

REPÚBLICA DE COLOMBIA



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXX - Nº 1578

Bogotá, D. C., lunes, 8 de noviembre de 2021

EDICIÓN DE 8 PÁGINAS

DIRECTORES:

GREGORIO ELJACH PACHECO

SECRETARIO GENERAL DEL SENADO

www.secretariassenado.gov.co

JORGE HUMBERTO MANTILLA SERRANO

SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA

www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

SENADO DE LA REPÚBLICA

PONENCIAS

INFORME DE PONENCIA POSITIVA PARA PRIMER DEBATE DE SENADO AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 378 DE 2021 SENADO / 120 DE 2020 CÁMARA

por la cual se modifica el artículo 112 del Código de Tránsito.

Bogotá, D.C.; 8 de noviembre de 2021

Honorable Senador

CARLOS ANDRÉS TRUJILLO GONZÁLEZ

Presidente

Comisión Sexta Constitucional Permanente

Senado de la República

ASUNTO: Informe de ponencia positiva para primer debate de Senado al Proyecto de ley N° 378 de 2021 Senado / 120 de 2020 Cámara "Por la cual se modifica el artículo 112 del Código de Tránsito".

Respetado Señor Presidente:

En cumplimiento de la honrosa designación de la Mesa Directiva, y conforme a lo establecido en la Ley 5 de 1992, atentamente me permito rendir **informe de ponencia positiva** para primer debate de Comisión Sexta Constitucional Permanente del Senado de la República, del proyecto de ley de la referencia. Con toda atención, presento a continuación, el respectivo informe.

CONTENIDOS DEL INFORME DE PONENCIA

1. ORIGEN DEL PROYECTO	3
2. ANTECEDENTES	3
3. OBJETO DEL PROYECTO	3
4. CONTENIDO DEL PROYECTO	4
5. CONSIDERACIONES FRENTE AL TEXTO	5
5.1. Disposiciones contenidas en la primera adición	6
5.2. Disposiciones contenidas en la segunda adición	10
6. IMPACTO FISCAL Y TEMPORALIDAD	12
7. PLIEGO DE MODIFICACIONES	13
8. PROPOSICIÓN	18

1. ORIGEN DEL PROYECTO

El Proyecto de Ley Número 378 de 2021 Senado / 120 de 2020 Cámara es de iniciativa congresional, de autoría de los Honorables Representantes a la Cámara Carlos Germán Navas Talero, Edward David Rodríguez Rodríguez, Katherine Miranda Peña, Juan Carlos Lozada Vargas, Luis Alberto Albán Urbano, y María José Pizarro Rodríguez.

2. ANTECEDENTES

La iniciativa fue radicada ante la Secretaría General de la Cámara de Representantes el 20 de julio de 2020 y publicada en la Gaceta del Congreso 669 de 2020. El proyecto fue asignado para su estudio a la Comisión VI Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes, cuya Mesa Directiva designó como Ponentes a los Honorables Representantes María José Pizarro y Oswaldo Arcos Benavides. El proyecto fue aprobado por la Cámara de Representantes, en Primer Debate de Comisión VI conforme ponencia presentada y publicada en la Gaceta del Congreso 929 de 2020, y luego en Segundo Debate de Plenaria conforme ponencia presentada y publicada en la Gaceta del Congreso 1219 de 2020. El texto aprobado en la Plenaria de la Cámara fue publicado en la Gaceta del Congreso 37 de 2021.

3. OBJETO DEL PROYECTO

Busca clarificar el artículo 112 de la Ley 769 de 2002 - Código Nacional de Tránsito Terrestre - en cuanto a un aspecto particular de su aplicación en materia sancionatoria. La iniciativa se orienta a establecer que las autoridades de tránsito puedan imponer comparendos por haber estacionado en lugar prohibido, únicamente en aquellos casos en los cuales dicha prohibición esté claramente indicada por medio de señalización, y desde luego, en aquellos casos expresamente prohibidos en el Código Nacional de Tránsito Terrestre. Con ello, el legislador busca prevenir a la ciudadanía de incurrir en infracción de tránsito por estacionarse en lugar prohibido sin que sea consciente de ello a falta de señalización; protegerla de que se le impongan comparendos cuando se dé tal caso, y evitar que la prohibición de estacionarse en alguna zona pueda estar sujeta a cambios arbitrarios ajenos al conocimiento del ciudadano que pueda usarla para estacionarse.

Artículo 3º. Vigencia. La presente ley rige a partir de la fecha de su sanción y publicación en el Diario Oficial y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

5. CONSIDERACIONES FRENTE AL TEXTO

En primer lugar, cabe contrastar el texto propuesto con el actualmente vigente del artículo 112 del Código Nacional de Tránsito Terrestre, Ley 769 de 2002:

ARTÍCULO 112 DE LA LEY 769 DE 2002

TEXTO VIGENTE	TEXTO PROPUESTO PL 378/21S - 120/20C
<p>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. Se exceptúan de ser señalizadas o demarcadas todas aquellas zonas cuyas normas de prohibición o autorización están expresamente descritas en este código.</p>	<p>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. <u>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 opera la prohibición.</u> Se exceptúan de ser señalizadas o demarcadas todas aquellas zonas cuyas normas de prohibición o autorización están expresamente descritas en este código. <u>Carecerán de validez la imposición de comparendos por estacionar en zona prohibida cuando fuera de los casos previstos en el artículo 76 en el lugar no exista la señalización prevista en el presente artículo.</u></p>

4. CONTENIDO DEL PROYECTO

La propuesta aprobada por la Honorable Cámara de Representantes, consta del respectivo título y de tres artículos: el primero, enuncia la finalidad del proyecto de ley; el segundo, dicta la modificación al Código Nacional de Tránsito Terrestre que desarrolla dicha finalidad; y el tercero y último reservado a las notas de vigencia.

Conforme consta en la Gaceta del Congreso 37 de 2021, el texto del proyecto es:

TEXTO DEFINITIVO PLENARIA CÁMARA AL PROYECTO DE LEY N° 120 DE 2020 CÁMARA "POR LA CUAL SE MODIFICA EL ARTÍCULO 112 DE LA LEY 769 DE 2002 - CÓDIGO NACIONAL DE TRÁNSITO TERRESTRE".

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA

DECRETA:

Artículo 1º. Objeto. Esta Ley tiene por objeto dar claridad al artículo 112 de la Ley 769 de 2002 - Código Nacional de Tránsito Terrestre-, para evitar arbitrariedades como la imposición de comparendos por parquear en zonas no señalizadas y la designación de zonas de prohibición de parqueo de manera injustificada e indiscriminada.

Artículo 2º. Modifíquese el artículo 112 de la Ley 769 de 2002 - Código Nacional de Tránsito Terrestre-, 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 opera la prohibición. Se exceptúan de ser señalizadas o demarcadas todas aquellas zonas cuyas normas de prohibición o autorización están expresamente descritas en este código. Carecerán de validez la imposición de comparendos por estacionar en zona prohibida cuando fuera de los casos previstos en el artículo 76 en el lugar no exista la señalización prevista en el presente artículo".

De esta manera, se observa que la modificación que propone el proyecto de ley, consiste en la adición de los textos destacados con subrayado.

5.1. Disposiciones contenidas en la primera adición

En el texto:

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 opera la prohibición.

Lo primero que es importante anotar es que, según lo planteado en la exposición de motivos del proyecto, como en los textos de ponencia estudiados y discutidos por la Cámara de Representantes, el espíritu de las modificaciones al artículo 112 del Código Nacional de Tránsito Terrestre está centrado en las prohibiciones para el estacionamiento en ciertas zonas, y solo para el estacionamiento.

Con esto, la expresión "zonas de prohibición" debe interpretarse como una referencia única y exclusivamente a aquellas zonas donde está prohibido estacionarse. No estarían siendo abarcadas dentro de esta categoría – la cual no cuenta con definición en el artículo 2 de la ley 769 de 2002 – aquellas zonas sobre las cuales puedan existir prohibiciones de carácter espacial, pero de otra naturaleza.


