

283/23
VI



Bogotá, D. C., Octubre 9 de 2023

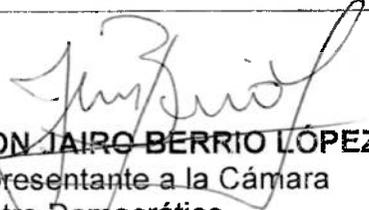
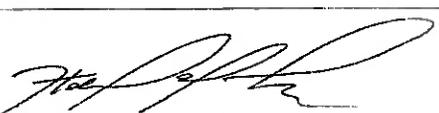
Doctor
ANDRÉS DAVID CALLE AGUAS
Presidente
Cámara de Representantes
JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA
Secretario General
Cámara de Representantes
Ciudad

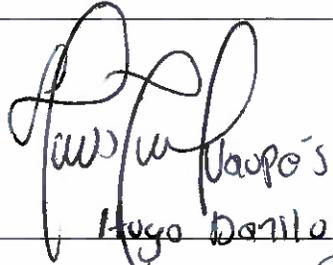
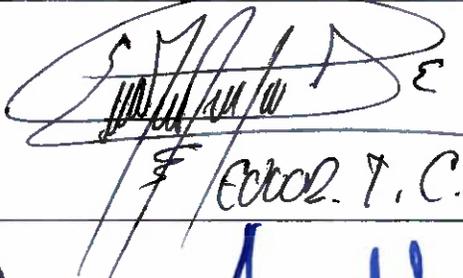
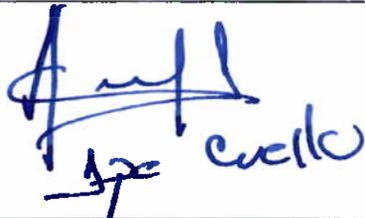
ASUNTO: Proyecto de Ley Cámara, *“Por medio de la cual se adiciona un párrafo al Artículo 14 de la ley 769 de 2002, Modificada por la ley 1397 de 2010”*

Cordial saludo,

En ejercicio de las facultades consagradas en el artículo 154 de la Constitución Política de Colombia, en concordancia con el artículo 140 de la Ley 5ª de 1992 y de conformidad con las modificaciones introducidas en el artículo 13 de la Ley 974 de 2005, en nuestra calidad de Congresista de la República, nos permitimos radicar ante la Secretaría General de la Honorable Cámara de Representantes, el presente Proyecto de Ley **“Por medio de la cual se adiciona un párrafo al Artículo 14 de la ley 769 de 2002, Modificada por la ley 1397 de 2010”**.

Atentamente,

 JHON JAIRO BERRÍO LÓPEZ Representante a la Cámara Centro Democrático	 OLMES ECHEVERRÍA DE LA ROSA Representante a la Cámara Departamento del Magdalena
--	---

 Hugo Danilo Lozano	Juan E.
Haruena Cervantes M	 Ector Y. C. P.
 Armando Zabaroniz	 Arnel
 Jorge Murcia Olaya	



PROYECTO DE LEY ----- 2023 CÁMARA

“Por medio de la cual se adiciona un párrafo al Artículo 14 de la ley 769 de 2002, Modificada por la ley 1397 de 2010”

El Congreso de Colombia,

DECRETA:

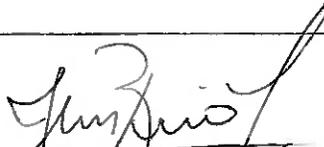
ARTÍCULO 1°: OBJETO. La presente ley tiene como objeto exonerar de restricciones de medidas de tránsito a los vehículos automotores en los cuales se realiza la instrucción en conducción de vehículos de los Centros de Enseñanza Automotriz inscritos en el Registro Único Nacional de Tránsito -RUNT

