propiedad accionaria del nivel nacional, dada su característica de propiedad colectiva y la importancia de su enajenación, como lo expresaron los Constituyentes?

Esta es una pregunta sin respuesta, al menos desde el derecho constitucional. Así las cosas, el proyecto de ley bajo estudio tiene como finalidad exigir dicha autorización especial, de manera tal que la decisión de enajenar la participación que el Estado tenga en el capital social de las empresas sea sometida en cada caso “al beneplácito legislativo”, corrigiendo el modelo planteado en la Ley 226 de 1995 de forma tal que se garantice en su plenitud el principio de separación de poderes y el control político que ejerce el Poder Legislativo sobre el Poder Ejecutivo, en consonancia con la colaboración armónica de las ramas del Poder Público para la realización de los fines del Estado. Solo de esta forma podrá restablecerse el sistema de pesos y contrapesos entre las Ramas Legislativa y Ejecutiva del Poder Público, al menos en lo que refiere a la enajenación de la participación estatal en el capital social de las empresas en las que todavía hace parte la Nación.

En los anteriores términos se destaca la importancia de incorporar en la Ley 5ª de 1992 un procedimiento especial para que el Poder Legislativo participe del proceso de enajenación de la participación del Estado en el capital social, conforme a la trascendencia del mismo para la Nación.

IV. IMPACTO FISCAL

Con relación al impacto fiscal del presente proyecto de ley nos remitimos a la jurisprudencia de la Corte Constitucional que en Sentencia C-625 de 2010 indicó que:

“Las obligaciones previstas en el artículo 7º de la Ley 819/03 constituyen un parámetro de racionalidad legislativa, que está encaminado a cumplir propósitos constitucionalmente valiosos, entre ellos el orden de las finanzas públicas, la estabilidad macroeconómica y la aplicación efectiva de las leyes. Esto último en tanto un estudio previo de la compatibilidad entre el contenido del proyecto de ley y las proyecciones de la política económica, disminuye el margen de incertidumbre respecto de la ejecución material de las previsiones legislativas. El mandato de adecuación entre la justificación de los proyectos de ley y la planeación de la política económica, empero, no puede comprenderse como un requisito de trámite para la aprobación de las iniciativas legislativas, cuyo cumplimiento recaiga exclusivamente en el Congreso. Ello en tanto (i) el Congreso carece de las instancias de evaluación técnica para determinar el impacto fiscal de cada proyecto, la determinación de las fuentes adicionales de financiación y la compatibilidad con el marco fiscal de mediano plazo; y (ii) aceptar una interpretación de esta naturaleza constituiría una carga irrazonable para el Legislador y otorgaría un poder correlativo de veto al Ejecutivo, a través del Ministerio de Hacienda, respecto de la competencia del Congreso para hacer las leyes. Un poder de este carácter, que involucra una

³⁸ Ibid. Pág. 202.

barrera en la función constitucional de producción normativa, se muestra incompatible con el balance entre los poderes públicos y el principio democrático. Si se considera dicho mandato como un mecanismo de racionalidad legislativa, su cumplimiento corresponde inicialmente al Ministerio de Hacienda y Crédito Público, una vez el Congreso ha valorado, mediante las herramientas que tiene a su alcance, la compatibilidad entre los gastos que genera la iniciativa legislativa y las proyecciones de la política económica trazada por el Gobierno. Así, si el Ejecutivo considera que las cámaras han efectuado un análisis de impacto fiscal erróneo, corresponde al citado Ministerio el deber de concurrir al procedimiento legislativo, en aras de ilustrar al Congreso sobre las consecuencias económicas del proyecto. El artículo 7° de la Ley 819/03 no puede interpretarse de modo tal que la falta de concurrencia del Ministerio de Hacienda y Crédito Público dentro del proceso legislativo, afecte la validez constitucional del trámite respectivo.

Como lo ha resaltado la Corte, si bien compete a los miembros del Congreso la responsabilidad de estimar y tomar en cuenta el esfuerzo fiscal que el proyecto bajo estudio puede implicar para el erario público, es claro que es el Poder Ejecutivo, y al interior de aquél el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, el que dispone de los elementos técnicos necesarios para valorar correctamente ese impacto, y a partir de ello, llegado el caso, demostrar a los miembros del órgano legislativo la inviabilidad financiera de la propuesta que se estudia. De allí que esta corporación haya señalado que corresponde al Gobierno el esfuerzo de llevar a los legisladores a la convicción de que el proyecto por ellos propuesto no debe ser aprobado, y que en caso de resultar infructuoso ese empeño, ello no constituye razón suficiente para tener por incumplido el indicado requisito, en caso de que las cámaras finalmente decidan aprobar la iniciativa cuestionada.³⁹

V. RESERVA DE LEY ORGÁNICA

El presente proyecto de ley propone la creación de un procedimiento legislativo mediante el cual el Congreso de la República autorizará al Ejecutivo para enajenar la participación de la Nación, razón por la cual el mismo debe surtir el trámite correspondiente a las leyes orgánicas, según lo dispuesto en el artículo 151 superior:

Artículo 151. El Congreso expedirá leyes orgánicas a las cuales estará sujeto el ejercicio de la actividad legislativa. Por medio de ellas se establecerán los reglamentos del Congreso y de cada una de las Cámaras, las normas sobre preparación, aprobación y ejecución del presupuesto de rentas y ley de apropiaciones y del plan general de desarrollo, y las relativas a la asignación de competencias normativas a las entidades territoriales. Las leyes orgánicas requerirán, para su aprobación, la mayoría absoluta de los votos de los miembros de una y otra Cámara.

Al respecto ha sostenido la jurisprudencia constitucional:

“8. La Corte se ha pronunciado en diversas oportunidades sobre la naturaleza y jerarquía de las leyes orgánicas, su poder condicionante de la actividad legislativa ordinaria, y la necesidad de que su modificación deba ajustarse al trámite previsto para su aprobación.

La especial jerarquía que revisten las leyes orgánicas deriva de que, además de satisfacer los requisitos generales para la aprobación de cualquier otra ley, deben cumplir algunas exigencias adicionales. Como lo ha destacado la jurisprudencia de esta Corte, las leyes orgánicas presentan rasgos y requisitos especiales en los siguientes aspectos: (i) el fin de la ley; (ii) su contenido o aspecto material; (iii) la votación mínima aprobatoria; y (iv) el propósito del legislador.

En cuanto al primer rasgo, el artículo 151 de la Carta precisa que a este tipo de leyes “estará sujeto el ejercicio de la actividad legislativa”. De manera que su finalidad es la de regular una materia específica, condicionando posteriores desarrollos legislativos, en la medida que organiza e integra la materia objeto de su regulación.

En cuanto al segundo rasgo, el contenido material, la propia Carta indica las materias que conforman la reserva de ley orgánica, como excepción a la cláusula general de competencia en cabeza del legislador ordinario, y que sirven para proteger procesos considerados de especial importancia por el Constituyente, como son el funcionamiento del Congreso, la planeación del desarrollo, lo relativo al presupuesto y al ordenamiento territorial. En ese orden de ideas, atribuye reserva de ley orgánica a las leyes que reglamentan el Congreso y cada una de las Cámaras; las normas sobre preparación, aprobación y ejecución del presupuesto de rentas y ley de apropiaciones; el plan general de desarrollo; y la asignación de competencias normativas a las entidades territoriales.

El tercer requisito, comporta la exigencia de un umbral especial para la aprobación de un proyecto de ley orgánica, consistente en la mayoría absoluta de los miembros de una y otra cámara (C.P., artículo 151). Esta aprobación privilegiada pretende “la obtención de mayor consenso de las fuerzas políticas representadas en el Congreso de la República, lo cual garantiza mayor legitimidad democrática a la ley que va a autolimitar el ejercicio de la actividad legislativa”.

Finalmente, en lo que concierne al cuarto elemento distintivo, el propósito del legislador, significa que en el propio trámite legislativo debe aparecer clara, expresa y positiva la voluntad del Congreso de aprobar o modificar una ley de naturaleza orgánica. “Esta exigencia busca garantizar la transparencia en el curso del debate democrático, y abrir espacios discursivos y participativos de control político que, en muchos casos, no tienen lugar cuando lo que se debate es la aprobación de una ley ordinaria”.

En estas condiciones, si un proyecto pretende convertirse en ley orgánica deberá reunir no solo los requisitos ordinarios para la aprobación de toda ley, sino, además, las características especiales de las leyes de naturaleza orgánica: la ausencia de cualquiera de ellos provoca su inconstitucionalidad.”⁴⁰

VI. PLIEGO DE MODIFICACIONES

Para el primer debate del Proyecto de Ley Orgánica 119 de 2015 se proponen las siguientes modificaciones:

³⁹ Corte Constitucional. Sentencia C-625 de 2010, M.P. Nilson Pinilla.

⁴⁰ Sentencia C-289 de 2014. M.P. Luis Ernesto Vargas Silva.

TEXTO PROPUESTO POR LOS AUTORES	TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE	MODIFICACIONES PROPUESTAS
“por medio de la cual se reglamenta la enajenación de la participación de la Nación en el capital social de las empresas y se dictan otras disposiciones.”	“por medio de la cual se reglamenta la enajenación de la participación de la Nación en el capital social de las empresas y se dictan otras disposiciones. – Ley Isagén ”	Se proponen una modificación de redacción, para darle alcance a la intención de los autores de presentar este proyecto de ley orgánica tras la enajenación de Isagén, activo estratégico para el desarrollo nacional. Durante el proceso de enajenación del cual fue excluido el Congreso de la República, 80 senadores de 7 partidos diferentes suscribieron una constancia en la cual plasmaron la gravedad que para la Nación significaba despedir un activo del peso de Isagén.

VII. PROPOSICIÓN

Con fundamento en las anteriores consideraciones, de manera respetuosa solicito a la Comisión Primera del Senado de la República dar primer debate **Proyecto de Ley Orgánica número 119 de 2015 Senado, por medio de la cual se regula la enajenación de la propiedad accionaria del nivel nacional y se dictan otras disposiciones.** – *Ley Isagén*, conforme al pliego de modificaciones propuesto.

De los honorables Senadores,

De los Honorables Senadores,



VIVIANE MORALES HOYOS
Senadora de la República

TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY ORGÁNICA NÚMERO 250 DE 2017 SENADO

por medio de la cual se reglamenta la enajenación de la participación de la Nación en el capital social de las empresas y se dictan otras disposiciones. – *Ley Isagén.*

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. Modifíquese el artículo 6° de la Ley 226 de 1995, el cual quedará así:

Artículo 6°. El Gobierno presentará un proyecto de ley que autorice para cada caso la enajenación de la participación de la Nación en el capital social de cualquier empresa de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 1° de la presente ley estructurando un Programa de Enajenación Preliminar que se sujetará a las disposiciones contenidas en esta ley.

Artículo 2°. Modifíquese el artículo 7° de la Ley 226 de 1995, el cual quedará así:

Artículo 7°. Corresponderá al Ministerio titular o a aquel al cual estén adscritos o vinculados los titulares de la participación social, en coordinación con el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, diseñar el Programa de Enajenación Preliminar respectivo, directamente o a través de instituciones idóneas, públicas o privadas.

El Programa de Enajenación Preliminar se realizará con base en los estudios técnicos correspondientes, y deberá demostrar que dicha enajenación es la mejor opción de financiamiento de inversión pública entre todas las opciones disponibles. Estará conformado por la valoración de la entidad cuya participación se pretenda enajenar y el

estudio de impacto macroeconómico hecho por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 10 de la presente ley.

Artículo 3°. Modifíquese el artículo 8° de la Ley 226 de 1995, el cual quedará así:

Artículo 8°. El Ministro del ramo respectivo y el Ministro de Hacienda y Crédito Público presentarán el proyecto de Programa de Enajenación Preliminar a consideración del Consejo de Ministros, que deberá dar concepto favorable. Si así fuere, el Gobierno nacional presentará un proyecto de ley al Congreso de la República que autorice para cada caso la enajenación de la participación de la Nación en el capital social de la empresa, que deberá presentarse junto con el Programa de Enajenación Preliminar.