Con esto claro, esta primera adición propuesta al artículo 112, consagraría la adopción de las siguientes medidas de carácter dispositivo:

- ✓ Restringe y acota lo dispuesto en el artículo 76.12 de la ley 769 de 2012, que establece que *"está prohibido estacionar vehículos donde las autoridades de tránsito lo prohíban"*. De esta manera, la prohibición con carácter permanente de estacionar en alguna zona, deberá siempre obedecer a razones de seguridad debidamente justificadas, siendo ese motivo – la seguridad – el único que sería válido ante la ley para establecer tal prohibición.
- ✓ Cuando dichas zonas de prohibición para estacionar no tengan ese carácter permanente, deberán indicarse los días y horas en los cuales opera la prohibición.

<p>En cuanto a la primera disposición, se encuentra oportuno que el proyecto, conforme al espíritu de su objeto, busque acotar la discrecionalidad de las autoridades a la hora de limitar la libertad en cuanto a una conducta, como lo es estacionar en una zona determinada. Se encuentra consistente con el interés público y ciudadano que debe defender el Congreso de la República, el que la ley disponga que cualquier restricción que se establezca en este sentido, deba fundarse necesariamente sobre justificaciones razonables. Esto se encuentra conveniente y necesario más allá de que la prohibición sea permanente, o sea solo en determinados días y franjas horarias.</p> <p>Sin embargo, la seguridad como único motivo válido para establecer la restricción permanente a estacionar en una zona, se presenta como condición innecesariamente restrictiva. Se encuentra importante que la ley, además de exigir justificaciones razonables para la prohibición, dé suficiente espacio a los organismos de tránsito y a las demás autoridades competentes para que puedan aplicar la restricción permanente a estacionar, bajo un espectro de justificaciones razonables un tanto más amplio. Podrían asistir a la autoridad de tránsito otros motivos válidos para establecer la prohibición permanente a estacionar, con ajuste a las políticas de estacionamiento que puedan adoptar las distintas autoridades, conforme a la realidad de tránsito propia de cada departamento, gran ciudad, área metropolitana o municipio.</p> <p>Puede darse el caso de que en una zona resulte conveniente prohibir estacionar de manera permanente, con el fin de que las vías alrededor cuenten con dicha zona como conducto disponible para tránsito de suficiente flujo vehicular, haciendo que un sector completo sea menos susceptible a embotellamientos. Cuando el que determinada zona se encuentre libre para el paso incida significativamente y de manera positiva en el bien común, la prohibición permanente a estacionar en esa zona puede verse justificada.</p> <p>Otras consideraciones razonables que pueden justificar la prohibición permanente a estacionar, son el caso de zonas que por su interés histórico o cultural puedan considerar contar con flujo vehicular, mas no con la posibilidad de estacionar. También, el caso de zonas que por su alta densidad de público, puedan preferirse libres de vehículos estacionados con el fin de evitar congestiones. A este respecto es importante que la legislación permita que las autoridades locales cuenten con el espacio suficiente para poder adoptar aquellas estrategias de gestión de estacionamiento que les resulten más convenientes de acuerdo con su realidad y necesidades. El que las prohibiciones a estacionar deban establecerse solo por motivos de seguridad y de manera indistinta en todo el territorio nacional, puede acabar restringiendo casi por completo el necesario margen de gestión de realidades locales variadas y disímiles; a veces muy complejas.</p>	<p>Grandes urbes como el Distrito Capital, Medellín y su área metropolitana, o Cali, cuentan con necesidades de movilidad muy diferentes a las que tienen ciudades capitales con menor densidad poblacional, ciudades intermedias, o municipios con una alta relación entre área de convivencia pública disponible y parque automotor.</p> <p>En las grandes ciudades del mundo, la propensión a altos niveles de congestión ha hecho que la tendencia general sea impulsar el estacionamiento en áreas periféricas y desestimular el uso del vehículo en las áreas céntricas más concurridas, limitando al máximo los lugares disponibles para estacionamiento. En cambio, se alienta el uso del transporte público y de la bicicleta, con el fin de generar calles más vitales donde el escenario de convivencia urbana se vea afectado lo menos posible por la presencia de vehículos estacionados, y tanto ciclistas como peatones dispongan de todo el espacio público, pudiendo disfrutar de mayor habitabilidad y transitabilidad.</p> <p>En el caso de las grandes ciudades que enfrentan los retos de movilidad más desafiantes, una de las recomendaciones mejor decantadas para una política de estacionamiento adecuada, consiste justamente en retomar el espacio de calle utilizado para automóviles, para cedérselo a usos de tipo social como bicicletas, carriles exclusivos para transporte público, aceras más anchas o espacios mixtos¹. Otras veces, la tendencia es que las políticas estén orientadas hacia metas sociales en materia de calidad del aire, que hacen necesario desestimular el uso de vehículos por medio de restringir los espacios disponibles para estacionarse².</p> <p>Por todo ello, se encuentra muy importante que las autoridades locales cuenten con herramientas y capacidad legal para limitar las áreas disponibles para estacionar a niveles que las vías puedan soportar; para no comprometer la calidad del aire, ni invadir los espacios que demandan los peatones en zonas altamente concurridas.</p> <p>¹ Ríos, Ramiro Alberto; Vicentini, Vera Lucia; Acevedo-Daunas, Rafael. (2013). "Guía práctica: Estacionamiento y políticas de reducción de congestión en América Latina". ITDP. Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo. Biblioteca Felipe Herrera del Banco Interamericano de Desarrollo. URL: https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/Gu%C3%ADa-pr%C3%A1ctica-Estacionamiento-y-pol%C3%ADticas-de-reducci%C3%B3n-de-congesti%C3%B3n-en-Am%C3%A9rica-Latina.pdf</p> <p>² Kodransky, Michael; Hermann, Gabrielle. (2011). "De la disponibilidad a la regulación de espacios de estacionamiento: el cambio de políticas en las ciudades europeas". ITDP. Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo. URL: http://mexico.itdp.org/wp-content/uploads/Estacionamiento-y-cambio-de-pol%C3%ADticas-en-Europa.pdf</p>
<p>En cuanto a la segunda disposición, una zona puede habilitarse para estacionamiento sin ninguna afectación social a ciertas horas. Por ejemplo, en tanto el flujo vehicular sea moderado; siendo aconsejable evitar el estacionamiento de vehículos en horas pico. Se encuentra perfectamente razonable que, siempre que exista una restricción para estacionar sin carácter permanente, se indique en señalización visible los días y las horas en que opera la prohibición. Esto, con el fin de prevenir a la ciudadanía de incurrir en infracción de tránsito, no por una inclinación a un mal comportamiento ciudadano, sino por falta de información disponible y oportuna lejos del alcance de la voluntad del potencial infractor involuntario. La señalización viene a presentarse en este caso como mecanismo idóneo para el desarrollo del contrato social, en el cual los ciudadanos aceptan restringir sus comportamientos conforme una serie normas, mientras que el Estado que las fija, lo hace con el fin de proveer garantías colectivas. Una de ellas consiste en dar a conocer de manera amplia todo aquello que el ciudadano debe cumplir y hacer cumplir, previéndolo de ser objeto de cualquier tipo de acción de carácter arbitrario.</p> <p>En cuanto a la redacción de esta primera adición, se encuentra necesario hacer ajustes que permitan descartar cualquier riesgo de interpretación antinómica al interior de la ley 769 de 2012, entre lo dispuesto en el numeral 12 de su artículo 76 "Está prohibido estacionar vehículos donde las autoridades de tránsito lo prohíban" con la fórmula propuesta: "No se podrán establecer zonas de prohibición permanentes, salvo por razones de seguridad debidamente justificadas". De otro lado, esta última referencia a "la justificación debida" pareciera bastante ambiguo. Se considera más adecuado desde el punto de vista técnico, que cada jurisdicción de tránsito cuente con una Política de Estacionamiento particularmente adaptada a la realidad de cada territorio local; sin perjuicio de que puedan existir políticas generales de estacionamiento de alcance departamental o nacional. Como toda política pública, éstas han de satisfacer el principio de publicidad y deben venir revestidas de garantías para poder ser co-construidas junto con la ciudadanía, por medio de los distintos mecanismos de participación disponibles. Dichas políticas bien pueden ser adoptadas por medio de decretos, acuerdos u ordenanzas, y serán susceptibles de revisión periódica por parte de las autoridades y de la ciudadanía con el fin de adaptarlas a las necesidades de tránsito, seguramente cambiantes con el tiempo, que han de presentarse en cada territorio.</p>	<p>5.2. Disposiciones contenidas en la segunda adición</p> <p>En cuanto al texto:</p> <p><u>Carecerán de validez la imposición de comparendos por estacionar en zona prohibida cuando fuera de los casos previstos en el artículo 76 en el lugar no exista la señalización prevista en el presente artículo.</u></p> <p>Disponer que carezcan de validez aquellas órdenes de comparendo que se apliquen cuando la prohibición no esté señalizada de manera explícita en el lugar, insiste en reivindicar la necesidad de orientar de manera justa el contrato social en beneficio del ciudadano. Más aún, tales órdenes de comparendo ni siquiera deberían producirse. No se encuentra razón por la cual deban tener lugar. Si por cosa excepcional alguna llegara a imponerse, dichas órdenes de comparendo resultarán necesariamente carentes de validez. Si bien el ciudadano asume el compromiso de cumplir con las normas que le impone la convivencia social, toda restricción que establezcan dichas normas debe desarrollar la naturaleza proveedora de garantías colectivas que es propia del Estado. Tendrá que entenderse que la debida señalización y demarcación de las zonas de prohibición es una garantía mínima exigible al Estado por parte de los ciudadanos, lo cual incluye que señales y demarcaciones deban encontrarse siempre en buen estado, y que deben ser legibles para todas las personas, si se espera que éstas ajusten su comportamiento a las prohibiciones que expresan. Cuando dichas prohibiciones no vengán expresadas con claridad, no puede esperarse que sean obedecidas, ni puede haber que su inobservancia sea sancionada.</p> <p>Es de anotar que la ley establece clara responsabilidad de cada organismo de tránsito en su jurisdicción, frente a la colocación y mantenimiento debido a la señalización de tránsito (parágrafo 1, artículo 115, ley 769 de 2012).</p> <p>Esta disposición desarrolla, además, principios constitucionales tenidos en muy alta estima por la tradición jurídica colombiana en materia de aplicación de sanciones, como son la tipicidad (descripción de un comportamiento humano voluntario o involuntario como falta o contravención), el debido proceso (conjunto de garantías que hacen o no válida una sanción), y reserva de la ley (las conductas típicas susceptibles de sanción, junto con las sanciones, deben estar consignadas en la ley, y no en normas de rango inferior).</p>