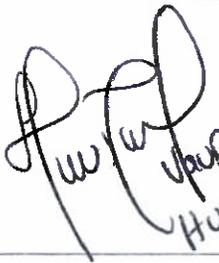
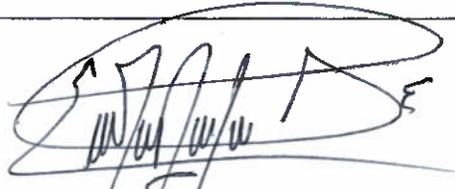
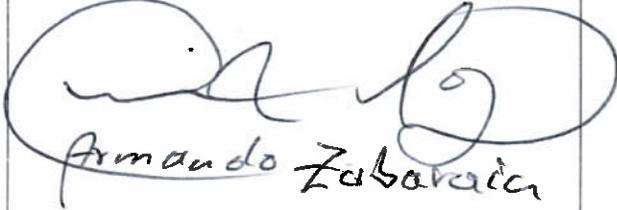
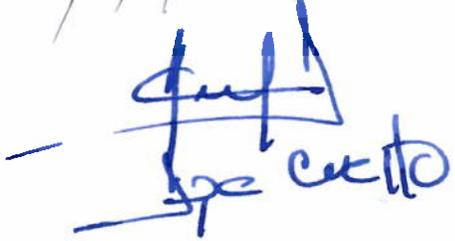
ARTÍCULO 2°: ADICIÓNASE UN PARÁGRAFO AL ARTÍCULO 14 DE LA LEY 769 DE 2002, MODIFICADA POR LA LEY 1397 DE 2010, EL CUAL QUEDARÁ ASÍ:

Parágrafo 3°: Los vehículos aprobados para impartir enseñanza automovilística que tengan vigente la tarjeta de servicio y que se encuentren registrados por los Centros de enseñanza Automovilística no podrán ser objeto de medidas de restricción de tránsito en los municipios en los cuales se adopten este tipo de medidas, siempre y cuando se demuestre que su desplazamiento se realiza en virtud del desarrollo de procesos de instrucción práctica en la enseñanza de la conducción.

Artículo 3°: VIGENCIA. La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga todas las normas que le sean contrarias.

Atentamente,

 JHON JAIRO BERRIO LOPEZ Representante a la Cámara Centro Democrático	 OLMES ECHEVERRÍA DE LA ROSA Representante a la Cámara Departamento del Magdalena
--	---

 <p>Hugo Danilo Barranto</p>	 <p>Edoar T. C.P.</p>
 <p>Armando Zabaraín</p>	 <p>Spe cecto</p>
 <p>Jorge Murcia Olaya</p>	

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. OBJETO DEL PROYECTO DE LEY

La presente ley tiene como objeto exonerar de restricciones de medidas de tránsito a los vehículos automotores en los cuales se realiza la instrucción en conducción de vehículos de los Centros de Enseñanza Automotriz inscritos en el Registro Único Nacional de Tránsito -RUNT

2. ANTECEDENTES

De conformidad con el artículo 12 del CNT. "Todo Centro de Enseñanza Automovilística, es un establecimiento docente de naturaleza pública, privada o mixta, que tenga como **actividad permanente la instrucción de personas que aspiren a obtener el certificado de capacitación en conducción, o instructores en conducción**". (Las negrillas no son propias del texto).

El objetivo principal de los CEAs, se centra en formar personas **con actitudes, habilidades y destrezas que se fundamentan en conocimientos requeridos para la conducción de un vehículo automotor sin poner en riesgo su vida y la de los demás.**

Los cursos de conducción tienen tres componentes: Capacitación teórica, taller y práctica en vehículo, de donde los dos primeros módulos son ofrecidos en las instalaciones físicas (Aula de clase), mientras que el módulo 3 de Formación específica, el aprendiz inicia el proceso de formación práctica en el vehículo de enseñanza; es por ello que se requiere del desplazamiento en el vehículo por las vías, tanto urbanas como carreteras.

Un sector comercial, como los Centros de Enseñanza Automovilística, debe ser exento de pico y placa, pues obligatoriamente requiere de su parque automotor en las vías, a fin de impartir la instrucción práctica, de no ser así, se estaría perdiendo la naturaleza misma de la enseñanza práctica de los CEAs.

Se hace necesario excluir de la restricción de circulación a los vehículos que hacen parte de los CEAs, pues siendo vehículos automotores de servicio particular tienen una destinación específica; la enseñanza automovilística. Para aportar al mejoramiento de la seguridad vial del país, se debe buscar el mejoramiento continuo de la calidad de la enseñanza automovilística, pero con la restricción vehicular se interrumpe el proceso continuo que debe recibir el aprendiz, y se les priva de la posibilidad de enfrentar horarios de mayor congestión vehicular necesarios en la formación integral como conductor.