Parágrafo. Dentro de los primeros 60 días de cada legislatura, el Ministerio de Hacienda presentará al Congreso de la República una relación del estado de las empresas en las cuales tenga participación la Nación.

Artículo 4°. Adiciónese un epígrafe VI a la sección 6 del Capítulo Sexto del Título II de la Ley 5ª de 1992, que comprende los artículos 217A y 217B de dicha ley, que quedará así:

VI. Proyecto de ley sobre Enajenación de la Participación de la Nación en el capital social de las empresas

Artículo 5°. Adiciónese un artículo 217 A a la Ley 5ª de 1992, el cual quedará así:

Artículo 217 A. Procedimiento legislativo en materia de enajenación de la participación en el capital social de propiedad estatal. En cada caso de enajenación de la participación de la Nación en el capital social de cualquier empresa el Gobierno deberá presentar el proyecto de ley de que trata el artículo 8° de la Ley 226 de 1995.

El proyecto de ley será presentado por el Gobierno nacional a la Cámara de Representantes y tramitado como ley ordinaria.

Parágrafo. Durante el trámite del proyecto de ley deberá celebrarse Audiencia Pública Especial en la que los ciudadanos y organizaciones interesadas puedan plantear sus comentarios.

Artículo 6°. Adiciónese el artículo 217 B de la Ley 5ª de 1992, el cual quedará así:

Artículo 217 B. Contenido del proyecto de ley de Enajenación de la Participación Estatal en el Capital Social. En cada caso particular, junto al proyecto de ley de Enajenación de la Participación Estatal en el Capital Social deberá presentarse el Programa de Enajenación Preliminar, que comprenderá los siguientes aspectos:

1. La valoración de la entidad cuya participación se pretenda enajenar, que además de las condiciones y na-

turaliza del mercado, deberá considerar las variables técnicas tales como la rentabilidad de la institución, el valor comercial de todos los activos y los pasivos y los apoyos de la Nación que conduzcan a la determinación del valor para cada caso de enajenación.

2. El estudio de impacto macroeconómico, que deberá incluir la pérdida por cuenta de los dividendos otorgados por la empresa a la Nación, así como también, una explicación detallada del impacto que en el sector de la empresa tendría la enajenación de la participación de propiedad estatal.

3. Establecerá las etapas en que se realizará el procedimiento de enajenación, teniendo en cuenta que, de manera privativa, la primera etapa estará orientada a los destinatarios de las condiciones especiales indicadas en el artículo 3° de la Ley 226 de 1995.

4. Incluirá las condiciones especiales a las cuales se refiere el artículo 11 de la Ley 226 de 1995.

5. Dispondrá la forma y condiciones de pago del precio de las acciones.

6. Fijará el precio mínimo de las acciones que en desarrollo del programa de enajenación no sean adquiridas por los destinatarios de las condiciones especiales, el cual, en todo caso, no podrán ser inferior al que determinen tales condiciones especiales.

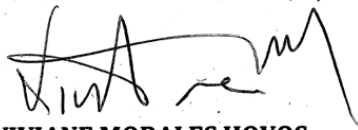
7. Indicará los demás aspectos para la debida ejecución del programa de venta.

Parágrafo. Cada programa de enajenación propuesto por el Gobierno deberá demostrar que dicha enajenación es la mejor opción de financiamiento de inversión pública entre todas las opciones disponibles.

Artículo 7°. *Vigencia.* La presente ley rige a partir de la fecha de su publicación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

De los honorables Senadores,

De los Honorables Senadores,



VIVIANE MORALES HOYOS

Senadora de la República

INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE AL PROYECTO DE LEY 203 DE 2016 CÁMARA, 167 DE 2016 SENADO

por la cual se modifican algunas disposiciones del Código de Tránsito.

Bogotá, D. C., junio 13 de 2017

Honorable Senador

Mauricio Lizcano Arango

Presidente

Honorable Senado de la República

Asunto: Informe de ponencia para segundo debate al **Proyecto de ley número 203 de 2016 Cámara, 167 de 2016 Senado**, por la cual se modifican algunas disposiciones del Código de Tránsito.

Respetado Presidente:

De conformidad con lo dispuesto en los artículos 150, 153 y 156 de la Ley 5ª de 1992 y en atención a la designación que nos fue encomendada, con todo respecto, presentamos ante la Honorable Plenaria del Senado de la República, para su discusión y aprobación, el informe de ponencia para segundo debate del **Proyecto de ley número 203 de 2016 Cámara, 167 de 2016 Senado**, por la cual se modifican algunas disposiciones del Código de Tránsito.

1. ANTECEDENTES LEGISLATIVOS DE LA INICIATIVA EN ESTUDIO

El presente proyecto de ley es de iniciativa congressional. Fue presentado a consideración del Congreso de la República por los honorables Representantes Carlos Germán Navas Talero, Ángela María Robledo Gómez, Víctor Javier Correa Vélez y Alfredo Apellido Baute.

Fue remitido a la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la Honorable Cámara de Representantes el día 11 de abril de 2016, designando como ponentes de primer debate del proyecto de ley a los Representantes Víctor Javier Correa Vélez, como ponente coordinador, Jairo Enrique Castiblanco y Jaime Felipe Lozada Polanco.

Dicha Ponencia fue radicada el 18 de mayo de 2016, para discusión y votación para el primer debate de mencionado proyecto de ley, mediante nota interna número C.S.C.P.3.6-24318052016.

El día 24 de mayo de 2016 se aprobó ante la Comisión Sexta ponencia para primer debate.

Por instrucciones de la Mesa Directiva de Comisión Sexta de Cámara de Representantes fueron designados ponentes para segundo debate los honorables Representantes Víctor Javier Correa Vélez, como ponente coordinador, Jairo Enrique Castiblanco y Jaime Felipe Lozada Polanco.

La ponencia mencionada anteriormente fue radicada el día 7 de junio de 2016, mediante nota interna número C.S.C.P.3.6.283/7-06-2016.

El día 11 de octubre de 2016 fue aprobado en segundo debate el texto definitivo en la sesión plenaria 161, con el acta correspondiente número 170.

Posteriormente, fue remitido a la Comisión Sexta Constitucional permanente del Honorable Senado de la República el día 25 de octubre del 2016, correspondiéndole el número 167 de 2016, siendo designado como ponente único para primer debate al suscrito.

Se radico ponencia positiva el día 22 de mayo de 2017 para discusión y votación para el primer debate de mencionado proyecto de ley.

El día 7 de junio de 2017 se aprobó ante la Comisión Sexta ponencia para primer debate con las debidas proporciones que se acogieron mediante la sesión.

2. OBJETO DE LA INICIATIVA LEGISLATIVA

De conformidad con el articulado y la exposición de motivos del proyecto de ley, se busca modificar algunos artículos del Código de Tránsito, con la finalidad de evitar arbitrariedades, que de conformidad con la normatividad vigente, se han generado por permisiones o ambigüedades en la redacción que esta enseña (Código de Tránsito, plasmado en la Ley 769 de 2002); prestán-

dose esto para extralimitaciones de las autoridades de tránsito y abuso de autoridad de parte de estos frente a la indefensión de los ciudadanos.

3. CONTENIDO DE LA INICIATIVA LEGISLATIVA

El proyecto de ley consta de 20 artículos, incluido la vigencia, en los cuales se desarrolla:

Artículo 1º. Modifíquese El párrafo 4º del artículo 7º de la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito.)

Artículo 2º. Adiciónese el párrafo del artículo 107 del Código Nacional de Tránsito.

Artículo 3º. Modifíquese el artículo 112 del Código Nacional de Tránsito.

Artículo 4º. Modifíquese el artículo 125 del Código Nacional de Tránsito.

Artículo 5º. Modifíquese el artículo 129 del Código Nacional de Tránsito.

Artículo 6º. Modifíquese el ordinal C35 del artículo 131 del Código Nacional de Tránsito.

Artículo 7º. Modifíquese el artículo 135 del Código Nacional de Tránsito.

Artículo 8º. Modifíquese el artículo 136 del Código Nacional de Tránsito.

Artículo 9º. Modifíquese el artículo 137 del Código Nacional de Tránsito.

Artículo 10. Las restricciones a la circulación de vehículos establecidas por consulta popular no podrán ser modificadas por ninguna autoridad.

Artículo 11. Para el caso de los sistemas de foto-detección estos se podrán seguir utilizando únicamente para efectos pedagógicos y no se podrán utilizar a partir de la vigencia de la presente ley, para sancionar económicamente a los presuntos infractores.

Artículo 12. Cursos pedagógicos.

Artículo 13. Amnistía.

Artículo 14. Adiciónese un párrafo al artículo 149 de la Ley 769 de 2002.

Artículo 15. Adiciónese un párrafo al artículo 3 de la Ley 769 de 2002.

Artículo 16. Adiciónese un párrafo al artículo 19 de la Ley 769 de 2002.

Artículo 17. Adiciónese un párrafo al artículo 19 de la Ley 769 de 2002.

Artículo 18. Modifíquese el párrafo 2º del artículo 159 de la Ley 769 de 2002.

Artículo 19. Adiciónese un párrafo al artículo 9º de la Ley 769 de 2002.

Artículo 20. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las normas que le sean contrarias.

4. MARCO JURÍDICO DEL PROYECTO DE LEY

El proyecto de ley a que se refiere esta ponencia cumple con lo establecido en el artículo 140, numeral 1, de la Ley 5ª de 1992, pues se trata de una iniciativa Congressional, presentada por los honorables Repre-

sentantes a la Cámara Carlos Germán Navas Talero, Ángela María Robledo Gómez, Víctor Javier Correa Vélez y Alfredo Ape Cuello Baute.

Cumple, además, con los artículos 153, 156, de la misma ley. Así mismo, es coherente con el artículo 150 de la Constitución que manifiesta que dentro de las funciones del Congreso está la de hacer las leyes.

El proyecto de ley tendrá su segundo debate en la Comisión Sexta Constitucional Permanente de Senado sin que fueran presentadas propuestas a consideración de la Comisión, por lo tanto se cumple con lo establecido en el artículo 175 de la Ley 5ª de 1992.

1. FUNDAMENTOS JURÍDICOS

Con el fin de fundamentar jurídicamente la pertinencia de la iniciativa se cita el siguiente marco jurídico:

1.1. Constitución Política de Colombia

Artículo 2º. “Son fines esenciales del Estado: servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación; defender la independencia nacional, mantener la integridad territorial y asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo.

Artículo 24. “Todo colombiano tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, pero está sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades para garantía de la seguridad y comodidad de los habitantes, especialmente de los peatones y de los discapacitados físicos y mentales, para la preservación de un ambiente sano y la protección del uso común del espacio público.

Artículo 150. *Corresponde al Congreso hacer las leyes.* Por medio de ellas ejerce las siguientes funciones:

1. Interpretar, reformar y derogar las leyes.
2. Expedir códigos en todos los ramos de la legislación y reformar sus disposiciones.

25. Unificar las normas sobre policía de tránsito en todo el territorio de la República.

Por lo tanto, en la Carta Política del 91, se establece de manera expresa el derecho que como ciudadanos colombianos tenemos para circular libremente por el territorio nacional respetando la normatividad que esta implica; igualmente se otorga una facultad de carácter Constitucional al Congreso de la República, en este caso representado por los honorables Representantes autores del proyecto de ley para “*Unificar las normas sobre policía de tránsito en todo el territorio de la República*”, que es exactamente lo que pretende la presente iniciativa.

1.2. Legal

• LEY 769 DE 2002

“*Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones*”.

• LEY 1383 DE 2010

“*Por la cual se reforma la Ley 769 de 2002 - Código Nacional de Tránsito, y se dictan otras disposiciones*”

• **LEY 903 - 26/07/2004**

“Por la cual se hacen algunas modificaciones a la Ley 769 de 2002”

1.3. Jurisprudencial

• Sentencia C-089/11 “Responsabilidad solidaria por infracciones de tránsito”- Derecho al debido proceso administrativo”.

5. CONVENIENCIA DEL PROYECTO

El presente proyecto de ley busca que se modifiquen algunos artículos del Código de Tránsito (Ley 769/2002), esto en aras de evitar que se den situaciones susceptibles de arbitrariedades y extralimitaciones por parte de las autoridades de tránsito como actualmente se viene presentando en el día a día dentro del territorio colombiano en materia de movilidad y transporte.