<p>El que se apliquen multas de tránsito por estacionarse en sitio prohibido no señalizado, resulta una situación tan extendida y a la vez tan frustrante para los ciudadanos, que ha sido, incluso, llevada al cine latinoamericano contemporáneo³.</p> <p>En cuanto a la forma del texto, se requiere un ajuste de redacción ante el posible inconveniente lógico que genera la fórmula <i>“fuera de los casos previstos en el artículo 76”</i>, con el fin de descartar cualquier implicación indeseable de carácter hermenéutico. El artículo en comento, número 76 de la ley 769 de 2012 – Código Nacional de Tránsito Terrestre, luego de haber sido modificado por el artículo 15 de la Ley 1811 de 2016, reza como sigue:</p> <p>ARTÍCULO 76. LUGARES PROHIBIDOS PARA ESTACIONAR. <i>Está prohibido estacionar vehículos en los siguientes lugares:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. <i>Sobre andenes, zonas verdes o zonas de espacio público destinado para peatones, recreación o conservación.</i> 2. <i>En vías arterias, autopistas, zonas de seguridad, o dentro de un cruce.</i> 3. <i>En vías principales y colectoras en las cuales expresamente se indique la prohibición o la restricción en relación con horarios o tipos de vehículos.</i> 4. <i>En puentes, viaductos, túneles, pasos bajos, estructuras elevadas o en cualquiera de los accesos a estos.</i> <p><small>³ Relatos Salvajes (2014). Película argentina escrita y dirigida por Damián Szifron y producida por K&S Films. Breve síntesis del relato, disponible en YouTube: https://www.youtube.com/watch?v=LnMqMSTvmlRA</small></p> <p>Relato: “El Ingeniero Bombita”. Simón Fisher (interpretado por Ricardo Darín) es un ingeniero experto en explosivos cuyo vehículo es remolcado por una grúa <u>por haberse estacionado en un lugar prohibido no señalizado como tal</u>. Presa de un profundo sentido de injusticia, decide ir a reclamar la anulación de la multa, lo que lo lleva a llegar tarde al cumpleaños de su hija. Después de un intento infructuoso, termina pagando la infracción y llega tarde a la fiesta. Su esposa, enfadada por su tendencia a defraudarla, le pide el divorcio. Al día siguiente, Simón acude a las oficinas de Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires a insistir en su solicitud de que le anulen la multa, pero de nuevo se la niegan. Ante la negativa, estalla en ira y golpea con un extintor el panel de vidrio del empleado público que atendía su reclamo. El caso se vuelve famoso, pierde su trabajo y durante los trámites de divorcio, la abogada de su esposa usa el evento como un argumento para pedir que el ingeniero no cuente con la custodia compartida de su hija. Simón, irritado y extenuado, encuentra que su vehículo ha sido nuevamente remolcado por la grúa: nuevamente por estacionar en un <u>lugar prohibido, pero que no se encontraba señalizado como tal</u>. Claramente, no tenía forma de saber que allí no ha debido estacionarse. Cegado por la frustración, pone explosivos en su vehículo y lo estaciona en lugar prohibido a propósito, para que sea remolcado por la grúa una vez más. El centro de remolque (lo que en Colombia llamamos ‘los patios’) recibe una fuerte explosión que felizmente no daña a ninguna persona, aunque genera un impacto tremendo en los medios. El ‘Ingeniero Bombita’ se transforma en un ídolo en las redes sociales, y en un símbolo de la denuncia justa de un ciudadano común, y de su compromiso moral con no tolerar la acción arbitraria por parte del Estado. Al final del relato, su esposa y su hija le llevan un pastel de feliz cumpleaños al ingeniero, quien se encontraba en la cárcel. No podría ser de otra manera, pues en todo caso, las acciones de las que se valió para denunciar la injusticia fueron totalmente desviadas, inaceptables y justamente reprobables. Festejan el día como una familia feliz, mientras los demás reclusos lo felicitan eufóricamente.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 5. <i>En zonas expresamente destinadas para estacionamiento o parada de cierto tipo de vehículos, incluyendo las paradas de vehículos de servicio público, o para limitados físicos.</i> 6. <i>En carriles dedicados a transporte masivo sin autorización.</i> 7. <i>En ciclorrutas o carriles dedicados o con prioridad al tránsito de bicicletas.</i> 8. <i>A una distancia mayor de treinta (30) centímetros de la acera.</i> 9. <i>En doble fila de vehículos estacionados, o frente a hidrantes y entradas de garajes o accesos para personas con discapacidad.</i> 10. <i>En curvas.</i> 11. <i>Donde interfiera con la salida de vehículos estacionados.</i> 12. <i>Donde las autoridades de tránsito lo prohíban.</i> 13. <i>En zona de seguridad y de protección de la vía férrea, en la vía principal, vías secundarias, apartaderos, estaciones y anexidades férreas.</i> <p>Se ha subrayado fuera de texto el numeral 12, para destacar que es el único que no hace referencia expresa a lugares específicos. En cambio, es un tipo de prohibición abierta a lo que dispongan las autoridades de tránsito. Cabe recordar que dichas autoridades de tránsito están definidas en el artículo 3 de la propia ley 769 de 2012 – Código Nacional de Tránsito Terrestre. Así las cosas, se advierte que no existe ningún caso de zona prohibida para estacionar por <i>“fuera de los casos previstos en el artículo 76”</i>. Todos los casos están allí. Los que no están explícitamente descritos, son aquellos a los que se refiere el numeral 12. Esto, justifica una revisión de la redacción que atienda a la mejor materialización del espíritu del proyecto.</p> <p>6. IMPACTO FISCAL Y TEMPORALIDAD</p> <p>El proyecto de ley implica que los organismos de tránsito de cada jurisdicción tengan que ajustarse a algunos nuevos requerimientos en materia de señalización, lo cual inevitablemente tendrá un costo, como lo tiene todo mantenimiento y toda colocación de cualquier señal de tránsito.</p> <p>De conformidad con lo señalado en la Ley 769 de 2012, artículo 115, parágrafo 1, los organismos de tránsito cuentan con la función de proveer la señalización como parte de su naturaleza funcional. Teniendo esto en cuenta, se destaca que el proyecto no introduce ninguna disposición con un impacto presupuestal novedoso o significativamente alterado, ni demanda nuevos rubros presupuestales, ni genera costos de naturaleza distinta a aquellos que ya se vienen presupuestando, apropiando y ejecutando en materia de</p>
<p>necesaria colocación y mantenimiento de la señalización y demarcación de tránsito. Estos presupuestos de los que ya se dispone, pueden financiar perfectamente las disposiciones consideradas en el proyecto, sin introducir ningún impacto ni ninguna alteración de tipo presupuestal y financiero.</p> <p>En todo caso, en ese mismo parágrafo 1 del artículo 115 del Código Nacional de Tránsito Terrestre, se indica que la señalización debe venir determinada mediante estudio que contenga las necesidades y el inventario general de la señalización en cada jurisdicción. Ante esto, se encuentra conveniente que la eventual entrada en vigencia de la norma se dé de forma diferida, considerando tiempo prudente para que los estudios de necesidades e inventario rutinarios, tengan ocasión de incorporar las necesidades de señalización contenidas en las nuevas disposiciones que considera el proyecto.</p> <p>7. PLIEGO DE MODIFICACIONES</p> <p>De acuerdo con lo anteriormente expuesto, se proponen las siguientes modificaciones al articulado frente al texto aprobado en dos debates en la Cámara de Representantes, conforme se presentan en la tabla.</p> <p>En cuanto al artículo 1, se propone una redacción alternativa, con el ánimo de describir mucho mejor el objeto del proyecto de ley.</p> <p>En cuanto al artículo 2, se propone la reorganización del artículo 112 de la Ley 769 de 2002 – Código Nacional de Tránsito Terrestre –, en cinco incisos y un parágrafo. Los incisos 1 y 4 corresponden exactamente al texto actualmente vigente, introduciéndose como nuevos los incisos 2, 3 y 5 que buscan interpretar de manera completa el espíritu de lo aprobado por la Cámara de Representantes.</p> <p>El inciso 2, se refiere a la necesidad de que aquellos lugares que las autoridades de tránsito definan como prohibidos para estacionar vehículos, conforme el artículo 76.12 del Código Nacional de Tránsito Terrestre, deban estar justificados de acuerdo con una política de estacionamiento que adopten las autoridades de tránsito para cada jurisdicción. Los demás lugares prohibidos para estacionar se entienden debidamente justificados por estar descritos de manera explícita en los demás numerales del artículo 76.</p>	<p>Esto, previene que se establezcan zonas de prohibición para estacionar vehículos con un carácter arbitrario por parte de la autoridad de tránsito, al tiempo que le permite a las mismas autoridades contar con herramientas para la gestión del territorio en materia de tránsito, con ajuste a criterios y motivos válidos contenidos en una política pública de estacionamiento. En ella, las autoridades de tránsito tendrán la oportunidad de ejercer la prerrogativa que les concede el artículo 76.12 del Código Nacional de Tránsito Terrestre, con ajuste a elementos técnicos propios de la gestión urbana, al conocimiento del territorio, y a la visión de desarrollo con que cuente cada jurisdicción; de cara a la ciudadanía, y de ninguna manera con un carácter caprichoso o arbitrario.</p> <p>De esta manera, la decisión de fijar en qué zonas se prohíbe estacionar y en cuáles no, resulta adaptada a las necesidades de cada entorno local de acuerdo y de acuerdo con la vocación de cada sitio. Por medio de la adopción de estas políticas de estacionamiento, se da amplia cabida a todos aquellos motivos que puedan justificar prohibir estacionar en determinadas zonas: motivos de seguridad, de movilidad, de calidad del aire, de planificación urbana, de promoción del uso de la bicicleta y del transporte público, de peatonalización de zonas de interés específico; razones comerciales, sanitarias, o cualquier otra que responda a intereses públicos y ciudadanos legítimos.</p> <p>El inciso 3, por su parte, se refiere a aquellas zonas donde la prohibición para estacionar vehículos no tenga un carácter permanente, buscando establecer en tales casos la obligatoriedad de incorporar en la señalización y demarcación, los días y horas en los que opera la prohibición.</p> <p>Por último, el inciso 5 está orientado a regular la imposición de órdenes de comparendo por estacionar en lugar prohibido, cuando las zonas de prohibición no se encuentren debidamente señalizadas y demarcadas. Se busca establecer que cuando los lugares no expresamente descritos en el artículo 76 no estén debidamente señalizados y demarcados como prohibidos para estacionar, la autoridad de tránsito no pueda imponer orden de comparendo por estacionar en dichas zonas. Con esto, queda establecido un claro límite al ejercicio de la autoridad por parte de los agentes de tránsito, quienes con esto recibirían mandato legal de abstenerse de imponer órdenes de comparendo cuando la prohibición de estacionar no esté debidamente señalizada y demarcada. En caso de que alguno llegara a imponer alguna de estas órdenes, estarían actuando de manera abiertamente abusiva y serían susceptibles de ser denunciados. No obstante lo anterior, en caso que, de todas maneras, llegara a imponerse orden de comparendo por estacionar en lugar prohibido sin que esté debidamente demarcado y señalizado como tal, se</p>