Los vehículos particulares tipo motocicleta, automóvil, campero y camioneta, buses, camiones., destinados a la enseñanza automovilística, se encuentren registrados ante el Registro Único Nacional de Tránsito - RUNT como tales, y cumplen con las características establecidas en la Resolución 3245 del 21 de julio de 2009 expedida por el Ministerio de Transporte, además se desconoce con las medidas de restricción, que los CEAs cuentan con PESV (Plan Estratégico de seguridad Vial), aprobado y vigentes, con los cuales se aporta también a la seguridad vial.

En la actualidad de acuerdo con la información registrada en el RUNT, en Colombia se encuentran registrados dentro del parque automotor integrado por motos y vehículos, hasta agosto del presente año, 16.482.233 registros, de los cuales, de acuerdo a la información entregada por los operadores (CI2 y OLIMPIA) 21.305 hacen parte del parque automotor de los Centros de Enseñanza Automovilística a nivel nacional, lo cual corresponde al 0.129% de la totalidad del parque automotor registrado en el RUNT.

Parque automotor registrado en RUNT

Corte: agosto de 2021

Total registrado en el RUNT	16.659.641	100%
Motos	9.873.451	59%
Vehículos (automóvil, camioneta, autobús, bus, camión, entre otros)	6.608.782	40%
Maquinaria, remolques y semirremolques	177.408	1%



RUNT
REGISTRO ÚNICO NACIONAL DE TRÁNSITO

Activar Wifi

3. JUSTIFICACIÓN

Los centros de enseñanza automovilística que prestan sus servicios cuentan con 21.305 vehículos registrados operando en los CEAs, cuentan no solo con características especiales, sino que además son los únicos que portan los documentos al día, entre otros, revisión tecno-mecánica y SOAT. Otra situación que vale la pena resaltar es que, en la actualidad en Colombia circulan 7.587.000 del total del parque automotor registrado y activos en la plataforma del RUNT que no tienen vigente el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT); lo que significa que un 48 por ciento del parque automotor en todo el país no cuenta con este requerimiento, de esta cantidad se excluyen los CEAs, pues los centros de enseñanza si cumplen con este requisito, tenemos clara la responsabilidad y los beneficios que dicha póliza presta a la salud en Colombia y para los programas de la ANSV.

La restricción de medidas de tránsito a los centros de enseñanza, genera perjuicios de carácter económico, no solo a la empresa sino también para las personas que dependen directa e indirectamente de la actividad, pues, los vehículos registrados y activos en el RUNT, equivalen al mismo número de empleados (Instructores) que durante las restricciones cesan sus labores, en aquellos CEAs donde se cubre un solo turno, lo que implica un sobre costo y un cese de operaciones que causa traumatismo en las capacitaciones del aprendiz, a diario cada vehículo imparte clase a mínimo 5 alumnos, lo que conlleva a que no solo se esté coartando el derecho a la educación, sino también, el derecho al trabajo y, por ende se mengua la economía de los CEAs, es decir que aproximadamente son 106.525 alumnos afectados por día de restricción que cesan de su actividad de aprendizaje.

Las pérdidas económicas ocasionadas por las restricciones de movilidad en los CEAs, ascienden aproximadamente a las siguientes cifras:

- Alumnos: 106.525 aproximadamente por día de restricción.
- Instructores: 21.305 a un solo turno que cubra cada CEA por día de restricción.
- Pérdidas económicas para los CEAs:

- Seguridad Social: Por los 21.305 instructores a razón de un salario de \$1.300.000 mensual promedio por un día de restricción, asciende a más de \$1.218.646.000.
- Nóminas: 21.305 instructores, \$998.815.328 por un día de restricción y asumiendo que esta restricción es 4 veces al mes, serían \$3.995.261.312.

NOTA: No se incluye en este ítem de pérdidas el factor prestacional.