Por tanto, y mediante las facultades que se le han otorgado al legislador, representado por el Congreso de la República, vemos que se hace pertinente que se realice una modificación al contenido dentro del código de tránsito vigente (Ley 769 de 2002); esto, debido a que algunos artículos presentes dentro de la mencionada ley han demostrado una cierta tendencia hacia el abuso de autoridad por parte de los agentes de tránsito y en general han creado cierto ambiente de vulnerabilidad de los ciudadanos, en especial los conductores de vehículos, quienes son los sujetos susceptibles de esta situación.

Por tanto, la iniciativa se enfoca en que se haga énfasis en las siguientes situaciones (se mencionan las más relevantes) y se tomen las medidas correctivas dentro de la normatividad actual:

• Se propone que cuando los organismos de tránsito celebren contratos o convenios con los cuerpos especializados de policía urbana de tránsito, mediante contrato especial suscrito con la Dirección General de la Policía, les esté prohibido pactar cualquier cláusula o derivar de su ejecución cualquier exigencia de cuotas o de mínimo de comparendos; esto debido a las constantes denuncias que se han presentado en muchas ciudades del país.

• Regular el abuso en el control de los límites de velocidad por parte de agentes de Tránsito, esto ante el

incumplimiento en el deber de señalización de los diferentes tramos o sectores en las rutas nacionales.

• Eliminar la “imposición autónoma” para las zonas de estacionamiento; por ello, se propone que no podrá haber zonas de prohibición permanentes, salvo por razones de seguridad debidamente justificadas, y que en todos los demás casos en los que se establezcan prohibiciones, su señalización deberá indicar los días y horas en los cuales no opera la prohibición.

• Se propone que en los casos en que se presente una infracción, y se indique que la causa de la infracción es subsanable y el agente de tránsito no permita dicha subsanación y ordene la inmovilización del vehículo, este responderá penal y disciplinariamente por el abuso de autoridad y patrimonialmente por los perjuicios ocasionados al propietario o poseedor del vehículo.

• Se propone igualmente que para el caso de los sistemas de foto-detección estos se podrán seguir utilizando únicamente para efectos pedagógicos y no se podrán utilizar a partir de la vigencia de la presente ley para sancionar económicamente a los presuntos infractores, determinación que es sumamente conveniente debido a las múltiples fallas y cuestionamientos que han tenido estos sistemas denominados “Foto multas”.

• Se propone la modificación de la administración del Sistema integrado de información, sobre las multas y sanciones por infracciones de tránsito, esto con el propósito de contribuir al aumento de los ingresos de los municipios, departamentos y al mejoramiento de la seguridad vías en Colombia.

De conformidad a lo anteriormente expuesto, presentamos a su consideración la presente iniciativa legislativa para que sea discutida, y examinada; ya que, a pesar de que las leyes (en este caso, el importantísimo Código de Tránsito, que se trata de la normatividad aplicable a cada persona dentro del país que use un medio de transporte vehicular) han sido elaboradas para tener una vocación de permanencia en el tiempo, y ante todo un carácter de justas y equitativas ante la sociedad, vemos con preocupación que el actual código de tránsito no está cumpliendo con estas finalidades, y por el contrario, es la ciudadanía quien se está viendo afectada por las imprecisiones que este conlleva.

6. PLIEGO DE MODIFICACIONES

Texto aprobado en primer debate senado:

TEXTO APROBADO PRIMER DEBATE EN COMISIÓN SEXTA SENADO	MODIFICACIONES
<p>Artículo 1°. El párrafo 4° del artículo 7° de la Ley 769 de 2002 quedará así: Parágrafo 4°. Los organismos de tránsito podrán celebrar contratos y/o convenios con los cuerpos especializados de policía urbana de tránsito mediante contrato especial pagado por los distritos, municipios y departamentos y celebrado con la Dirección General de la Policía. Estos contratos podrán ser temporales o permanentes, con la facultad para la policía de cambiar a sus integrantes por las causales establecidas en el reglamento interno de la institución policial. En ningún caso se podrán establecer cuotas ni número mínimo de comparendos ni condicionar a aquellas o a estos la ejecución o prórroga del contrato o convenio o su pago; el desconocimiento de esta prohibición constituirá falta disciplinaria gravísima. No obstante lo anterior, las unidades especializadas de la Policía Nacional de Tránsito o Carreteras, podrán ingresar a los municipios sin necesidad de la existencia del convenio o acto administrativo referido para realizar operativos excepcionales de control e imponer comparendos, previa coordinación</p>	<p>Se propone la eliminación de la palabra “<i>correspondientes</i>” en el párrafo segundo del presente artículo toda vez que resultaría ambiguo para su interpretación.</p>

TEXTO APROBADO PRIMER DEBATE EN COMISIÓN SEXTA SENADO	MODIFICACIONES
con las autoridades locales o correspondientes. Para ello, las unidades especializadas de la Policía Nacional de Tránsito o Carreteras deberán determinar la necesidad y frecuencia de los operativos de control.	
Artículo 2º. Adiciónese el párrafo del artículo 107 del Código Nacional de Tránsito con el siguiente inciso: Si no existe señalización, se presumirá para todos los efectos que la velocidad de circulación permitida en el respectivo sector será la máxima autorizada en los artículos 106 y 107.	No se realiza ninguna modificación a este artículo
Artículo 3º. Modifíquese el artículo 112 del Código Nacional de Tránsito, el cual quedará así: Artículo 112. De la obligación de señalar las zonas de prohibición. Toda zona de prohibición deberá estar expresamente señalizada y demarcada en su sitio previa decisión del funcionario de tránsito competente. No se podrán establecer zonas de prohibición permanentes, salvo por razones de seguridad debidamente justificadas; en todos los demás eventos, la señalización deberá indicar los días y horas en los cuales no opera la prohibición.	No se realiza ninguna modificación a este artículo
Artículo 4º. Modifíquese el artículo 125 del Código Nacional de Tránsito, el cual quedará así: Artículo 125. Inmovilización. La inmovilización en los casos a que se refiere este código, consiste en suspender temporalmente la circulación del vehículo por las vías públicas o privadas abiertas al público. Para tal efecto, el vehículo será conducido a parqueaderos autorizados que determine la autoridad competente, hasta que se subsane o cese la causa que le dio origen, a menos que sea subsanable en el sitio que se detectó la infracción; en este caso el agente de tránsito concederá un plazo de 120 minutos. Si la causa de la infracción es subsanable y el agente de tránsito no permite la subsanación y ordena la inmovilización del vehículo antes del plazo señalado de 120 minutos, responderá penal y disciplinariamente por el abuso de autoridad y patrimonialmente por los perjuicios ocasionados al propietario o poseedor del vehículo.	No se realiza ninguna modificación a este artículo
Artículo 5º. El artículo 129 de la Ley 769 de 2002, quedará así: Artículo 129. De los informes de tránsito. Los informes de las autoridades de tránsito por las infracciones previstas en este Código, a través de la imposición de comparendo, deberán indicar el número de la licencia de conducción, el nombre, teléfono y dirección del presunto inculpaado y el nombre y número de placa del agente que lo realiza. En el caso de no poder indicar el número de licencia de conducción del infractor, el funcionario deberá aportar pruebas objetivas que sustenten el informe o la infracción, intentando la notificación al conductor; si no fuere viable identificarlo, se notificará al último propietario registrado del vehículo, cuando existan elementos probatorios que permitan inferir que es el presunto responsable de la infracción, para que dentro de los diez (10) días siguientes al recibo de la notificación rinda sus descargos. Parágrafo 1º. Las multas no podrán ser impuestas a persona distinta de quien cometió la infracción. Parágrafo 2º. Las ayudas tecnológicas como cámaras de video y equipos electrónicos de lectura que permitan con precisión la identificación del vehículo o del conductor, serán válidos como prueba de ocurrencia de una infracción de tránsito y por lo tanto darán lugar a la imposición de un comparendo. Durante el procedimiento sancionatorio el ciudadano podrá aportar en su defensa pruebas conseguidas mediante las ayudas tecnológicas.	Se propone aclarar que las pruebas conseguidas por los ciudadanos sean consideradas solo como un indicio durante el procedimiento sancionatorio.
Artículo 6º. Modifíquese el Ordinal C 35 del artículo 131 del Código Nacional de Tránsito, el cual quedará así: Artículo 131. Multas. Los infractores de las normas de tránsito serán sancionados con la imposición de multas, de acuerdo con el tipo de infracción así: C.35. No realizar la revisión técnico-mecánica en el plazo legal establecido o cuando el vehículo no se encuentre en adecuadas condiciones técnico-mecánicas o de emisiones contaminantes, aun cuando porte los certificados correspondientes, además el vehículo será inmovilizado.	No se realiza ninguna modificación a este artículo

TEXTO APROBADO PRIMER DEBATE EN COMISIÓN SEXTA SENADO	MODIFICACIONES
<p>Esta infracción se causará únicamente cuando el vehículo se encuentre en movimiento o estacionado en vía pública, previo comparendo será impuesto por un agente de tránsito o cuando el vehículo haya sido detectado en movimiento por un dispositivo técnico o tecnológico.</p>	
<p>Artículo 7º. Modifíquese el artículo 135 del Código Nacional de Tránsito, el cual quedará así:</p> <p>Artículo 135. Procedimiento. Ante la comisión de una contravención, la autoridad de tránsito debe seguir el procedimiento siguiente para imponer el comparendo:</p> <p>Ordenará detener la marcha del vehículo y le extenderá al conductor la orden de comparendo en la que ordenará al infractor presentarse ante la autoridad de tránsito competente dentro de los diez (10) días hábiles siguientes. Al conductor se le entregará copia de la orden de comparendo.</p> <p>Para el servicio además se enviará por correo dentro de los tres (3) días hábiles siguientes copia del comparendo al propietario del vehículo, a la empresa a la cual se encuentra vinculado y a la Superintendencia de Puertos y Transporte para lo de su competencia.</p> <p>La orden de comparendo deberá estar firmada por el conductor, siempre y cuando ello sea posible. Si el conductor se negara a firmar o a presentar la licencia, firmará por él un testigo, el cual deberá identificarse plenamente con el número de su cédula de ciudadanía o pasaporte, dirección de domicilio y teléfono, si lo tuviere.</p> <p>No obstante lo anterior, las autoridades competentes podrán contratar el servicio de medios técnicos y tecnológicos que permitan evidenciar la comisión de infracciones o contravenciones, el vehículo, la fecha, el lugar y la hora. Solamente se podrá hacer uso de estos medios cuando el vehículo se encuentre en movimiento, cuando el conductor no atienda la orden de detenerse impartida por el agente de tránsito o cuando el vehículo se encuentre estacionado y el conductor no se halle presente.</p> <p>En el caso de evidencia de la comisión de la infracción o contravención por medio técnico o tecnológico, distinto del comparendo, se enviará por correo dentro de los tres (3) días hábiles siguientes la infracción y sus soportes al propietario, quien estará obligado al pago de la multa. Para el servicio público además se enviará por correo dentro de este mismo término copia del comparendo y sus soportes a la empresa a la cual se encuentre vinculado y a la Superintendencia de Puertos y Transporte para lo de su competencia.</p> <p>El Ministerio de Transporte determinará las características técnicas del formulario de comparendo único nacional, así como su sistema de reparto. En este se indicará al conductor que tendrá derecho a nombrar un apoderado si así lo desea y que en la audiencia, para la que se le cite, se decretarán o practicarán las pruebas que solicite. El comparendo deberá además proveer el espacio para consignar la dirección del inculpado o del testigo que lo haya suscrito por este.</p> <p>Parágrafo 1º. La autoridad de tránsito entregará al funcionario competente o a la entidad que aquella encargue para su recaudo, dentro de las doce (12) horas siguientes, la copia de la orden de comparendo, so pena de incurrir en causal de mala conducta.</p> <p>Cuando se trate de agentes de policía de carreteras, la entrega de esta copia se hará por conducto del comandante de la ruta o del comandante director del servicio.</p> <p>Parágrafo 2º. Los organismos de tránsito podrán suscribir contratos o convenios con entes públicos o privados con el fin de dar aplicación a los principios de celeridad y eficiencia en el cobro de las multas.</p> <p>Sin perjuicio de lo anterior, el SIMIT y los Centros Integrales de Atención (CIAS), tendrán la obligación de hacer cobro persuasivo sin generar por dicha acción cobro alguno diferente al que ya le reconoce el Código Nacional de Tránsito a cada uno de ellos. Para tal efecto los organismos de tránsito, DITRA y el RUNT deberán garantizar el acceso a la información en forma gratuita sobre los comparendos impuestos y la información que se requiera para adelantar dicho cobro.</p>	<p><i>Se propone adicionar la palabra público seguida de la palabra servicio ya que se considera que fue un error de transcripción de la anterior ponencia.</i></p>