<p>establece que dichas órdenes carecerán de validez y que no podrían generar multa alguna.</p> <p>Volviendo a las políticas de estacionamiento, se propone que el artículo 112 de la Ley 769 de 2002 – Código Nacional de Tránsito Terrestre –, incorpore un párrafo que ordena a las autoridades de tránsito de distritos y municipios, el adoptar dichas políticas para su respectiva jurisdicción, de acuerdo con sus necesidades de gestión urbana, y conforme a lo que contemplen sus planes de desarrollo y de ordenamiento territorial. Se establece además que estas políticas deberán evaluarse y actualizarse por lo menos una vez cada cinco años, con el fin de que evitar que queden obsoletas, y de actualizar las políticas a las cambiantes necesidades de los territorios en materia de tránsito.</p> <p>El artículo 2 del proyecto también incorpora un párrafo que, a diferencia del anterior, no quedaría escrito en el Código Nacional de Tránsito Terrestre, sino que sería una disposición particular de este proyecto con el objeto de establecer que las autoridades de tránsito de distritos y municipios adopten una política de estacionamiento para su respectiva jurisdicción antes de que trascurra un año después de la promulgación y publicación de la presente ley.</p> <p>Finalmente, las notas de vigencia del artículo 3 del proyecto, proponen una entrada en vigencia diferida, justamente, a un año luego de su eventual promulgación y publicación en el Diario Oficial. En el curso de ese año, las autoridades de tránsito de distritos y municipios podrán adoptar sus respectivas políticas de estacionamiento conforme el párrafo del artículo 2 del proyecto, al tiempo que podrán actualizar sus estudios de necesidades e inventarios de señalización y demarcación, teniendo en cuenta las nuevas disposiciones del proyecto en la materia. Esto, conducirá a los respectivos ajustes sobre los presupuestos de apropiación de los diferentes organismos de tránsito para efectos de colocación y mantenimiento de señales y marcas, asegurándose así las condiciones necesarias para una adecuada entrada en vigencia de lo contemplado en el proyecto de ley.</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="829 363 1138 407">TEXTO APROBADO POR LA CÁMARA DE REPRESENTANTES</th> <th data-bbox="1138 363 1451 407">TEXTO PROPUESTO</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="829 407 1138 698"> <p>Artículo 1°. Objeto. Esta Ley tiene por objeto dar claridad al artículo 112 de la Ley 769 de 2002 - Código Nacional de Tránsito Terrestre-, para evitar arbitrariedades como la imposición de comparendos por parquear en zonas no señalizadas y la designación de zonas de prohibición de parqueo de manera injustificada e indiscriminada.</p> </td> <td data-bbox="1138 407 1451 698"> <p>Artículo 1°. Objeto. La presente ley tiene por objeto modificar el artículo 112 de la Ley 769 de 2002 – Código Nacional de Tránsito Terrestre – con el fin de establecer condiciones respecto al establecimiento y señalización de lugares prohibidos para estacionar, y de regular la imposición de órdenes de comparendo por estacionar en lugar prohibido, cuando las zonas de prohibición no se encuentren debidamente señalizadas y demarcadas.</p> </td> </tr> <tr> <td data-bbox="829 698 1138 775"> <p>Artículo 2°. Modifíquese el artículo 112 de la Ley 769 de 2002 - Código Nacional de Tránsito Terrestre -, el cual quedará así:</p> </td> <td data-bbox="1138 698 1451 775"> <p>Artículo 2°. Modifíquese el artículo 112 de la Ley 769 de 2002 – Código Nacional de Tránsito Terrestre –, el cual quedará así:</p> </td> </tr> <tr> <td data-bbox="829 775 1138 1205"> <p>“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 opera la prohibición. Se exceptúan de ser señalizadas o demarcadas todas aquellas zonas cuyas normas de prohibición o autorización están expresamente descritas en este código. Carecerán de validez la imposición de comparendos por estacionar en zona prohibida cuando fuera de los casos</p> </td> <td data-bbox="1138 775 1451 1205"> <p>“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.</p> <p>Los lugares que las autoridades de tránsito definan como prohibidos para estacionar vehículos, deberán estar justificados conforme a lineamientos de una política de estacionamiento que adopten las autoridades de tránsito para cada jurisdicción.</p> </td> </tr> </tbody> </table>	TEXTO APROBADO POR LA CÁMARA DE REPRESENTANTES	TEXTO PROPUESTO	<p>Artículo 1°. Objeto. Esta Ley tiene por objeto dar claridad al artículo 112 de la Ley 769 de 2002 - Código Nacional de Tránsito Terrestre-, para evitar arbitrariedades como la imposición de comparendos por parquear en zonas no señalizadas y la designación de zonas de prohibición de parqueo de manera injustificada e indiscriminada.</p>	<p>Artículo 1°. Objeto. La presente ley tiene por objeto modificar el artículo 112 de la Ley 769 de 2002 – Código Nacional de Tránsito Terrestre – con el fin de establecer condiciones respecto al establecimiento y señalización de lugares prohibidos para estacionar, y de regular la imposición de órdenes de comparendo por estacionar en lugar prohibido, cuando las zonas de prohibición no se encuentren debidamente señalizadas y demarcadas.</p>	<p>Artículo 2°. Modifíquese el artículo 112 de la Ley 769 de 2002 - Código Nacional de Tránsito Terrestre -, el cual quedará así:</p>	<p>Artículo 2°. Modifíquese el artículo 112 de la Ley 769 de 2002 – Código Nacional de Tránsito Terrestre –, el cual quedará así:</p>	<p>“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 opera la prohibición. Se exceptúan de ser señalizadas o demarcadas todas aquellas zonas cuyas normas de prohibición o autorización están expresamente descritas en este código. Carecerán de validez la imposición de comparendos por estacionar en zona prohibida cuando fuera de los casos</p>	<p>“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.</p> <p>Los lugares que las autoridades de tránsito definan como prohibidos para estacionar vehículos, deberán estar justificados conforme a lineamientos de una política de estacionamiento que adopten las autoridades de tránsito para cada jurisdicción.</p>				
TEXTO APROBADO POR LA CÁMARA DE REPRESENTANTES	TEXTO PROPUESTO												
<p>Artículo 1°. Objeto. Esta Ley tiene por objeto dar claridad al artículo 112 de la Ley 769 de 2002 - Código Nacional de Tránsito Terrestre-, para evitar arbitrariedades como la imposición de comparendos por parquear en zonas no señalizadas y la designación de zonas de prohibición de parqueo de manera injustificada e indiscriminada.</p>	<p>Artículo 1°. Objeto. La presente ley tiene por objeto modificar el artículo 112 de la Ley 769 de 2002 – Código Nacional de Tránsito Terrestre – con el fin de establecer condiciones respecto al establecimiento y señalización de lugares prohibidos para estacionar, y de regular la imposición de órdenes de comparendo por estacionar en lugar prohibido, cuando las zonas de prohibición no se encuentren debidamente señalizadas y demarcadas.</p>												
<p>Artículo 2°. Modifíquese el artículo 112 de la Ley 769 de 2002 - Código Nacional de Tránsito Terrestre -, el cual quedará así:</p>	<p>Artículo 2°. Modifíquese el artículo 112 de la Ley 769 de 2002 – Código Nacional de Tránsito Terrestre –, el cual quedará así:</p>												
<p>“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 opera la prohibición. Se exceptúan de ser señalizadas o demarcadas todas aquellas zonas cuyas normas de prohibición o autorización están expresamente descritas en este código. Carecerán de validez la imposición de comparendos por estacionar en zona prohibida cuando fuera de los casos</p>	<p>“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.</p> <p>Los lugares que las autoridades de tránsito definan como prohibidos para estacionar vehículos, deberán estar justificados conforme a lineamientos de una política de estacionamiento que adopten las autoridades de tránsito para cada jurisdicción.</p>												