Ambientalmente, si se circula durante las horas de restricción, no habría un aumento significativo a las emisiones provenientes de las fuentes móviles, teniendo en cuenta que más del 80 % de los vehículos de enseñanza son livianos esencialmente, usan como combustible el gas o la gasolina. "Comparativamente con el diésel, tienen un factor de emisión de material particulado del 96 % menor por cada kilómetro recorrido".

Haciendo el análisis del marco normativo, encontramos que "el Decreto 1076 de 2015 Decreto Único Reglamentario del Sector Ambiente y Desarrollo Sostenible, establece que la quema de combustibles fósiles utilizados para el parque automotor es una actividad contaminante sujeta a prioritaria atención y control por parte de las Autoridades Ambientales y consagra como funciones del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, establecer normas ambientales y fijar los estándares permisibles de emisión de contaminantes producidos por fuentes móviles, así como la de determinar los mecanismos de evaluación de emisiones de vehículos automotores"

(...)

"Los estados excepcionales declarados, se han relacionado principalmente con la presencia de emisiones contaminantes generadas por la industria y el parque automotor, así como con las condiciones geográficas, de relieve y la meteorología típica de la transición entre la temporada seca y la temporada de lluvias, en la cual se presentan condiciones de estabilidad de la atmósfera que no favorecen la dispersión de los contaminantes. Estos eventos se registran principalmente entre los meses de febrero y marzo y de octubre y noviembre." (tomado de documento, análisis de impacto normativo definición del problema. Norma



Nacional de Emisiones Generadas por Fuentes Móviles Terrestres. Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible).

Si bien es cierto, los CEAs a nivel nacional cuentan con un parque automotor registrado y activo de 21.305 vehículos, también es cierto que la capacitación práctica en las vías públicas, representa solo el 75% del total de las horas mínimas de práctica establecidas por cada categoría determinadas en el Decreto 1500 de 2009, pues el 25% de la práctica inicial se imparte en las zonas de prácticas privadas destinadas para tal fin.

De conformidad con el Artículo 7 del Decreto 1500 de 2009: “La realización de las prácticas de inducción en conducción hasta obtener el dominio idóneo del vehículo, que se deberá realizar en el área que para este fin dispone el Centro de Enseñanza Automovilística, deberá realizarse en un tiempo equivalente al veinticinco por ciento (25%) del total de horas prácticas fijadas en la intensidad horaria según la categoría. La medición de la destreza y habilidad en el manejo de los mecanismos de control y en la conducción del vehículo se realizará en las vías de uso público, en un tiempo equivalente al setenta y cinco por ciento (75%) de las horas prácticas fijadas según la intensidad horaria de cada categoría”.

Finalmente, otro tema importante a tener en cuenta tiene que ver con la Revisión Tecnicomecánica y de Gases, en el año 2020, en Colombia de los automóviles particulares, cerca de 1,6 millones vehículos en el 2020 no cumplieron con la obligación de realizar la revisión tecnicomecánica y El 69% de las motocicletas no cumple con la Revisión Técnico Mecánica.

El artículo 11 *Ibidem*, y el Artículo 7 de la Resolución 3245 de 2009, establece que los vehículos de enseñanza deben realizar la Revisión Tecnicomecánica según informe del RUNT, publicado el 30 de mayo de 2021 “En Colombia durante el 2020 más de la mitad de los propietarios de vehículos que debían efectuar la revisión técnico-mecánica no la realizó. Por las vías del país transitaron, aproximadamente 13,4 millones de vehículos que debían cumplir con este procedimiento según cifras del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), pero a corte del 31 de diciembre del 2020, más de 7,6 millones de propietarios de vehículos no la hizo, es decir, el 57% de los dueños de carros particulares, públicos o motocicletas que estaban obligados a realizarla no lo efectuaron”.

En este caso, los 21.305 vehículos activos en el RUNT y de propiedad de los centros de enseñanza, existe la obligación legal de acuerdo a la Resolución 3245 de 2009 en su artículo 7, de realizar en los CDAs, la Revisión Tecnicomecánica de Gases, así también de Adaptaciones cada año, aun si el vehículo es nuevo 0 kilómetros y apenas sale del concesionario para la debida inscripción a cada CEA, lo que convierte a los CEAs, en un gremio que garantiza que sus 21.305 cumplen con las exigencias legales.