TEXTO APROBADO PRIMER DEBATE EN COMISIÓN SEXTA SENADO	MODIFICACIONES
<p>Artículo 8°. Modifíquese el artículo 136 del Código Nacional de Tránsito, el cual quedará así:</p> <p>Artículo 136. Reducción de la multa. Una vez surtida la orden de comparendo, si el inculpado acepta la comisión de la infracción, podrá, sin necesidad de otra actuación administrativa:</p> <p>1. Cancelar el cincuenta por ciento (50%) del valor de la multa dentro de los diez (10) días siguientes hábiles a la orden de comparendo y siempre y cuando asista obligatoriamente a un curso sobre normas de tránsito en un Organismo de Tránsito o en un Centro Integral de Atención debidamente habilitados por el Ministerio de Transporte, a estos se le cancelará por el curso dictado un 25% del valor a pagar de la multa. El curso se podrá realizar en cualquier Centro Integral de Atención o en un organismo de tránsito del país debidamente habilitado por el Ministerio de Transporte, independientemente de la jurisdicción donde fue detectado el infractor.</p> <p>2. Cancelar el setenta y cinco (75%) del valor de la multa, si paga dentro de los veinte días siguientes a la orden de comparendo y siempre y cuando asista obligatoriamente a un curso sobre normas de tránsito en un organismo de tránsito o en un Centro Integral de Atención, se les cancelará por el curso dictado un 25% del valor a pagar de la multa. Si el curso se realiza ante un Centro Integral de Atención o en un organismo de tránsito de diferente jurisdicción donde se cometió la infracción, a este se le cancelará un veinticinco por ciento (25%) del valor a pagar y el excedente se pagará al organismo de tránsito de la jurisdicción donde se cometió la infracción; o</p> <p>3. Si aceptada la infracción, esta no se paga en las oportunidades antes indicadas, el inculpado deberá cancelar el ciento por ciento (100%) del valor de la multa más sus correspondientes intereses moratorios.</p> <p>Si el inculpado rechaza la comisión de la infracción, deberá comparecer ante el funcionario en audiencia pública para que este decrete las pruebas conducentes que le sean solicitadas y las de oficio que considere útiles. El inculpado podrá solicitar como prueba la declaración del agente de tránsito que le impuso el comparendo, para lo cual la autoridad que conoce del caso dispondrá lo necesario con el fin de asegurar su comparecencia. Si el agente de tránsito no comparece, se exonerará al presunto infractor.</p> <p>Si el contraventor no compareciere sin justa causa comprobada dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes a la notificación del comparendo, la autoridad de tránsito, después de treinta (30) días calendario de ocurrida la presunta infracción, seguirá el proceso, entendiéndose que queda vinculado al mismo, fallándose en audiencia pública y notificándose en estrados.</p> <p>En la misma audiencia, si fuere posible, se practicarán las pruebas y se sancionará o absolverá al inculpado. Si fuere declarado contraventor, se le impondrá el ciento por ciento (100%) de la sanción prevista en la ley. Los organismos de tránsito de manera gratuita podrán celebrar acuerdos para el recaudo de las multas y podrán establecer convenios con los bancos para este fin. El pago de la multa a favor del organismo de tránsito que la impone y la comparecencia, podrá efectuarse en cualquier lugar del país.</p> <p>Parágrafo 1°. Para garantizar el debido proceso al infractor, los organismos de tránsito, el SIMIT y el RUNT según sea el caso deberán permitir a los centros integrales de atención el acceso gratuito al registro de infracciones de tránsito a través de medios tecnológicos con el fin de suministrar la información en tiempo real y oportuna y que puedan acceder al curso dentro de los términos acá establecidos. Los centros integrales de atención deberán tener convenio con la casa-cárcel más cercana donde presta el servicio.</p> <p>Parágrafo 2°. Cuando un Organismo de Tránsito pretenda desarrollar actividades propias de los Centros Integrales de Atención o de los demás Organismos de Apoyo, estos deberán cumplir con las mismas condiciones, requisitos y habilitación de quienes, en condiciones normales, realizan la actividad de apoyo.</p>	<p>No se realiza ninguna modificación a este artículo</p>

TEXTO APROBADO PRIMER DEBATE EN COMISIÓN SEXTA SENADO	MODIFICACIONES
<p>Artículo 9º. Modifíquese el artículo 137 del Código Nacional de Tránsito, el cual quedará así:</p> <p>Artículo 137. Información. En los casos en que la infracción fuere detectada por medios tecnológicos que permitan comprobar la identidad del vehículo o del conductor, el soporte de la comisión de la infracción se remitirá a la dirección registrada del último propietario del vehículo.</p> <p>La actuación se adelantará en la forma prevista en el artículo precedente, con un plazo adicional de seis (6) días hábiles contados a partir del recibo de la comunicación respectiva, para lo cual deberá disponerse de la prueba de la infracción como anexo necesario del comparendo.</p> <p>Si no se presentare el citado a rendir sus descargos ni solicitare pruebas que desvirtúen la comisión de la infracción y una vez agotados todos los medios a disposición de la administración para hacerlo comparecer, se registrará la sanción a su cargo en el Registro de Conductores e Infractores, siempre que aparezca plenamente comprobado que el citado es el infractor.</p> <p>Parágrafo 1º. El respeto al derecho a defensa será materializado y garantizado por los organismos de tránsito, adoptando para uso de sus inculpados y autoridad, 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 inculpadado bajo claros principios de oportunidad, transparencia y equidad.</p>	No se realiza ninguna modificación a este artículo
<p>Artículo 10. Las restricciones a la circulación de vehículos establecidas por Consulta popular no podrán ser modificadas por ninguna autoridad.</p>	No se realiza ninguna modificación a este artículo
<p>Artículo 11. Para el caso de los sistemas de foto detección, estos se podrán seguir utilizando únicamente para efectos pedagógicos y no se podrán utilizar, a partir de la vigencia de la presente ley, para sancionar económicamente a los presuntos infractores.</p>	<p>Se propone la reglamentación del presente artículo por parte del Gobierno nacional.</p> <p>Para el caso de los sistemas de foto detección, estos se podrán seguir utilizando únicamente para efectos pedagógicos y no se podrán utilizar, a partir de la vigencia de la presente ley, para sancionar económicamente a los presuntos infractores <u>a menos que cuenten con concepto favorable expedido por el Ministerio de Transporte de acuerdo a la reglamentación que para tal efecto expida dicha cartera dentro de los 6 meses siguientes a la expedición de la presente ley.</u></p>
<p>Artículo 12. Cursos pedagógicos. Cuando la sanción se trate de una amonestación que implica la asistencia obligatoria a un curso, se autorizará a los centros integrales de atención que dicta el curso a generar un cobro por el curso dictado que en todo caso no superara el equivalente a dos días de salario mínimo legal vigente.</p> <p>La no asistencia al curso será sancionada con la multa correspondiente a la infracción cometida, la cual no podrá ser inferior a diez salarios mínimos diarios legales vigentes.</p>	No se realiza ninguna modificación a este artículo
<p>Artículo 13. Amnistía. Facúltase a los gobernadores y alcaldes municipales y distritales hasta el 31 de diciembre de 2018 para decretar amnistías a los infractores de tránsito aplicando el descuento del 50% contenido en el artículo 136 del Código Nacional de Tránsito, siempre en un Centro Integral de Atención debidamente habilitado por el Ministerio de transporte y cuando se haga un curso por las infracciones que están en mora y cumplan con las condiciones para acceder al beneficio aquí contenido.</p>	No se realiza ninguna modificación a este artículo
<p>Artículo 14. Adiciónese un párrafo al artículo 149 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>El informe y el croquis se podrán levantar mediante la utilización de medios tecnológicos que permitan la atención del accidente en forma oportuna, segura, con información confiable y mediante el cual se produzca el IPAT como un documento electrónico. Cuando el informe y croquis se produce a través del uso de tecnologías se causará con cargo a los involucrados en el accidente un costo equivalente a diez salarios diarios mínimos vigentes por la tecnología utilizada para producir el informe y croquis y la transmisión de la información a las autoridades que corresponda. Los proveedores de la tecnología tendrán que estar debidamente autorizados o</p>	No se realiza ninguna modificación a este artículo

TEXTO APROBADO PRIMER DEBATE EN COMISIÓN SEXTA SENADO	MODIFICACIONES
<p>habilitados por el organismos de tránsito quien debe disponer de procedimientos necesarios para articular la función de autoridad con el uso de la tecnología.</p>	
<p>Artículo 15. Adiciónese un párrafo al artículo 3° de la Ley 769 de 2002, así: Parágrafo 6°. Las autoridades de tránsito sólo podrán delegar o contratar, bajo su responsabilidad, la fabricación, adquisición, suministro, impresión, personalización y distribución de especies venales, con las personas jurídicas que hubieran obtenido habilitación para tal fin de conformidad con la reglamentación que defina el Ministerio de Transporte en un plazo no mayor de seis (6) meses contados a partir de la promulgación de la presente ley. El Ministerio de Transporte velará y garantizará por el cumplimiento de los principios de unicidad, autenticidad, integridad y no repudio de la información inmersa en todas las especies venales, y demás documentos que emiten los entes estatales o los particulares que tienen relación directa con el tránsito y el transporte a través de las herramientas técnicas y/o tecnológicas de que disponga.</p>	<p>No se realiza ninguna modificación a este artículo</p>
<p>Artículo 16. Adiciónese un párrafo al artículo 19 de la Ley 769 de 2002. Parágrafo. Los certificados expedidos por los organismos de apoyo al tránsito que constituyen requisito para el trámite de licencia de conducción (CEA y CRC), únicamente tendrán validez ante los organismos de tránsito que operen en un radio de treinta (30) kilómetros del municipio de su domicilio y en caso de no existir organismos dentro de ese radio se le habilitará validez en los tres más cercanos. La vigencia de los certificados expedidos por los Centros de Reconocimiento de Conductores será de ciento veinte (120) días calendario. El Ministerio de Transporte, en un plazo máximo de tres (3) meses contados a partir de la promulgación de la presente ley parametrizará en el RUNT el área de validez y vigencia de estos certificados.</p>	<p><i>Se propone aclarar que la vigencia de las licencias de conducción permanecerán igual de conformidad con el Decreto 019 de 2012.</i></p>
<p>Artículo 17. Adiciónese un párrafo al artículo 19 de la Ley 769 de 2002. Parágrafo. Las pruebas médicas establecidas en normas legales, reglamentarias o en planes de seguridad, impuestas para determinar la aptitud psicofísica, la aptitud física mental y coordinación motriz para de los conductores y operadores de equipos, serán realizados por Instituciones Prestadoras de Salud u Organismos de Apoyo que cuenten con habilitación por parte de los Ministerios de Transporte y de Salud y Protección Social así como con acreditación del cumplimiento de requisitos impuestos en la norma médica que para el efecto expidan los referidos ministerios donde se adoptarán como mínimo, los manuales, registros, procedimientos, protocolos, rangos de aprobación, equipos y las características del software necesario para llevar a cabo la actividad de evaluación médica en cada caso. Las pruebas de conocimientos teóricos y prácticos impuestos en normas legales o planes de seguridad deberán adelantarse únicamente en Organismos de Apoyo habilitados por el Ministerio de Transporte para esa actividad de evaluación de conocimientos. La vigencia de ambas evaluaciones será de ciento veinte (120) días para trámite de licencia de conducción y un año máximo para lo relacionado con Seguridad Vial. Se elimina la acreditación en norma ISO/IEC 17024 para las entidades que expiden los certificados de aptitud médica toda vez que no aplica a esta actividad.</p>	<p>No se realiza ninguna modificación a este artículo</p>
<p>Artículo 18. Modifíquese el párrafo 2° del artículo 159 de la Ley 769 de 2002, así: Parágrafo 2°. Las multas impuestas en áreas urbanas donde existe contrato o convenio con los cuerpos especializados de policía urbana de tránsito pagados por los distritos, municipios o departamentos serán de propiedad exclusiva de los organismos de tránsito donde se cometió la infracción de acuerdo con su jurisdicción salvo el diez por ciento (10%) correspondiente para SIMIT de la Federación de Municipios.</p>	<p>No se realiza ninguna modificación a este artículo</p>