<table border="1"> <tr> <td data-bbox="168 1445 482 1514"> <p>previstos en el artículo 76 en el lugar no exista la señalización prevista en el presente artículo”.</p> </td> <td data-bbox="482 1445 808 1610"> <p>Aquellas zonas donde la prohibición para estacionar vehículos no tenga carácter permanente, deberán contar con demarcación y señalización que indique los días y horas en los que opera la prohibición.</p> </td> </tr> <tr> <td data-bbox="168 1610 482 1746"></td> <td data-bbox="482 1610 808 1746"> <p>Se exceptúan de ser señalizadas o demarcadas todas aquellas zonas cuyas normas de prohibición o autorización están expresamente descritas en este código.</p> </td> </tr> <tr> <td data-bbox="168 1746 482 2011"></td> <td data-bbox="482 1746 808 2011"> <p>Cuando los lugares no expresamente descritos en el artículo 76 no estén debidamente señalizados y demarcados como prohibidos para estacionar, la autoridad de tránsito no podrá imponer orden de comparendo por estacionar en dichas zonas. En caso que alguna orden de comparendo se imponga, carecerá de validez y no se generará multa.</p> </td> </tr> <tr> <td data-bbox="168 2011 482 2277"></td> <td data-bbox="482 2011 808 2277"> <p>Parágrafo. Las autoridades de tránsito de distritos y municipios adoptarán una política de estacionamiento para su respectiva jurisdicción, de acuerdo con sus necesidades de gestión urbana, y conforme a lo que contemplen sus planes de desarrollo y de ordenamiento territorial. Las autoridades de tránsito evaluarán y actualizarán estas políticas de</p> </td> </tr> </table>	<p>previstos en el artículo 76 en el lugar no exista la señalización prevista en el presente artículo”.</p>	<p>Aquellas zonas donde la prohibición para estacionar vehículos no tenga carácter permanente, deberán contar con demarcación y señalización que indique los días y horas en los que opera la prohibición.</p>		<p>Se exceptúan de ser señalizadas o demarcadas todas aquellas zonas cuyas normas de prohibición o autorización están expresamente descritas en este código.</p>		<p>Cuando los lugares no expresamente descritos en el artículo 76 no estén debidamente señalizados y demarcados como prohibidos para estacionar, la autoridad de tránsito no podrá imponer orden de comparendo por estacionar en dichas zonas. En caso que alguna orden de comparendo se imponga, carecerá de validez y no se generará multa.</p>		<p>Parágrafo. Las autoridades de tránsito de distritos y municipios adoptarán una política de estacionamiento para su respectiva jurisdicción, de acuerdo con sus necesidades de gestión urbana, y conforme a lo que contemplen sus planes de desarrollo y de ordenamiento territorial. Las autoridades de tránsito evaluarán y actualizarán estas políticas de</p>	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="829 1445 1138 1798"></td> <td data-bbox="1138 1445 1451 1798"> <p>estacionamiento, por lo menos una vez cada cinco años.”</p> <p>Parágrafo Transitorio: Antes de que trascurra un año después de la promulgación y publicación de la presente ley, las autoridades de tránsito de distritos y municipios actualizarán sus estudios de necesidades e inventario general de señalización y demarcación, y adoptarán para su respectiva jurisdicción la política de estacionamiento a la cual hace referencia el artículo 112 de la Ley 769 de 2002, conforme a la modificación dictada en el presente artículo.</p> </td> </tr> <tr> <td data-bbox="829 1798 1138 1952"> <p>Artículo 3°. Vigencia. La presente ley rige a partir de la fecha de su sanción y publicación en el Diario Oficial y deroga las disposiciones que le sean contrarias.</p> </td> <td data-bbox="1138 1798 1451 1952"> <p>Artículo 3°. Vigencia. La presente ley rige una vez haya transcurrido un año tras la fecha de su sanción y publicación en el Diario Oficial, y deroga las disposiciones que le sean contrarias.</p> </td> </tr> </table> <p>8. PROPOSICIÓN</p> <p>En virtud del presente informe de ponencia positiva, solicito a la Honorable Comisión Sexta del Senado de la República dar Primer Debate al Proyecto de Ley Número 378 de 2021 Senado – 120 de 2020 Cámara <i>“Por la cual se modifica el artículo 112 del Código de Tránsito”</i>, con las modificaciones propuestas en el pliego de modificaciones.</p> <p>De los Honorables Senadores:</p> <p style="text-align: center;">  IVÁN DARIÓ AGUDELO ZAPATA Senador de la República Ponente </p>		<p>estacionamiento, por lo menos una vez cada cinco años.”</p> <p>Parágrafo Transitorio: Antes de que trascurra un año después de la promulgación y publicación de la presente ley, las autoridades de tránsito de distritos y municipios actualizarán sus estudios de necesidades e inventario general de señalización y demarcación, y adoptarán para su respectiva jurisdicción la política de estacionamiento a la cual hace referencia el artículo 112 de la Ley 769 de 2002, conforme a la modificación dictada en el presente artículo.</p>	<p>Artículo 3°. Vigencia. La presente ley rige a partir de la fecha de su sanción y publicación en el Diario Oficial y deroga las disposiciones que le sean contrarias.</p>	<p>Artículo 3°. Vigencia. La presente ley rige una vez haya transcurrido un año tras la fecha de su sanción y publicación en el Diario Oficial, y deroga las disposiciones que le sean contrarias.</p>
<p>previstos en el artículo 76 en el lugar no exista la señalización prevista en el presente artículo”.</p>	<p>Aquellas zonas donde la prohibición para estacionar vehículos no tenga carácter permanente, deberán contar con demarcación y señalización que indique los días y horas en los que opera la prohibición.</p>												
	<p>Se exceptúan de ser señalizadas o demarcadas todas aquellas zonas cuyas normas de prohibición o autorización están expresamente descritas en este código.</p>												
	<p>Cuando los lugares no expresamente descritos en el artículo 76 no estén debidamente señalizados y demarcados como prohibidos para estacionar, la autoridad de tránsito no podrá imponer orden de comparendo por estacionar en dichas zonas. En caso que alguna orden de comparendo se imponga, carecerá de validez y no se generará multa.</p>												
	<p>Parágrafo. Las autoridades de tránsito de distritos y municipios adoptarán una política de estacionamiento para su respectiva jurisdicción, de acuerdo con sus necesidades de gestión urbana, y conforme a lo que contemplen sus planes de desarrollo y de ordenamiento territorial. Las autoridades de tránsito evaluarán y actualizarán estas políticas de</p>												
	<p>estacionamiento, por lo menos una vez cada cinco años.”</p> <p>Parágrafo Transitorio: Antes de que trascurra un año después de la promulgación y publicación de la presente ley, las autoridades de tránsito de distritos y municipios actualizarán sus estudios de necesidades e inventario general de señalización y demarcación, y adoptarán para su respectiva jurisdicción la política de estacionamiento a la cual hace referencia el artículo 112 de la Ley 769 de 2002, conforme a la modificación dictada en el presente artículo.</p>												
<p>Artículo 3°. Vigencia. La presente ley rige a partir de la fecha de su sanción y publicación en el Diario Oficial y deroga las disposiciones que le sean contrarias.</p>	<p>Artículo 3°. Vigencia. La presente ley rige una vez haya transcurrido un año tras la fecha de su sanción y publicación en el Diario Oficial, y deroga las disposiciones que le sean contrarias.</p>												