4. FUNDAMENTOS JURIDICOS

Que el artículo 1 de la Constitución Política de 1991 prevé que: "Colombia es un Estado social de derecho, organizado en forma de República unitaria, descentralizada, con autonomía de sus entidades territoriales, democrática, participativa y pluralista, fundada en el respeto de la dignidad humana, en el trabajo y la solidaridad de las personas que la integran y en la prevalencia del interés general."

Que de conformidad con el artículo 2 superior, las autoridades están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes, creencias y demás derechos y libertades.

Que el artículo 24 Ídem establece que "Todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, a entrar y salir de él, y a permanecer y residenciarse en Colombia."

Que el artículo 2 de la Ley 105 de 1993, "Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones ", consagra dentro de los principios fundamentales rectores del transporte, el de la intervención del Estado, en virtud del cual le corresponde la planeación, el control, la regulación y la vigilancia del transporte y de las actividades a él vinculadas, y el principio de la seguridad, que establece que una prioridad del Sistema y del Sector Transporte es la seguridad de las personas.

Que el artículo 3 de la Ley 336 de 1996 "Por la cual se adopta el estatuto nacional de transporte" establece que "... en la regulación del transporte público las autoridades competentes exigirán y verificarán las condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad requeridas para garantizar a los habitantes la eficiente prestación del servicio básico y de los demás niveles que se establezcan al interior de cada modo, dándole la prioridad a la utilización de medios de transporte masivo..."

Que el artículo 5 Ídem, señala que: "El carácter de servicio público esencial bajo la regulación del Estado que la ley le otorga a la operación de las empresas de transporte público, implicará la prelación del interés general sobre el particular, especialmente, en cuanto a la garantía de la prestación del servicio y a la protección de los usuarios, conforme a los derechos y obligaciones que señale el reglamento para cada modo..."

Que el artículo 1 de la Ley 769 de 2002 "Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones.", modificado por el artículo 1 de la Ley 1383 de 2010, prevé que "(...) 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..."

Que el artículo 119 ibidem consagra que "(...) Solo las autoridades de tránsito, dentro del territorio de su jurisdicción, podrán (...) impedir, limitar o restringir el tránsito o estacionamiento de vehículos por determinadas vías o espacios públicos".

El Estado Colombiano en su constitución política, garantiza las libertades de enseñanza, aprendizaje, investigación y cátedra. Establece en su artículo 67. La educación es un derecho de la persona y un servicio público que tiene una función social; con ella se busca el acceso al conocimiento, a la ciencia, a la técnica, y a los demás bienes y valores de la cultura.

Que el artículo 12 de la Ley 769 de 2002 definió la naturaleza jurídica de los Centros de Enseñanza Automovilística como establecimientos docentes de naturaleza pública, privada o mixta.

Que en cumplimiento de lo dispuesto en la Ley 769 de 2002, corresponde al Ministerio de Transporte fijar los requisitos de constitución y funcionamiento de los Centros de Enseñanza Automovilística, de conformidad con lo establecido en la Ley 115 de 1994 y sus decretos reglamentarios, en lo pertinente a educación no formal.

El artículo 4 del Decreto 1500 de 2009, en el numeral 7, establece para los CEAs como requisito unos recursos específicos para la formación de conductores, entre ellos, Características y ubicación de las aulas y talleres donde se desarrollará el programa; a su turno dispone el artículo 8, numeral 5. Que el CEA deberá ...” contar como mínimo por cada tipología vehicular aprobada para dar instrucción con tres (3) vehículos automotores para las categorías A1, A2, y B1, C1; dos (2) vehículos para las categorías B2 y C2; un (1) vehículo para las categorías B3 y C3. Para el efecto debe presentar la licencia de tránsito. Los vehículos enunciados deben acreditar el cumplimiento de los requisitos establecidos por el Ministerio de Transporte.”

La constitución Política de Colombia consagra en su artículo 25. “El trabajo es un derecho y una obligación social y goza, en todas sus modalidades, de la especial protección del Estado. Toda persona tiene derecho a un trabajo en condiciones dignas y justas.”

Que el artículo 67 ibidem, consagra. La educación es un derecho de la persona y un servicio público que tiene una función social; con ella se busca el acceso al conocimiento, a la ciencia, a la técnica, y a los demás bienes y valores de la cultura.