TEXTO APROBADO PRIMER DEBATE EN COMISIÓN SEXTA SENADO	MODIFICACIONES
El monto de aquellas multas que sean impuestas sobre las vías nacionales, por parte del personal de la Policía Nacional de Colombia, adscrito a la Dirección de Tránsito y Transporte o las impuestas en operativos especiales realizados en las áreas urbanas donde no exista convenio o contrato con la Dirección General de la Policía se distribuirá de la siguiente manera: un diez por ciento (10%) para el municipio donde se impuso la multa; diez por ciento (10%) para la Federación de Municipios – SIMIT; el valor correspondiente al convenio de cobro coactivo, recaudo y dispersión; los valores a pagar a terceros por concepto de concesiones de apoyo logístico tecnológico; y el saldo restante para la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, con destino a la creación, dotación y mantenimiento de una Central Nacional Unificada de Tránsito que integre la vigilancia de todas la vías nacionales.	No se realiza ninguna modificación a este artículo
<p>Artículo 19. Adiciónese un párrafo al artículo 9° de la Ley 769 de 2002, así:</p> <p>Parágrafo. La Superintendencia de Puertos y Transporte será responsable de diseñar e implementar mecanismos o sistemas de seguridad que permitan asegurar que la información que se carga a los diferentes registros del RUNT por los Organismos de Tránsito, los de Apoyo al Tránsito y los otros actores, sea transmitida en tiempo real; desde la ubicación geográfica registrada de cada organismo; identificará contra la copia de la base de datos de la Registraduría Nacional del Estado Civil la identidad del funcionario o usuario que carga la información; garantizará la presencia física del funcionario, usuario o aspirante en las instalaciones del organismo; y que dichos registros se hagan desde los equipos de cómputo registrados para los organismos o instituciones con el fin de asegurar el registro e identificar los autores de posibles fraudes y accesos no autorizados al Registro Único Nacional de Tránsito. Esta superintendencia desarrollará y completará, bajo su responsabilidad, una base con todos los datos biográficos, biométricos, evaluaciones, capacitaciones, etc., de los usuarios que interactúan con el RUNT.</p> <p>Se ordena a la Registraduría Nacional de Estado Civil que debe permitir a la Superintendencia de Puertos y Transporte el acceso a la base de datos para validar, a través de sus Sistemas de Seguridad, la identidad de quienes interactúan en todos los trámites y registros.</p>	<p><i>Se propone mejorar la redacción del primer inciso del presente artículo, el cual quedara así:</i></p> <p>Parágrafo. La Superintendencia de Puertos y Transporte deberá diseñar e implementar mecanismos o instrumentos que permitan asegurar que la información que se carga a los diferentes registros del RUNT por parte de los Organismos de Tránsito y los otros actores, como mínimo, sea transmitida en tiempo real, desde la ubicación geográfica registrada del originador confrontando la identidad de quienes interactúan con los diferentes registros contra la base de datos de la Registraduría Nacional del Estado Civil, garantizando la presencia física del funcionario, usuario o aspirante en las instalaciones del organismo y que dichos registros se hagan desde los equipos de cómputo registrados para los organismos o instituciones con el fin de asegurar el registro e identificar los autores de posibles fraudes y accesos no autorizados al Registro Único Nacional de Tránsito. Esta superintendencia desarrollará y completará, bajo su responsabilidad, una base con todos los datos biográficos, biométricos, evaluaciones, capacitaciones, etc., de los usuarios que interactúan con el RUNT</p>
<p>Artículo 20. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las normas que le sean contrarias.</p>	

7. PROPOSICIÓN

En consecuencia, por las razones expuestas nos permitimos rendir ponencia positiva y en consecuencia le solicitamos a los honorables miembros del Senado de la República, darle segundo debate al **Proyecto de ley número 203 de 2016 Cámara, 167 de 2016 Senado**, por la cual se modifican algunas disposiciones del Código de Tránsito. Con modificaciones.

De los honorables Senadores,

De los honorables Senadores,



MARIO ALBERTO FERNÁNDEZ ALCOCER
Senador de la República

TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 203 DE 2016 CÁMARA, 167 DE 2016 SENADO

por la cual se modifican algunas disposiciones del Código de Tránsito.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. El párrafo 4° del artículo 7° de la Ley 769 de 2002 quedará así:

Parágrafo 4°. Los organismos de tránsito podrán celebrar contratos y/o convenios con los cuerpos especializados de policía urbana de tránsito mediante contrato especial pagado por los distritos, municipios y departamentos y celebrado con la Dirección General de la Policía. Estos contratos podrán ser temporales o permanentes, con la facultad para la policía de cambiar a sus integrantes por las causales establecidas en el reglamento interno de la institución policial. En ningún caso se podrán establecer cuotas ni número mínimo de

comparendos ni condicionar a aquellas o a estos la ejecución o prórroga del contrato o convenio o su pago; el desconocimiento de esta prohibición constituirá falta disciplinaria gravísima.

No obstante lo anterior, las unidades especializadas de la Policía Nacional de Tránsito o Carreteras, podrán ingresar a los municipios sin necesidad de la existencia del convenio o acto administrativo referido para realizar operativos excepcionales de control e imponer comparendos, previa coordinación con las autoridades locales. Para ello, las unidades especializadas de la Policía Nacional de Tránsito o Carreteras deberán determinar la necesidad y frecuencia de los operativos de control.

Artículo 2º. Adiciónese el párrafo del artículo 107 del Código Nacional de Tránsito con el siguiente inciso:

Si no existe señalización, se presumirá para todos los efectos que la velocidad de circulación permitida en el respectivo sector será la máxima autorizada en los artículos 106 y 107.

Artículo 3º. Modifíquese el artículo 112 del Código Nacional de Tránsito, el cual quedará así:

Artículo 112. De la obligación de señalizar las zonas de prohibición. Toda zona de prohibición deberá estar expresamente señalizada y demarcada en su sitio previa decisión del funcionario de tránsito competente. No se podrán establecer zonas de prohibición permanentes, salvo por razones de seguridad debidamente justificadas; en todos los demás eventos, la señalización deberá indicar los días y horas en los cuales no opera la prohibición.

Artículo 4º. Modifíquese el artículo 125 del Código Nacional de Tránsito, el cual quedará así:

Artículo 125. Inmovilización. La inmovilización en los casos a que se refiere este código, consiste en suspender temporalmente la circulación del vehículo por las vías públicas o privadas abiertas al público. Para tal efecto, el vehículo será conducido a parqueaderos autorizados que determine la autoridad competente, hasta que se subsane o cese la causa que le dio origen, a menos que sea subsanable en el sitio que se detectó la infracción; en este caso el agente de tránsito concederá un plazo de 120 minutos. Si la causa de la infracción es subsanable y el agente de tránsito no permite la subsanación y ordena la inmovilización del vehículo antes del plazo señalado de 120 minutos, responderá penal y disciplinariamente por el abuso de autoridad y patrimonialmente por los perjuicios ocasionados al propietario o poseedor del vehículo.

Artículo 5º. El artículo 129 de la Ley 769 de 2002, quedará así:

Artículo 129. De los informes de tránsito. Los informes de las autoridades de tránsito por las infracciones previstas en este Código, a través de la imposición de comparendo, deberán indicar el número de la licencia de conducción, el nombre, teléfono y dirección del presunto inculpado y el nombre y número de placa del agente que lo realiza. En el caso de no poder indicar el número de licencia de conducción del infractor, el funcionario deberá aportar pruebas objetivas que sustenten el informe o la infracción, intentando la notificación al conductor; si no fuere viable identificarlo, se notificará al último propietario registrado del vehículo, cuando

existan elementos probatorios que permitan inferir que es el presunto responsable de la infracción, para que dentro de los diez (10) días siguientes al recibo de la notificación rinda sus descargos.

Parágrafo 1º. Las multas no podrán ser impuestas a persona distinta de quien cometió la infracción.

Parágrafo 2º. Las ayudas tecnológicas como cámaras de video y equipos electrónicos de lectura que permitan con precisión la identificación del vehículo o del conductor, serán válidos como prueba de ocurrencia de una infracción de tránsito y por lo tanto darán lugar a la imposición de un comparendo. Durante el procedimiento sancionatorio el ciudadano podrá aportar en su defensa pruebas conseguidas mediante las ayudas tecnológicas, **las cuales serán consideradas sólo como un indicio.**

Artículo 6º. Modifíquese el Ordinal C 35 del artículo 131 del Código Nacional de Tránsito, el cual quedará así:

Artículo 131. Multas. Los infractores de las normas de tránsito serán sancionados con la imposición de multas, de acuerdo con el tipo de infracción así:

C.35. No realizar la revisión técnico-mecánica en el plazo legal establecido o cuando el vehículo no se encuentre en adecuadas condiciones técnico-mecánicas o de emisiones contaminantes, aun cuando porte los certificados correspondientes, además el vehículo será inmovilizado. Esta infracción se causará únicamente cuando el vehículo se encuentre en movimiento o estacionado en vía pública, previo comparendo será impuesto por un agente de tránsito o cuando el vehículo haya sido detectado en movimiento por un dispositivo técnico o tecnológico.

Artículo 7º. Modifíquese el artículo 135 del Código Nacional de Tránsito, el cual quedará así:

Artículo 135. Procedimiento. Ante la comisión de una contravención, la autoridad de tránsito debe seguir el procedimiento siguiente para imponer el comparendo:

Ordenará detener la marcha del vehículo y le extenderá al conductor la orden de comparendo en la que ordenará al infractor presentarse ante la autoridad de tránsito competente dentro de los diez (10) días hábiles siguientes. Al conductor se le entregará copia de la orden de comparendo.

Para el servicio **público** además se enviará por correo dentro de los tres (3) días hábiles siguientes copia del comparendo al propietario del vehículo, a la empresa a la cual se encuentra vinculado y a la Superintendencia de Puertos y Transporte para lo de su competencia.

La orden de comparendo deberá estar firmada por el conductor, siempre y cuando ello sea posible. Si el conductor se negara a firmar o a presentar la licencia, firmará por él un testigo, el cual deberá identificarse plenamente con el número de su cédula de ciudadanía o pasaporte, dirección de domicilio y teléfono, si lo tuviere.

No obstante lo anterior, las autoridades competentes podrán contratar el servicio de medios técnicos y tecnológicos que permitan evidenciar la comisión de infracciones o contravenciones, el vehículo, la fecha, el lugar y la hora. Solamente se podrá hacer uso de estos

medios cuando el vehículo se encuentre en movimiento, cuando el conductor no atienda la orden de detenerse impartida por el agente de tránsito o cuando el vehículo se encuentre estacionado y el conductor no se halle presente.

En el caso de evidencia de la comisión de la infracción o contravención por medio técnico o tecnológico, distinto del comparendo, se enviará por correo dentro de los tres (3) días hábiles siguientes la infracción y sus soportes al propietario, quien estará obligado al pago de la multa. Para el servicio público además se enviará por correo dentro de este mismo término copia del comparendo y sus soportes a la empresa a la cual se encuentre vinculado y a la Superintendencia de Puertos y Transporte para lo de su competencia.

El Ministerio de Transporte determinará las características técnicas del formulario de comparendo único nacional, así como su sistema de reparto. En este se indicará al conductor que tendrá derecho a nombrar un apoderado si así lo desea y que en la audiencia, para la que se le cite, se decretarán o practicarán las pruebas que solicite. El comparendo deberá además proveer el espacio para consignar la dirección del inculpado o del testigo que lo haya suscrito por este.