<p>TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE EN COMISIÓN VI DEL SENADO</p> <p>PROYECTO DE LEY N° 378 DE 2021 SENADO – 120 DE 2020 CÁMARA "POR LA CUAL SE MODIFICA EL ARTÍCULO 112 DEL CÓDIGO DE TRÁNSITO"</p> <p>EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA</p> <p>DECRETA:</p> <p>Artículo 1°. Objeto. La presente ley tiene por objeto modificar el artículo 112 de la Ley 769 de 2002 – Código Nacional de Tránsito Terrestre – con el fin de establecer condiciones respecto al establecimiento y señalización de lugares prohibidos para estacionar, y de regular la imposición de órdenes de comparendo por estacionar en lugar prohibido, cuando las zonas de prohibición no se encuentren debidamente señalizadas y demarcadas.</p> <p>Artículo 2°. Modifíquese el artículo 112 de la Ley 769 de 2002 – Código Nacional de Tránsito Terrestre –, el cual quedará así:</p> <p>"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.</p> <p>Los lugares que las autoridades de tránsito definan como prohibidos para estacionar vehículos, deberán estar justificados conforme a lineamientos de una política de estacionamiento que adopten las autoridades de tránsito para cada jurisdicción.</p> <p>Aquellas zonas donde la prohibición para estacionar vehículos no tenga carácter permanente, deberán contar con demarcación y señalización que indique los días y horas en los que opera la prohibición.</p> <p>Se exceptúan de ser señalizadas o demarcadas todas aquellas zonas cuyas normas de prohibición o autorización están expresamente descritas en este código.</p>	<p>Cuando los lugares no expresamente descritos en el artículo 76 no estén debidamente señalizados y demarcados como prohibidos para estacionar, la autoridad de tránsito no podrá imponer orden de comparendo por estacionar en dichas zonas. En caso que alguna orden de comparendo se imponga, carecerá de validez y no se generará multa.</p> <p>Parágrafo. Las autoridades de tránsito de distritos y municipios adoptarán una política de estacionamiento para su respectiva jurisdicción, de acuerdo con sus necesidades de gestión urbana, y conforme a lo que contemplen sus planes de desarrollo y de ordenamiento territorial. Las autoridades de tránsito evaluarán y actualizarán estas políticas de estacionamiento, por lo menos una vez cada cinco años."</p> <p>Parágrafo Transitorio: Antes de que trascurra un año después de la promulgación y publicación de la presente ley, las autoridades de tránsito de distritos y municipios actualizarán sus estudios de necesidades e inventario general de señalización y demarcación, y adoptarán para su respectiva jurisdicción la política de estacionamiento a la cual hace referencia el artículo 112 de la Ley 769 de 2002, conforme a la modificación dictada en el presente artículo.</p> <p>Artículo 3°. Vigencia. La presente ley rige una vez haya transcurrido un año tras la fecha de su sanción y publicación en el Diario Oficial, y deroga las disposiciones que le sean contrarias.</p> <div style="text-align: center;">  IVÁN DARIO AGUDELO ZAPATA Senador de la República Ponente </div>
--	---