5. CONFLICTO DE INTERÉS

La discusión y votación del presente proyecto de ley no genera conflictos de interés, de conformidad con lo dispuesto por el artículo 286 de la Ley 5ª de 1992, modificado por el artículo 1º de la Ley 2003 de 2019, toda vez que cualquier beneficio o carga en el que pueda existir un eventual interés



coincide o se fusiona con los intereses del electorado, dado el carácter de general de aquellos, sin embargo, se debe precisar que los conflictos de interés son personales y es facultad de cada congresista evaluarlos.

6. CONSIDERACIONES GENERALES AL PROYECTO DE LEY

Por todo lo anterior, al determinarse la exoneración en todo el país de la restricción de medidas de tránsito para los vehículos de enseñanza “no conllevaría ni tendría implicaciones considerables para el medio ambiente”.

Al eliminarse la restricción de medidas de tránsito de manera permanente con el proyecto se mejoraría no solo la seguridad vial, puesto que la capacitación sería permanente y no habría detrimento patrimonial ni para los aprendices, ni para los CEAs.

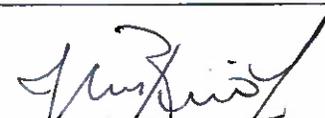
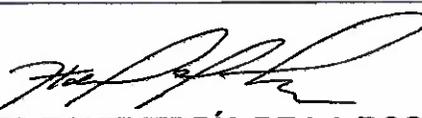
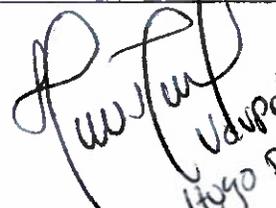
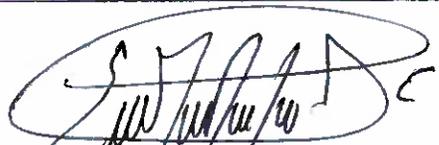
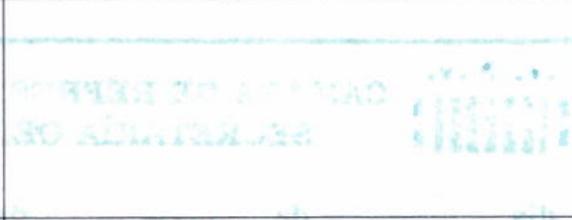
Los CEAs, son empresas generadoras de empleo, las cuales desde las más pequeñas ofrecen empleo mínimo para 15 personas de manera directas; no hablamos de la contratación indirecta porque esta se incluyen asesores, mecánicos, el ramo de insumos como llantas, combustible, aceites, Soat, entre otros.

Las restricciones de las medidas de tránsito hacen que la dinámica de los CEAs sea más lenta, lo que provoca que se generen pérdidas y por ende se deba prescindir de personal, pues lo alternativo para que esto no suceda, sería la adquisición de más vehículos, lo cual implica sobrecostos que los CEAs, y con la problemática de la pandemia no puede ser considerada esta opción.

Con la restricción de medidas de tránsito los costos de tener unos vehículos parados todo un día, pues no circularían los días de pico y placa, conlleva para los centros de enseñanza mayores pérdidas económicas a las sufridas a causa de la pandemia que ya nos traía menguada nuestra economía.

Con la restricción de medidas de tránsito se disminuye por cada vehículo el trabajo de un instructor a 8 horas como mínimo.

De los Honorables Congresistas,

 JHON JAIRO BERRIO LOPEZ Representante a la Cámara Centro Democrático	 OLMES ECHEVERRÍA DE LA ROSA Representante a la Cámara Departamento del Magdalena
 Hugo Danilo Fajano	 E. Colorado T. CD.
 Armando Zebalosa	 E. Cuervo
 Jorge Murcia Olaya	
	



**CAMARA DE REPRESENTANTES
SECRETARÍA GENERAL**

El día 18 de octubre del año 2023

Ha sido presentado en este despacho el
Proyecto de Ley 230 Acto Legislativo _____

No. _____ Con su correspondiente
Exposición de Motivos, suscrito Por: _____

SECRETARIO GENERAL