Parágrafo 1º. La autoridad de tránsito entregará al funcionario competente o a la entidad que aquella encargue para su recaudo, dentro de las doce (12) horas siguientes, la copia de la orden de comparendo, so pena de incurrir en causal de mala conducta.

Cuando se trate de agentes de policía de carreteras, la entrega de esta copia se hará por conducto del comandante de la ruta o del comandante director del servicio.

Parágrafo 2º. Los organismos de tránsito podrán suscribir contratos o convenios con entes públicos o privados con el fin de dar aplicación a los principios de celeridad y eficiencia en el cobro de las multas.

Sin perjuicio de lo anterior, el SIMIT y los Centros Integrales de Atención CIAS, tendrán la obligación de hacer cobro persuasivo sin generar por dicha acción cobro alguno diferente al que ya le reconoce el Código Nacional de Tránsito a cada uno de ellos. Para tal efecto los organismos de tránsito, DITRA y el RUNT deberán garantizar el acceso a la información en forma gratuita sobre los comparendos impuestos y la información que se requiera para adelantar dicho cobro.

Artículo 8º. Modifíquese el artículo 136 del Código Nacional de Tránsito, el cual quedará así:

Artículo 136. Reducción de la multa. Una vez surtida la orden de comparendo, si el inculpado acepta la comisión de la infracción, podrá, sin necesidad de otra actuación administrativa:

1. Cancelar el cincuenta por ciento (50%) del valor de la multa dentro de los diez (10) días siguientes hábiles a la orden de comparendo y siempre y cuando asista obligatoriamente a un curso sobre normas de tránsito en un Organismo de Tránsito o en un Centro Integral de Atención debidamente habilitados por el Ministerio de Transporte, a estos se le cancelará por el curso dictado un 25% del valor a pagar de la multa. El curso se podrá realizar en cualquier Centro Integral de Atención o en un organismo de tránsito del país debidamente habilitado por el Ministerio de Transporte, independientemente de la jurisdicción donde fue detectado el infractor.

2. Cancelar el setenta y cinco (75%) del valor de la multa, si paga dentro de los veinte días siguientes a la orden de comparendo y siempre y cuando asista obligatoriamente a un curso sobre normas de tránsito en un organismo de tránsito o en un Centro Integral de Atención, se les cancelará por el curso dictado un 25% del valor a pagar de la multa. Si el curso se realiza ante un Centro Integral de Atención o en un organismo de tránsito de diferente jurisdicción donde se cometió la infracción, a este se le cancelará un veinticinco por ciento (25%) del valor a pagar y el excedente se pagará al organismo de tránsito de la jurisdicción donde se cometió la infracción; o

3. Si aceptada la infracción, esta no se paga en las oportunidades antes indicadas, el inculpado deberá cancelar el ciento por ciento (100%) del valor de la multa más sus correspondientes intereses moratorios.

Si el inculpado rechaza la comisión de la infracción, deberá comparecer ante el funcionario en audiencia pública para que este decrete las pruebas conducentes que le sean solicitadas y las de oficio que considere útiles. El inculpado podrá solicitar como prueba la declaración del agente de tránsito que le impuso el comparendo, para lo cual la autoridad que conoce del caso dispondrá lo necesario con el fin de asegurar su comparecencia. Si el agente de tránsito no comparece, se exonerará al presunto infractor.

Si el contraventor no compareciere sin justa causa comprobada dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes a la notificación del comparendo, la autoridad de tránsito, después de treinta (30) días calendario de ocurrida la presunta infracción, seguirá el proceso, entendiéndose que queda vinculado al mismo, fallándose en audiencia pública y notificándose en estrados.

En la misma audiencia, si fuere posible, se practicarán las pruebas y se sancionará o absolverá al inculpado. Si fuere declarado contraventor, se le impondrá el ciento por ciento (100%) de la sanción prevista en la ley. Los organismos de tránsito de manera gratuita podrán celebrar acuerdos para el recaudo de las multas y podrán establecer convenios con los bancos para este fin. El pago de la multa a favor del organismo de tránsito que la impone y la comparecencia, podrá efectuarse en cualquier lugar del país.

Parágrafo 1º. Para garantizar el debido proceso al infractor, los organismos de tránsito, el SIMIT y el RUNT según sea el caso deberán permitir a los centros integrales de atención el acceso gratuito al registro de infracciones de tránsito a través de medios tecnológicos con el fin de suministrar la información en tiempo real y oportuna y que puedan acceder al curso dentro de los términos acá establecidos. Los centros integrales de atención deberán tener convenio con la casa-cárcel más cercana donde presta el servicio.

Parágrafo 2º. Cuando un Organismo de Tránsito pretenda desarrollar actividades propias de los Centros Integrales de Atención o de los demás Organismos de Apoyo, estos deberán cumplir con las mismas condiciones, requisitos y habilitación de quienes, en condiciones normales, realizan la actividad de apoyo.

Artículo 9º. Modifíquese el artículo 137 del Código Nacional de Tránsito, el cual quedará así:

Artículo 137. Información. En los casos en que la infracción fuere detectada por medios tecnológicos que permitan comprobar la identidad del vehículo o del

conductor, el soporte de la comisión de la infracción se remitirá a la dirección registrada del último propietario del vehículo.

La actuación se adelantará en la forma prevista en el artículo precedente, con un plazo adicional de seis (6) días hábiles contados a partir del recibo de la comunicación respectiva, para lo cual deberá disponerse de la prueba de la infracción como anexo necesario del comparendo.

Si no se presentare el citado a rendir sus descargos ni solicitare pruebas que desvirtúen la comisión de la infracción y una vez agotados todos los medios a disposición de la administración para hacerlo comparecer, se registrará la sanción a su cargo en el Registro de Conductores e Infractores, siempre que aparezca plenamente comprobado que el citado es el infractor.

Parágrafo 1º. El respeto al derecho a defensa será materializado y garantizado por los organismos de tránsito, adoptando para uso de sus inculpados y autoridad, 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 inculpadado bajo claros principios de oportunidad, transparencia y equidad.

Artículo 10. Las restricciones a la circulación de vehículos establecidas por Consulta popular no podrán ser modificadas por ninguna autoridad.

Artículo 11. Para el caso de los sistemas de foto detección, estos se podrán seguir utilizando únicamente para efectos pedagógicos y no se podrán utilizar, a partir de la vigencia de la presente ley, para sancionar económicamente a los presuntos infractores **a menos que cuenten con concepto favorable expedido por el Ministerio de Transporte de acuerdo a la reglamentación que para tal efecto expida dicha carterá dentro de los 6 meses siguientes a la expedición de la presente ley.**

Artículo 12. Cursos pedagógicos. Cuando la sanción se trate de una amonestación que implica la asistencia obligatoria a un curso, se autorizará a los centros integrales de atención que dicta el curso a generar un cobro por el curso dictado que en todo caso no supere el equivalente a dos días de salario mínimo legal vigente.

La no asistencia al curso será sancionada con la multa correspondiente a la infracción cometida, la cual no podrá ser inferior a diez salarios mínimos diarios legales vigentes.

Artículo 13. Amnistía. Facúltase a los gobernadores y alcaldes municipales y distritales hasta el 31 de diciembre de 2018 para decretar amnistías a los infractores de tránsito aplicando el descuento del 50% contenido en el artículo 136 del Código Nacional de Tránsito, siempre en un Centro Integral de Atención debidamente habilitado por el Ministerio de transporte y cuando se haga un curso por las infracciones que están en mora y cumplan con las condiciones para acceder al beneficio aquí contenido.

Artículo 14. Adiciónese un párrafo al artículo 149 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

El informe y el croquis se podrán levantar mediante la utilización de medios tecnológicos que permitan la atención del accidente en forma oportuna, segura, con

información confiable y mediante el cual se produzca el IPAT como un documento electrónico. Cuando el informe y croquis se produce a través del uso de tecnologías se causará con cargo a los involucrados en el accidente un costo equivalente a diez salarios diarios mínimos vigentes por la tecnología utilizada para producir el informe y croquis y la transmisión de la información a las autoridades que corresponda. Los proveedores de la tecnología tendrán que estar debidamente autorizados o habilitados por el organismos de tránsito quien debe disponer de procedimientos necesarios para articular la función de autoridad con el uso de la tecnología

Artículo 15. Adiciónese un párrafo al artículo 3º de la Ley 769 de 2002, así:

Parágrafo 6º. Las autoridades de tránsito sólo podrán delegar o contratar, bajo su responsabilidad, la fabricación, adquisición, suministro, impresión, personalización y distribución de especies venales, con las personas jurídicas que hubieran obtenido habilitación para tal fin de conformidad con la reglamentación que defina el Ministerio de Transporte en un plazo no mayor de seis (6) meses contados a partir de la promulgación de la presente ley.

El Ministerio de Transporte velará y garantizará por el cumplimiento de los principios de unicidad, autenticidad, integridad y no repudio de la información inmersa en todas las especies venales, y demás documentos que emiten los entes estatales o los particulares que tienen relación directa con el tránsito y el transporte a través de las herramientas técnicas y/o tecnológicas de que disponga.

Artículo 16. Adiciónese un párrafo al artículo 19 de la Ley 769 de 2002.

Parágrafo. Los certificados expedidos por los organismos de apoyo al tránsito que constituyen requisito para el trámite de licencia de conducción (CEA y CRC), únicamente tendrán validez ante los organismos de tránsito que operen en un radio de treinta (30) kilómetros del municipio de su domicilio y en caso de no existir organismos dentro de ese radio se le habilitará validez en los tres más cercanos. La vigencia de los certificados expedidos por los Centros de Reconocimiento de Conductores será de ciento veinte (120) días calendario, **no obstante lo anterior, la vigencia de la licencia de conducción permanecerá igual de conformidad con el Decreto 019 de 2012.**

El Ministerio de Transporte, en un plazo máximo de tres (3) meses contados a partir de la promulgación de la presente ley parametrizará en el RUNT el área de validez y vigencia de estos certificados.

Artículo 17. Adiciónese un párrafo al artículo 19 de la Ley 769 de 2002.

Parágrafo. Las pruebas médicas establecidas en normas legales, reglamentarias o en planes de seguridad, impuestas para determinar la aptitud psicofísica, la aptitud física mental y coordinación motriz para de los conductores y operadores de equipos, serán realizados por Instituciones Prestadoras de Salud u Organismos de Apoyo que cuenten con habilitación por parte de los Ministerios de Transporte y de Salud y Protección Social así como con acreditación del cumplimiento de requisitos impuestos en la norma médica que para el efecto expidan los referidos ministerios donde se adoptarán como mínimo, los manuales, registros, procedimientos, protocolos, rangos de aprobación, equipos y las caracte-

terísticas del software necesario para llevar a cabo la actividad de evaluación médica en cada caso.

Las pruebas de conocimientos teóricos y prácticos impuestos en normas legales o planes de seguridad deberán adelantarse únicamente en Organismos de Apoyo habilitados por el Ministerio de Transporte para esa actividad de evaluación de conocimientos.

La vigencia de ambas evaluaciones será de ciento veinte (120) días para trámite de licencia de conducción y un año máximo para lo relacionado con Seguridad Vial. Se elimina la acreditación en norma ISO/IEC 17024 para las entidades que expiden los certificados de aptitud médica toda vez que no aplica a esta actividad.

Artículo 18. Modifíquese el párrafo 2° del artículo 159 de la Ley 769 de 2002, así:

Parágrafo 2°. Las multas impuestas en áreas urbanas donde existe contrato o convenio con los cuerpos especializados de policía urbana de tránsito pagados por los distritos, municipios o departamentos serán de propiedad exclusiva de los organismos de tránsito donde se cometió la infracción de acuerdo con su jurisdicción salvo el diez por ciento (10%) correspondiente para SIMIT de la Federación de Municipios. El monto de aquellas multas que sean impuestas sobre las vías nacionales, por parte del personal de la Policía Nacional de Colombia, adscrito a la Dirección de Tránsito y Transporte o las impuestas en operativos especiales realizados en las áreas urbanas donde no exista convenio o contrato con la Dirección General de la Policía se distribuirá de la siguiente manera: un diez por ciento (10%) para el municipio donde se impuso la multa; diez por ciento (10%) para la Federación de Municipios – SIMIT; el valor correspondiente al convenio de cobro coactivo, recaudo y dispersión; los valores a pagar a terceros por concepto de concesiones de apoyo logístico tecnológico; y el saldo restante para la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, con destino a la creación, dotación y mantenimiento de una Central Nacional Unificada de Tránsito que integre la vigilancia de todas las vías nacionales.