CONCEPTOS JURÍDICOS

CONCEPTO JURÍDICO IATA PARA PROYECTO DE LEY NÚMERO 239 DE 2021 SENADO Y 336 DE 2021 CÁMARA

<p style="text-align: right;">Bogotá, 04 de noviembre de 2021</p> <p>Honorables Senadores y Representantes</p> <p>NICOLAS ALBEIRO ECHEVERRY A. DAYRA GALVIZ M. CESAR AGUSTO ORTIZ Z. NORA MARIA GARCIA B.</p> <p>CIRO FERNANDEZ N. LUCIANO GRISALES L. RUBEN DARIO MOLANO P. SANDRA LILIANA ORTIZ N.</p> <p>Bogotá D.C.</p> <p>Asunto: Comentarios para Proyecto de Acción Climática –PL 239S y 336C de 2021.</p> <p>Estimados Congresistas:</p> <p>Con el acostumbrado respeto, presentamos para su consideración los comentarios al proyecto de inversión social, en representación de las 290 líneas aéreas miembro de la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA), las cuales son responsables del 82% del tráfico aéreo internacional.</p> <p>Como representantes de la industria aérea en Colombia, es importante para nosotros presentar nuestras recomendaciones, basadas en las mejores prácticas internacionales, para construir una propuesta transversal que continúe otorgando a la aviación la posibilidad que ser un jalónador de economía, el turismo y el empleo formal en Colombia y contribuir a las metas que el país se trasadó para la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero (CO2).</p> <p>Las líneas aéreas se comprometieron ante el mundo que para el 2050¹, volarán emitiendo cero emisiones netas de CO2 por medio de combustibles sostenibles de aviación (SAF por sus siglas en inglés) con el fin de contribuir a la descarbonización de la matriz energética de Colombia. De esta forma el país avanzaría de forma significativa en la implementación de energías limpias, dando prioridad a la aviación como usuario de combustibles sostenibles y alineándose a los compromisos internacionales que determinó la ONU a través de la OACI para lograr la carbono neutralidad de la industria de la aviación. Así las cosas, el país lograría acceder a los fondos de estímulo económico detrás del desarrollo de un mercado de SAF competitivo a gran escala.</p> <p>Por lo anterior, es necesario dotar al país de instrumentos jurídicos y un marco normativo para continuar con esta tarea en pro de la ciudadanía, de metas y medidas en materia de carbono neutralidad y resiliencia climática. Por esta vía, Colombia demuestra un compromiso sustancial con la masificación de combustibles sostenibles de aviación y se adoptarían estándares de sostenibilidad reconocidos a nivel mundial, posicionándose como pionero de la región.</p> <p>Consideramos que con la inclusión de los siguientes puntos, el país entraría a ser parte de los precursores globales en la transición energética en combustibles sostenibles de aviación SAF.</p> <p>1. Medidas para el logro de las metas país en materia de mitigación</p> <p>Inclúyase en el TÍTULO III. Medidas para el logro de las metas país en materia de mitigación.</p> <p>*Artículo 12 - Medidas del Sector Transporte. El numeral 10 el cual quedara así:</p>	<p>10. El Gobierno nacional a través del Ministerio de Minas y Energía implementará e impulsará el desarrollo de los combustibles sostenibles de aviación (SAF por sus siglas en inglés) con el fin de contribuir a la descarbonización de la matriz energética del sector aeronáutico y su contribución a los objetivos de carbono cero hacia el 2050."</p> <p>2. Metas Nacionales para la Carbono Neutralidad, la Resiliencia Climática y el Desarrollo Bajo en Carbono</p> <p>Inclúyase en el TÍTULO II. Metas Nacionales para la Carbono Neutralidad, la Resiliencia Climática y el Desarrollo Bajo en Carbono.</p> <p>Artículo 6. Metas en materia de adaptación al cambio climático. El numeral 6 el cual quedará así:</p> <p>"6. Implementar un plan de introducción, producción y comercialización de combustibles sostenibles de aviación (SAF por sus siglas en inglés) bajo los estándares internacionales ASTM 7566 y bajo el Plan de Compensación y Reducción de Emisiones para la Aviación Internacional (CORSIA por sus siglas en inglés) definido por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI por sus siglas en inglés)."</p> <p>De antemano agradezco su atención y quedo atento para proporcionar cualquier información o gestión adicional que considere necesarias.</p> <p>Atentamente,</p> <div style="text-align: center;">  ANDRÉS URIBE MERINO Country Manager Colombia IATA </div>
--	--

¹ <https://www.iata.org/contentassets/dc2d25da635cd4c3697b5d9d8ae32e159/2021-10-04-03-es.pdf>

