

**Bogotá D.C., Abril 20 de 2022**

Doctor

**RODRIGO ARTURO ROJAS LARA**  
**PRESIDENTE**

Comisión Sexta Constitucional Permanente  
Cámara de Representantes  
Bogotá

**Asunto:** Informe de ponencia para segundo debate del Proyecto de Ley No. 348 de 2021 Cámara “*Por medio de la cual se adiciona un parágrafo al Artículo 14 de la ley 769 de 2002*”.

Respetado señor Presidente:

En cumplimiento del encargo recibido por parte de la honorable Mesa Directiva de la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes y de conformidad con lo establecido en el artículo 150 de la Ley 5ª de 1992, procedemos a rendir Informe de Ponencia para segundo debate al Proyecto de Ley No. 348 de 2021 Cámara “*Por medio de la cual se adiciona un parágrafo al Artículo 14 de la ley 769 de 2002*”.

## **1. TRÁMITE**

El Proyecto de Ley No. 348 de 2021 Cámara, de autoría del Honorable Representante Jhon Jairo Berrio López y el Honorable Senador Santiago Valencia Gonzalez, fue radicado en la Secretaría General de la Cámara el 13 de octubre de 2021.

El anterior proyecto fue asignado para el inicio de su discusión a la Comisión Sexta Constitucional Permanente, por considerarlo de su competencia, en virtud de lo dispuesto en el artículo 1º de la Ley 3ª de 1992.

Así pues, la Mesa Directiva de la célula legislativa, procedió a realizar la designación de los ponentes para primer debate correspondiendo la ponencia al Honorable Representante Milton Hugo Angulo Viveros.

El texto contentivo de la ponencia para primer debate fue publicado en la Gaceta No. 1742 del 1 de diciembre de 2021. Luego, en cumplimiento del artículo 8º del Acto Legislativo 01 de 2003, se anunció su votación en sesión ordinaria del día 29 de marzo de 2022, según consta en el Acta No. 28 de 2022.

Posteriormente, en sesión del 30 de marzo de 2022, el Proyecto de Ley No. 348 de 2021 Cámara, fue aprobado en primer debate, en el seno de la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la Honorable Cámara de Representantes, según Acta No. 29 de 2022. Así las cosas, queda agotado el requisito de su primer debate para que siga su curso legal en segundo debate en la Plenaria de la Cámara de Representantes.

## **2. OBJETO**

La iniciativa exonera de restricciones de medidas de tránsito a los vehículos en los cuales se realiza la instrucción práctica para la enseñanza automovilística, al servicio de los Centros de Enseñanza Automovilística habilitados.

### 3. CONTENIDO

La presente iniciativa cuenta con tres (3) artículos incluyendo el de su vigencia.

El artículo primero (1°) contiene el objeto, el cual exonera de restricciones de medidas de tránsito a los vehículos autorizados para la instrucción práctica para la enseñanza automovilística, al servicio de los Centros de Enseñanza Automovilística habilitados.

En el artículo segundo (2°), se adiciona un párrafo al artículo 14 de la Ley 769 de 2002 para que los vehículos registrados por los Centros de Enseñanza Automovilística no sean objeto de medidas de restricción de tránsito en los municipios que adopten este tipo de medidas, siempre y cuando, puedan demostrar que su desplazamiento se realiza en virtud del desarrollo de procesos de instrucción práctica en la enseñanza de la conducción.

En el artículo tercero (3°) se enmarca la vigencia de la presente Ley.

### 4. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

#### 4.1. 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 <small>(automóvil, camioneta, camión, bus, buseta, entre otros)</small>	6.608.782	40%
Maquinaria, remolques y semirremolques	177.408	1%



Activar Wir

#### 4.2. JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO DE LEY

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 Técnico-mecánica 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 Técnico-mecánica 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 Técnico-mecánica 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 Técnico-mecánica 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.

## 5. FUNDAMENTOS JURÍDICOS

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.

## **6. CONFLICTO DE INTERESES**

Con base en el artículo 3º de la Ley 2003 de 2019, según el cual “El autor del proyecto y el ponente presentarán en el cuerpo de la exposición de motivos un acápite que describa las circunstancias o eventos que podrían generar un conflicto de interés para la discusión y votación del proyecto, de acuerdo al artículo 286.

Estos serán criterios guías para que los otros congresistas tomen una decisión en torno a si se encuentran en una causal de impedimento, no obstante, otras causales que el Congresista pueda encontrar”.

A continuación, se pondrán de presente los criterios que la Ley 2003 de 2019 contempla para hacer el análisis frente a los posibles impedimentos que se puedan presentar en razón a un conflicto de interés en el ejercicio de la función congresional, entre ellas la legislativa.

“Artículo 1º. El artículo 286 de la Ley 5 de 1992 quedará así:

(...)

- a) Beneficio particular: aquel que otorga un privilegio o genera ganancias o crea indemnizaciones económicas o elimina obligaciones a favor del congresista de las que no gozan el resto de los ciudadanos. Modifique normas que afecten investigaciones penales, disciplinarias, fiscales o administrativas a las que se encuentre formalmente vinculado.
- b) Beneficio actual: aquel que efectivamente se configura en las circunstancias presentes y existentes al momento en el que el congresista participa de la decisión.
- c) Beneficio directo: aquel que se produzca de forma específica respecto del congresista, de su cónyuge, compañero o compañera permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil.