Artículo 19. Adiciónese un párrafo al artículo 9° de la Ley 769 de 2002, así:

Parágrafo. La Superintendencia de Puertos y Transporte deberá diseñar e implementar mecanismos o instrumentos que permitan asegurar que la información que se carga a los diferentes registros del RUNT por parte de los Organismos de Tránsito y los otros actores, como mínimo, sea transmitida en tiempo real, desde la ubicación geográfica registrada del originador confrontando la identidad de quienes interactúan con los diferentes registros contra la base de datos de la Registraduría Nacional del Estado Civil, garantizando la presencia física del funcionario, usuario o aspirante en las instalaciones del organismo y que dichos registros se hagan desde los equipos de cómputo registrados para los organismos o instituciones con el fin de asegurar el registro e identificar los autores de posibles fraudes y accesos no autorizados al Registro Único Nacional de Tránsito. Esta superintendencia desarrollará y completará, bajo su responsabilidad, una base con todos los datos biográficos, biométricos, evaluaciones, capacitaciones, etc., de los usuarios que interactúan con el RUNT.

Se ordena a la Registraduría Nacional de Estado Civil que debe permitir a la Superintendencia de Puertos y Transporte el acceso a la base de datos para validar, a través de sus Sistemas de Seguridad, la identidad de quienes interactúan en todos los trámites y registros.

Artículo 20. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las normas que le sean contrarias.

De los honorables Senadores,

Artículo 20°. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las normas que le sean contrarias.

De los honorables Senadores,

MARIO ALBERTO FERNÁNDEZ ALCÓCER
Senador de la República

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE POR LA COMISIÓN SEXTA DEL SENADO DE LA REPÚBLICA, EN SESIÓN REALIZADA EL DÍA 7 DE JUNIO DE 2017, DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 203 DE 2016 CÁMARA, 167 SENADO DE 2016 SENADO

por la cual se modifican algunas disposiciones del Código de Tránsito.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. El párrafo 4° del artículo 7° de la Ley 769 de 2002 quedará así:

Parágrafo 4°. Los organismos de tránsito podrán celebrar contratos y/o convenios con los cuerpos especializados de policía urbana de tránsito mediante contrato especial pagado por los distritos, municipios y departamentos y celebrado con la Dirección General de la Policía. Estos contratos podrán ser temporales o permanentes, con la facultad para la policía de cambiar a sus integrantes por las causales establecidas en el reglamento interno de la institución policial. En ningún caso se podrán establecer cuotas ni número mínimo de comparendos ni condicionar a aquellas o a estos la ejecución o prórroga del contrato o convenio o su pago; el desconocimiento de esta prohibición constituirá falta disciplinaria gravísima.

No obstante lo anterior, **las unidades especializadas de la Policía Nacional de Tránsito o Carreteras, podrán ingresar a los municipios sin necesidad de la existencia del convenio o acto administrativo referido para realizar operativos excepcionales de control e imponer comparendos, previa coordinación con las autoridades locales o correspondientes. Para ello, las unidades especializadas de la Policía Nacional de Tránsito o Carreteras deberán determinar la necesidad y frecuencia de los operativos de control.**

Artículo 2°. Adiciónese el párrafo del artículo 107 del Código Nacional de Tránsito con el siguiente inciso:

Si no existe señalización, se presumirá para todos los efectos que la velocidad de circulación permitida en el respectivo sector será la máxima autorizada en los artículos 106 y 107.

Artículo 3º. Modifíquese el artículo 112 del Código Nacional de Tránsito, el cual quedará así:

Artículo 112. De la obligación de señalizar las zonas de prohibición. Toda zona de prohibición deberá estar expresamente señalizada y demarcada en su sitio previa decisión del funcionario de tránsito competente. No se podrán establecer zonas de prohibición permanentes, salvo por razones de seguridad debidamente justificadas; en todos los demás eventos, la señalización deberá indicar los días y horas en los cuales no opera la prohibición.

Artículo 4º. Modifíquese el artículo 125 del Código Nacional de Tránsito, el cual quedará así:

Artículo 125. Inmovilización. La inmovilización en los casos a que se refiere este código, consiste en suspender temporalmente la circulación del vehículo por las vías públicas o privadas abiertas al público. Para tal efecto, el vehículo será conducido a parqueaderos autorizados que determine la autoridad competente, hasta que se subsane o cese la causa que le dio origen, a menos que sea subsanable en el sitio que se detectó la infracción; en este caso el agente de tránsito concederá un plazo **de 120 minutos**. Si la causa de la infracción es subsanable y el agente de tránsito no permite la subsanación y ordena la inmovilización del vehículo antes del plazo señalado **de 120 minutos**, responderá penal y disciplinariamente por el abuso de autoridad y patrimonialmente por los perjuicios ocasionados al propietario o poseedor del vehículo.

Artículo 5º. El artículo 129 de la Ley 769 de 2002, quedará así:

Artículo 129. De los informes de tránsito. Los informes de las autoridades de tránsito por las infracciones previstas en este Código, a través de la imposición de comparendo, deberán indicar el número de la licencia de conducción, el nombre, teléfono y dirección del presunto inculpado y el nombre y número de placa del agente que lo realiza. En el caso de no poder indicar el número de licencia de conducción del infractor, el funcionario deberá aportar pruebas objetivas que sustenten el informe o la infracción, intentando la notificación al conductor; si no fuere viable identificarlo, se notificará al último propietario registrado del vehículo, cuando existan elementos probatorios que permitan inferir que es el presunto responsable de la infracción, para que dentro de los diez (10) días siguientes al recibo de la notificación rinda sus descargos.

Parágrafo 1º. Las multas no podrán ser impuestas a persona distinta de quien cometió la infracción.

Parágrafo 2º. Las ayudas tecnológicas como cámaras de video y equipos electrónicos de lectura que permitan con precisión la identificación del vehículo o del conductor, serán válidos como prueba de ocurrencia de una infracción de tránsito y por lo tanto darán lugar a la imposición de un comparendo. **Durante el procedimiento sancionatorio el ciudadano podrá aportar en su defensa pruebas conseguidas mediante las ayudas tecnológicas.**

Artículo 6º. Modifíquese el Ordinal C 35 del artículo 131 del Código Nacional de Tránsito, el cual quedará así:

Artículo 131. Multas. Los infractores de las normas de tránsito serán sancionados con la imposición de multas, de acuerdo con el tipo de infracción así:

C.35. No realizar la revisión técnico-mecánica en el plazo legal establecido o cuando el vehículo no se encuentre en adecuadas condiciones técnico-mecánicas o de emisiones contaminantes, aun cuando porte los certificados correspondientes, además el vehículo será inmovilizado. Esta infracción se causará únicamente cuando el vehículo se encuentre en movimiento o estacionado en vía pública, previo comparendo será impuesto por un agente de tránsito o cuando el vehículo haya sido detectado en movimiento por un dispositivo técnico o tecnológico.

Artículo 7º. Modifíquese el artículo 135 del Código Nacional de Tránsito, el cual quedará así:

Artículo 135. Procedimiento. Ante la comisión de una contravención, la autoridad de tránsito debe seguir el procedimiento siguiente para imponer el comparendo:

Ordenará detener la marcha del vehículo y le extenderá al conductor la orden de comparendo en la que ordenará al infractor presentarse ante la autoridad de tránsito competente dentro de los diez (10) días hábiles siguientes. Al conductor se le entregará copia de la orden de comparendo.

Para el servicio además se enviará por correo dentro de los tres (3) días hábiles siguientes copia del comparendo al propietario del vehículo, a la empresa a la cual se encuentra vinculado y a la Superintendencia de Puertos y Transporte para lo de su competencia.

La orden de comparendo deberá estar firmada por el conductor, siempre y cuando ello sea posible. Si el conductor se negara a firmar o a presentar la licencia, firmará por él un testigo, el cual deberá identificarse plenamente con el número de su cédula de ciudadanía o pasaporte, dirección de domicilio y teléfono, si lo tuviere.

No obstante lo anterior, las autoridades competentes podrán contratar el servicio de medios técnicos y tecnológicos que permitan evidenciar la comisión de infracciones o contravenciones, el vehículo, la fecha, el lugar y la hora. Solamente se podrá hacer uso de estos medios cuando el vehículo se encuentre en movimiento, cuando el conductor no atienda la orden de detenerse impartida por el agente de tránsito o cuando el vehículo se encuentre estacionado y el conductor no se halle presente.

En el caso de evidencia de la comisión de la infracción o contravención por medio técnico o tecnológico, distinto del comparendo, se enviará por correo dentro de los tres (3) días hábiles siguientes la infracción y sus soportes al propietario, quien estará obligado al pago de la multa. Para el servicio público además se enviará por correo dentro de este mismo término copia del comparendo y sus soportes a la empresa a la cual se encuentre vinculado y a la Superintendencia de Puertos y Transporte para lo de su competencia.

El Ministerio de Transporte determinará las características técnicas del formulario de comparendo único nacional, así como su sistema de reparto. En este se indicará al conductor que tendrá derecho a nombrar un apoderado si así lo desea y que en la audiencia, para la que se le cite, se decretarán o practicarán las pruebas que solicite. El comparendo deberá además proveer el espacio para consignar la dirección del inculpado o del testigo que lo haya suscrito por este.

Parágrafo 1º. La autoridad de tránsito entregará al funcionario competente o a la entidad que aquella encargue para su recaudo, dentro de las doce (12) horas siguientes, la copia de la orden de comparendo, so pena de incurrir en causal de mala conducta.

Cuando se trate de agentes de policía de carreteras, la entrega de esta copia se hará por conducto del comandante de la ruta o del comandante director del servicio.

Parágrafo 2º. Los organismos de tránsito podrán suscribir contratos o convenios con entes públicos o privados con el fin de dar aplicación a los principios de celeridad y eficiencia en el cobro de las multas.

Sin perjuicio de lo anterior, el SIMIT y los Centros Integrales de Atención CIAS, tendrán la obligación de hacer cobro persuasivo sin generar por dicha acción cobro alguno diferente al que ya le reconoce el Código Nacional de Tránsito a cada uno de ellos. Para tal efecto los organismos de tránsito, DITRA y el RUNT deberán garantizar el acceso a la información en forma gratuita sobre los comparendos impuestos y la información que se requiera para adelantar dicho cobro.

Artículo 8º. Modifíquese el artículo 136 del Código Nacional de Tránsito, el cual quedará así:

Artículo 136. Reducción de la multa. Una vez surtida la orden de comparendo, si el inculpaado acepta la comisión de la infracción, podrá, sin necesidad de otra actuación administrativa:

1. Cancelar el cincuenta por ciento (50%) del valor de la multa dentro de los diez (10) días siguientes hábiles a la orden de comparendo y siempre y cuando asista obligatoriamente a un curso sobre normas de tránsito en un Organismo de Tránsito o en un Centro Integral de Atención debidamente habilitados por el Ministerio de Transporte, a estos se le cancelará por el curso dictado un 25% del valor a pagar de la multa. El curso se podrá realizar en cualquier Centro Integral de Atención o en un organismo de tránsito del país debidamente habilitado por el Ministerio de Transporte, independientemente de la jurisdicción donde fue detectado el infractor.

2. Cancelar el setenta y cinco (75%) del valor de la multa, si paga dentro de los veinte días siguientes a la orden de comparendo y siempre y cuando asista obligatoriamente a un curso sobre normas de tránsito en un organismo de tránsito o en un Centro Integral de Atención, se les cancelará por el curso dictado un 25% del valor a pagar de la multa. Si el curso se realiza ante un Centro Integral de Atención o en un organismo de tránsito de diferente jurisdicción donde se cometió la infracción, a este se le cancelará un veinticinco por ciento (25%) del valor a pagar y el excedente se pagará al organismo de tránsito de la jurisdicción donde se cometió la infracción; o

3. Si aceptada la infracción, esta no se paga en las oportunidades antes indicadas, el inculpaado deberá cancelar el ciento por ciento (100%) del valor de la multa más sus correspondientes intereses moratorios.