<p>COMUNICADO N.º: 66</p> <p>Cero emisiones netas de CO2 en 2050</p> <p>4 de octubre, 2021 (Boston) — La 77ª Asamblea General Anual de la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA, por sus siglas en inglés) ha aprobado una resolución para conseguir cero emisiones netas de CO₂ en 2050, un compromiso de la industria del transporte aéreo en línea con el objetivo del Acuerdo de París de no sobrepasar el aumento de la temperatura de 1,5 °C.</p> <p>"Las aerolíneas del mundo han tomado una decisión crucial para garantizar un transporte aéreo sostenible. La reconexión del mundo tras el COVID-19 está claramente encauzada hacia el "cero neto". Eso garantizará la libertad de las generaciones futuras para explorar, aprender, negociar, construir mercados, apreciar culturas y conectarse con personas de todo el mundo de manera sostenible. Con los esfuerzos colectivos de toda la cadena de valor y el respaldo de las políticas gubernamentales, la aviación logrará cero emisiones netas en 2050", dijo Willie Walsh, director general de IATA.</p> <p>Lograr "cero emisiones netas" será un gran desafío. La industria de la aviación debe reducir progresivamente sus emisiones al mismo tiempo que se adapta a la creciente demanda de un mundo que ansía volar. Para poder satisfacer las necesidades de los diez mil millones de personas que se espera que vuelen en 2050, se deben reducir al menos 1,8 gigatoneladas de carbono ese mismo año. Además, el compromiso "cero neto" implica que se reducirá un total de 21,2 gigatoneladas de carbono entre hoy y 2050.</p> <p>El Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSA) de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) es el instrumento ideal que ayudará a estabilizar las emisiones internacionales a niveles de 2019, a corto y medio plazo, y que la resolución de hoy reafirma su respaldo.</p> <p>Esfuerzo colectivo de la industria global</p> <p>El camino desde la estabilización de las emisiones hasta su reducción exige un esfuerzo colectivo. Todos los socios de la industria, incluidos los gobiernos, deben asumir a nivel individual la responsabilidad de abordar el impacto ambiental de sus políticas, productos y actividades. Y deben trabajar juntos para ofrecer una conectividad sostenible y, en última instancia, acabar con la dependencia de la aviación de los combustibles fósiles.</p> <p>"Una conectividad global sostenible no se puede lograr solo a costa de las aerolíneas. Todos los socios de la industria de la aviación deben trabajar juntos en un marco común promovido por los gobiernos para lograr los cambios masivos que se necesitan, incluida la transición energética, algo que no difiere de lo que estamos viendo en otras industrias. Los esfuerzos para un transporte por carretera sostenible, por ejemplo, no depende de que los conductores construyan vehículos</p>	<p>eléctricos. Los gobiernos están promoviendo políticas e incentivos financieros para que los proveedores de infraestructuras, los fabricantes y los propietarios de automóviles puedan realizar de forma colectiva los cambios necesarios para un futuro sostenible. Lo mismo debería aplicarse a la aviación", dijo Walsh.</p> <p>La estrategia</p> <p>La estrategia consiste en conseguir reducir la mayor cantidad de CO₂ posible a partir de soluciones del sector, como los combustibles de aviación sostenibles, tecnología aeronáutica de última generación, operaciones e infraestructuras más eficientes y el desarrollo de nuevas fuentes de energía "cero emisiones", como la energía eléctrica y la de hidrógeno. Cualquier emisión que no pueda eliminarse en origen se eliminará a través de otras alternativas, como la captura y almacenamiento de carbono y esquemas de compensación fiables.</p> <p>"Tenemos un plan. La escala de la industria en 2050 requerirá la mitigación de 1.8 gigatoneladas de carbono. Un escenario potencial es que el 65% del objetivo se reducirá a través de combustibles de aviación sostenibles. Es de esperar que la nueva tecnología de propulsión, como el hidrógeno, se encargue de otro 13%. Y las mejoras de eficiencia supondrán un 3% más. El resto podría conseguirse mediante captura y almacenamiento de carbono (11%) y compensaciones (8%). La brecha actual y la trayectoria para llegar allí dependerán de las soluciones más rentables en un momento determinado. Cualquiera que sea el camino final hacia el «cero neto», no cabe duda de que la única forma de llegar allí será con la cadena de valor y el respaldo de los gobiernos", dijo Walsh.</p> <p>La resolución exige que todas las partes interesadas de la industria se comprometan a abordar el impacto ambiental de sus políticas, productos y actividades con acciones concretas y plazos claros, entre los que destacan:</p> <ul style="list-style-type: none"> empresas productoras de combustible que aporten al mercado combustibles de aviación sostenibles (SAF, por sus siglas en inglés) a gran escala y con costes competitivos; gobiernos y proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP, por sus siglas en inglés) que eliminen las ineficiencias en la infraestructura del espacio aéreo y en la gestión del tráfico aéreo; fabricantes de aviones y motores que produzcan tecnologías de propulsión y de fuselaje radicalmente más eficientes; operadores de aeropuertos que proporcionen la infraestructura necesaria para suministrar SAF, a precio de coste y de manera rentable. <p>El papel de los gobiernos</p> <p>La transición energética necesaria para lograr el cero neto debe estar respaldada por un marco político integral centrado en la creación de soluciones rentables, especialmente en el área de SAF. Existe tecnología, pero se necesita incentivar la producción para aumentar la oferta y reducir los costes.</p> <p>La resolución insta a los gobiernos a través de la OACI a que acuerden un objetivo a largo plazo equivalente al compromiso de cero neto de la industria para 2050. En consonancia con la estrategia</p>
<p>a largo plazo para gestionar el impacto del cambio climático de la aviación, la resolución también pide a los gobiernos su respaldo al CORSA y la coordinación y armonización de medidas políticas a todos los niveles.</p> <p>"Los gobiernos deben ser socios activos para lograr cero neto en 2050. Al igual que con todas las demás transiciones energéticas exitosas, las políticas gubernamentales han marcado el rumbo y han abierto un camino hacia el éxito. De lo contrario, los costes y los riesgos de inversión son demasiado altos. La reducción de carbono debe estar en el punto de mira. Limitar los vuelos con impuestos retrogradados y punitivos solo castiga la inversión y limita volar a los ricos. Y hasta ahora, no hemos visto un impuesto medioambiental que financie realmente iniciativas para la reducción de carbono. Los incentivos han demostrado ser el camino a seguir. Resuelven el problema, crean empleo y aumentan la prosperidad", dijo Walsh.</p> <p>Hitos</p> <p>La combinación de medidas necesarias para lograr cero emisiones netas para la aviación en 2050 irá evolucionando en base a la tecnología más rentable disponible en cada momento. La siguiente hipótesis de base se plantea sobre el enfoque actual:</p> <ul style="list-style-type: none"> 2025: con el apoyo apropiado de políticas gubernamentales, se espera que la producción de SAF alcance los 7.900 millones de litros (2% del consumo total de combustible). 2030: La producción de SAF es de 23.000 millones de litros (5,2% del consumo total de combustible). Los ANSP han implementado en su totalidad las Mejoras por Bloques del Sistema de Aviación, de la OACI, y programas regionales, como el Cielo Único Europeo. 2035: La producción de SAF es de 91.000 millones de litros (17% del consumo total de combustible). Se destinan aviones eléctricos y/o de hidrógeno para el mercado regional (de 50 a 100 plazas en vuelos de 30 a 90 minutos). 2040: La producción de SAF es de 229.000 millones de litros (39% del requerimiento total de combustible). Se destinan aviones de hidrógeno para el mercado de corta distancia (100 a 150 asientos, vuelos de 45 a 120 minutos). 2045: La producción de SAF es de 346.000 millones de litros (54% del requerimiento total de combustible). 2050: La producción de SAF alcanza los 449.000 millones de litros (65% del requerimiento total de combustible). <p>SAF impulsará la mayor parte de la mitigación de emisiones globales de la aviación en 2050. El gran desafío anunciado recientemente en los Estados Unidos de aumentar el suministro de SAF a 11.000 millones de litros (3.000 millones de galones) en 2030 es un gran ejemplo de los tipos de políticas que impulsarán la sostenibilidad de la aviación. Del mismo modo, saludamos los anuncios de varios de los grandes proveedores de energía sobre su intención de producir miles de millones de litros adicionales de SAF en el corto plazo. Pero no podemos permitir anunciar ninguna iniciativa que no se vaya a monitorizar. Para que tenga sentido, los proveedores de combustible deben ser responsables de entregar SAF a precios competitivos.</p>	<p>"Se hará el seguimiento de todas las iniciativas para reducir las emisiones. Haremos converger los compromisos con los logros en la presentación de informes que muestren nuestro progreso. El compromiso con los viajeros, las ONG ambientales y los gobiernos mediante la presentación de informes transparentes garantizará que cumplamos nuestra trayectoria de vuelo hacia el cero neto", dijo Walsh.</p> <p>Ambición</p> <p>"Habría quien diga que nuestro desafío es imposible. La aviación ha demostrado a lo largo de su historia que puede realizar aquello que parecía imposible —y antes de lo imaginado—. Desde el primer vuelo comercial hasta el primer reactor comercial pasaron unos 35 años. Y veinte años después nació el primer jumbo. La sostenibilidad es el desafío de nuestra generación. Y hoy estamos iniciando una transición desafiante. Pero en 30 años también estará al alcance del ingenio humano siempre que los gobiernos y toda la industria trabajen juntos por conseguir esta meta", dijo Walsh.</p> <p><u>Resolución del compromiso de la industria "cero emisiones en 2050"</u></p> <p style="text-align: center;">- IATA -</p> <p>Más información: Corporate Communications Tel: +41 22 770 2967 Email: corpcomms@iata.org</p> <p>Notas para los editores:</p> <ul style="list-style-type: none"> IATA (International Air Transport Association) representa alrededor de 290 líneas aéreas que constituyen el 82% del tráfico aéreo global. Encuentre toda la información actualizada —comunicados, posiciones políticas y otra información útil— en https://twitter.com/iata Dosier de prensa sobre COVID-19 Noticias y dossier de prensa sobre Travel Pass.

CONTENIDO

Gaceta número 1578 - Lunes, 8 de noviembre de 2021

SENADO DE LA REPÚBLICA

PONENCIAS

Págs.

Informe de ponencia positiva para primer debate de Senado y texto propuesto en la Comisión Sexta al Proyecto de ley número 378 de 2021 Senado / 120 de 2020 Cámara, por la cual se modifica el artículo 112 del Código de Tránsito. 1

CONCEPTOS JURÍDICOS

Concepto jurídico IATA para Proyecto de ley número 239 de 2021 Senado y 336 de 2021 Cámara ... 6