Si el inculpaado rechaza la comisión de la infracción, deberá comparecer ante el funcionario en audiencia pública para que este decrete las pruebas conducentes que le sean solicitadas y las de oficio que considere útiles. El inculpaado podrá solicitar como prueba la declaración del agente de tránsito que le impuso el comparendo, para lo cual la autoridad que conoce del caso dispondrá

lo necesario con el fin de asegurar su comparecencia. Si el agente de tránsito no comparece, se exonerará al presunto infractor.

Si el contraventor no compareciere sin justa causa comprobada dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes a la notificación del comparendo, la autoridad de tránsito, después de treinta (30) días calendario de ocurrida la presunta infracción, seguirá el proceso, entendiéndose que queda vinculado al mismo, fallándose en audiencia pública y notificándose en estrados.

En la misma audiencia, si fuere posible, se practicarán las pruebas y se sancionará o absolverá al inculpaado. Si fuere declarado contraventor, se le impondrá el ciento por ciento (100%) de la sanción prevista en la ley. Los organismos de tránsito de manera gratuita podrán celebrar acuerdos para el recaudo de las multas y podrán establecer convenios con los bancos para este fin. El pago de la multa a favor del organismo de tránsito que la impone y la comparecencia, podrá efectuarse en cualquier lugar del país.

Parágrafo 1º. Para garantizar el debido proceso al infractor, los organismos de tránsito, el SIMIT y el RUNT según sea el caso deberán permitir a los centros integrales de atención el acceso gratuito al registro de infracciones de tránsito a través de medios tecnológicos con el fin de suministrar la información en tiempo real y oportuna y que puedan acceder al curso dentro de los términos acá establecidos. Los centros integrales de atención deberán tener convenio con la casa-cárcel más cercana donde presta el servicio.

Parágrafo 2º. Cuando un Organismo de Tránsito pretenda desarrollar actividades propias de los Centros Integrales de Atención o de los demás Organismos de Apoyo, estos deberán cumplir con las mismas condiciones, requisitos y habilitación de quienes, en condiciones normales, realizan la actividad de apoyo.

Artículo 9º. Modifíquese el artículo 137 del Código Nacional de Tránsito, el cual quedará así:

Artículo 137. Información. En los casos en que la infracción fuere detectada por medios tecnológicos que permitan comprobar la identidad del vehículo o del conductor, el soporte de la comisión de la infracción se remitirá a la dirección registrada del último propietario del vehículo.

La actuación se adelantará en la forma prevista en el artículo precedente, con un plazo adicional de seis (6) días hábiles contados a partir del recibo de la comunicación respectiva, para lo cual deberá disponerse de la prueba de la infracción como anexo necesario del comparendo.

Si no se presentare el citado a rendir sus descargos ni solicitare pruebas que desvirtúen la comisión de la infracción y una vez agotados todos los medios a disposición de la administración para hacerlo comparecer, se registrará la sanción a su cargo en el Registro de Conductores e Infractores, siempre que aparezca plenamente comprobado que el citado es el infractor.

Parágrafo 1º. El respeto al derecho a defensa será materializado y

garantizado por los organismos de tránsito, adoptando para uso de sus inculpaados y autoridad, 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 inculpaado bajo claros principios de oportunidad, transparencia y equidad.

Artículo 10. Las restricciones a la circulación de vehículos establecidas por Consulta popular no podrán ser modificadas por ninguna autoridad.

Artículo 11. Para el caso de los sistemas de foto detección, estos se podrán seguir utilizando únicamente para efectos pedagógicos y no se podrán utilizar, a partir de la vigencia de la presente ley, para sancionar económicamente a los presuntos infractores.

Artículo 12. *Cursos pedagógicos.* Cuando la sanción se trate de una amonestación que implica la asistencia obligatoria a un curso, se autorizará a los centros integrales de atención que dicta el curso a generar un cobro por el curso dictado que en todo caso no superará el equivalente a dos días de salario mínimo legal vigente.

La no asistencia al curso será sancionada con la multa correspondiente a la infracción cometida, la cual no podrá ser inferior a diez salarios mínimos diarios legales vigentes.

Artículo 13. *Amnistía:* facultase a los gobernadores y alcaldes municipales y distritales hasta el 31 de diciembre de 2018 para decretar amnistías a los infractores de tránsito aplicando el descuento del 50% contenido en el artículo 136 del Código Nacional de Tránsito, siempre en un Centro Integral de Atención debidamente habilitado por el Ministerio de transporte y cuando se haga un curso por las infracciones que están en mora y cumplan con las condiciones para acceder al beneficio aquí contenido.

Artículo 14. Adiciónese un párrafo al artículo 149 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

El informe y el croquis se podrán levantar mediante la utilización de medios tecnológicos que permitan la atención del accidente en forma oportuna, segura, con información confiable y mediante el cual se produzca el IPAT como un documento electrónico. Cuando el informe y croquis se produce a través del uso de tecnologías se causará con cargo a los involucrados en el accidente un costo equivalente a diez salarios diarios mínimos vigentes por la tecnología utilizada para producir el informe y croquis y la transmisión de la información a las autoridades que corresponda. Los proveedores de la tecnología tendrán que estar debidamente autorizados o habilitados por el organismos de tránsito quien debe disponer de procedimientos necesarios para articular la función de autoridad con el uso de la tecnología

Artículo 15 (NUEVO). Adiciónese un párrafo al artículo 3° de la Ley 769 de 2002, así:

Parágrafo 6°. Las autoridades de tránsito sólo podrán delegar o contratar, bajo su responsabilidad, la fabricación, adquisición, suministro, impresión, personalización y distribución de especies venales, con las personas jurídicas que hubieran obtenido habilitación para tal fin de conformidad con la reglamentación que defina el Ministerio de Transporte en un plazo no mayor de seis (6) meses contados a partir de la promulgación de la presente ley.

El Ministerio de Transporte velará y garantizará por el cumplimiento de los principios de unicidad, autenticidad, integridad y no repudio de la informa-

ción inmersa en todas las especies venales, y demás documentos que emiten los entes estatales o los particulares que tienen relación directa con el tránsito y el transporte a través de las herramientas técnicas y/o tecnológicas de que disponga.

Artículo 16 (NUEVO). Adiciónese un párrafo al artículo 19 de la Ley 769 de 2002.

Parágrafo. Los certificados expedidos por los organismos de apoyo al tránsito que constituyen requisito para el trámite de licencia de conducción (CEA y CRC), únicamente tendrán validez ante los organismos de tránsito que operen en un radio de treinta (30) kilómetros del municipio de su domicilio y en caso de no existir organismos dentro de ese radio se le habilitará validez en los tres más cercanos. La vigencia de los certificados expedidos por los Centros de Reconocimiento de Conductores será de ciento veinte (120) días calendario.

El Ministerio de Transporte, en un plazo máximo de tres (3) meses contados a partir de la promulgación de la presente ley parametrizará en el RUNT el área de validez y vigencia de estos certificados.

Artículo 17 (NUEVO). Adiciónese un párrafo al artículo 19 de la Ley 769 de 2002.

Parágrafo. Las pruebas médicas establecidas en normas legales, reglamentarias o en planes de seguridad, impuestas para determinar la aptitud psicofísica, la aptitud física mental y coordinación motriz para de los conductores y operadores de equipos, serán realizados por Instituciones Prestadoras de Salud u Organismos de Apoyo que cuenten con habilitación por parte de los Ministerios de Transporte y de Salud y Protección Social así como con acreditación del cumplimiento de requisitos impuestos en la norma médica que para el efecto expidan los referidos ministerios donde se adoptarán como mínimo, los manuales, registros, procedimientos, protocolos, rangos de aprobación, equipos y las características del software necesario para llevar a cabo la actividad de evaluación médica en cada caso.

Las pruebas de conocimientos teóricos y prácticos impuestos en normas legales o planes de seguridad deberán adelantarse únicamente en Organismos de Apoyo habilitados por el Ministerio de Transporte para esa actividad de evaluación de conocimientos.

La vigencia de ambas evaluaciones será de ciento veinte (120) días para trámite de licencia de conducción y un año máximo para lo relacionado con Seguridad Vial. Se elimina la acreditación en norma ISO/IEC 17024 para las entidades que expiden los certificados de aptitud médica toda vez que no aplica a esta actividad.

Artículo 18 (NUEVO). Modifíquese el párrafo 2° del artículo 159 de la Ley 769 de 2002, así:

Parágrafo 2°. Las multas impuestas en áreas urbanas donde existe contrato o convenio con los cuerpos especializados de policía urbana de tránsito pagados por los distritos, municipios o departamentos serán de propiedad exclusiva de los organismos de tránsito donde se cometió la infracción de acuerdo con su jurisdicción salvo el diez por ciento (10%) correspondiente para SIMIT de la Federación de Municipios. El monto de aquellas multas que sean

impuestas sobre las vías nacionales, por parte del personal de la Policía Nacional de Colombia, adscrito a la Dirección de Tránsito y Transporte o las impuestas en operativos especiales realizados en las áreas urbanas donde no exista convenio o contrato con la Dirección General de la Policía se distribuirá de la siguiente manera: un diez por ciento (10%) para el municipio donde se impuso la multa; diez por ciento (10%) para la Federación de Municipios – SIMIT; el valor correspondiente al convenio de cobro coactivo, recaudo y dispersión; los valores a pagar a terceros por concepto de concesiones de apoyo logístico tecnológico; y el saldo restante para la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, con destino a la creación, dotación y mantenimiento de una Central Nacional Unificada de Tránsito que integre la vigilancia de todas la vías nacionales.

Artículo 19 (NUEVO). Adiciónese un párrafo al artículo 9° de la Ley 769 de 2002, así:

Parágrafo. La Superintendencia de Puertos y Transporte será responsable de diseñar e implementar mecanismos o sistemas de seguridad que permitan asegurar que la información que se carga a los diferentes registros del RUNT por los Organismos de Tránsito, los de Apoyo al Tránsito y los otros actores, sea transmitida en tiempo real; desde la ubicación geográfica registrada de cada organismo; identificará contra la copia de la base de datos de la Registraduría Nacional del Estado Civil la identidad del funcionario o usuario que carga la información; garantizará la presencia física del funcionario, usuario o aspirante en las instalaciones del organismo; y que dichos registros se hagan desde los equipos de cómputo registrados para los organismos o instituciones con el fin de asegurar el registro e identificar los autores de posibles fraudes y accesos no autorizados al Registro Único Nacional de Tránsito. Esta superintendencia desarrollará y

completará, bajo su responsabilidad, una base con todos los datos biográficos, biométricos, evaluaciones, capacitaciones, etc., de los usuarios que interactúan con el RUNT.

Se ordena a la Registraduría Nacional de Estado Civil que debe permitir a la Superintendencia de Puertos y Transporte el acceso a la base de datos para validar, a través de sus Sistemas de Seguridad, la identidad de quienes interactúan en todos los trámites y registros.

Artículo 20. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las normas que le sean contrarias.

CONTENIDO

Gaceta número 477 - Martes 13 de junio de 2017

SENADO DE LA REPÚBLICA	
INFORMES DE CONCILIACIÓN	
	Págs.
Informe de conciliación y texto conciliado al Proyecto de ley número 017 de 2016 Cámara, 165 de 2016 Senado, por la cual se dictan normas de fomento a la ciencia, tecnología e innovación mediante la creación de empresas de base tecnológica (spin offs) y se dictan otras disposiciones	1
PONENCIAS	
Informe de ponencia para primer debate y texto propuesto al Proyecto de ley orgánica número 250 de 2017 Senado, por medio de la cual se reglamenta la enajenación de la participación de la Nación en el capital social de las empresas y se dictan otras disposiciones.....	2
Informe de ponencia para segundo debate, pliego de modificaciones, texto propuesto y texto aprobado en primer debate por la Comisión Sexta al proyecto de ley 203 de 2016 cámara, 167 de 2016 senado, por la cual se modifican algunas disposiciones del Código de Tránsito.....	12