Para todos los efectos se entiende que no hay conflicto de interés en las siguientes circunstancias:

- a) **Cuando el congresista participe, discuta, vote un proyecto de ley o de acto legislativo que otorgue beneficios o cargos de carácter general, es decir cuando el interés del congresista coincide o se fusione con los intereses de los electores.**
- b) Cuando el beneficio podría o no configurarse para el congresista en el futuro.
- c) Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo de carácter particular, que establezcan sanciones o disminuyan beneficios, en el cual, el congresista tiene un interés particular, actual y directo. El voto negativo no constituirá conflicto de interés cuando mantiene la normatividad vigente.
- d) Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo de carácter particular, que regula un sector económico en el cual el congresista tiene un interés particular, actual y directo, siempre y cuando no genere beneficio particular, directo y actual.
- e) Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo que tratan sobre los sectores económicos de quienes fueron financiadores de su campaña siempre y cuando no genere beneficio particular, directo y actual para el congresista. El congresista deberá hacer saber por escrito que el artículo o proyecto beneficia a financiadores de su campaña. Dicha manifestación no requerirá discusión ni votación.
- f) Cuando el congresista participa en la elección de otros servidores públicos mediante el voto secreto. Se exceptúan los casos en que se presenten inhabilidades referidas al parentesco con los candidatos (...). (Subrayado y negrilla fuera de texto).

Por lo anterior, y de manera netamente orientativa, se considera que, para la discusión y aprobación de este Proyecto de Ley, se debe tener en cuenta que el Congresista, su cónyuge, compañero o compañera permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil, sean propietarios o socios de Centros de Enseñanza Automovilística – CEA. En todo caso, es pertinente aclarar que los conflictos de interés son personales y corresponde a cada Congresista evaluarlos.

## 7. IMPACTO FISCAL

De conformidad con lo establecido artículo 7° de la Ley 819 de 2003, los gastos que genere la presente iniciativa se entenderán incluidos en los presupuestos y en el Plan Operativo Anual de Inversión a que haya

lugar.

Teniendo en cuenta lo anterior, y dada la obligación del Estado de velar por el interés general, así como de promover la autonomía de las entidades territoriales, es relevante mencionar que, una vez promulgada la Ley, el Gobierno deberá promover su ejercicio y cumplimiento. Además, se debe tener en cuenta como sustento, un pronunciamiento de la Corte Constitucional, en la cual se puntualizó de acuerdo a la sentencia C-490 de 2011, lo siguiente:

**“El mandato de adecuación entre la justificación de los proyectos de ley y la planeación de la política económica, empero, no puede comprenderse como un requisito de trámite para la aprobación de las iniciativas legislativas** (subrayado y negrita fuera de texto), cuyo cumplimiento recaiga exclusivamente en el Congreso. Ello en tanto (i) el Congreso carece de las instancias de evaluación técnica para determinar el impacto fiscal de cada proyecto, la determinación de las fuentes adicionales de financiación y la compatibilidad con el marco fiscal de mediano plazo; y (ii) aceptar una interpretación de esta naturaleza constituye una carga irrazonable para el Legislador y otorgaría un poder correlativo de veto al Ejecutivo, a través del Ministerio de Hacienda, respecto de la competencia del Congreso para hacer las leyes. Un poder de este carácter, que involucra una barrera en la función constitucional de producción normativa, se muestra incompatible con el balance entre los poderes públicos y el principio democrático. La exigencia de la norma orgánica, a su vez, presupone que la previsión en cuestión debe contener un mandato imperativo de gasto público.” (Resaltado fuera del texto).

Así mismo, la Corte Constitucional en la Sentencia C-502 de 2007, **en la cual establecido que el impacto fiscal de las normas no puede convertirse en óbice y barrera para que las corporaciones públicas ejerzan su función legislativa y normativa** (subrayado y negrita fuera de texto):

“En la realidad, aceptar que las condiciones establecidas en el artículo 7° de la Ley 819 de 2003 constituyen un requisito de trámite que le incumbe cumplir única y exclusivamente al Congreso, reduce desproporcionadamente la capacidad de iniciativa legislativa que reside en el Congreso de la República, **con lo cual se vulnera el principio de separación de las Ramas del Poder Público, en la medida en que se lesiona seriamente la autonomía del Legislativo.**

**Precisamente, los obstáculos casi insuperables que se generarían para la actividad legislativa del Congreso de la República conducirían a concederle una forma de poder de veto al Ministro de Hacienda sobre las iniciativas de ley en el Parlamento.**

**Es decir, el mencionado artículo debe interpretarse en el sentido de que su fin es obtener que las leyes que se dicten tengan en cuenta las realidades macroeconómicas, pero sin crear barreras insalvables en el ejercicio de la función legislativa ni crear un poder de veto legislativo en cabeza del Ministro de Hacienda.**” (subrayado y negrita fuera de texto).

Como lo ha resaltado la Corte, si bien compete a los miembros del Congreso la responsabilidad de estimar y tomar en cuenta el esfuerzo fiscal que el proyecto bajo estudio puede implicar para el erario público, es claro que es el Poder Ejecutivo, y al interior de aquél, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, el que dispone de los elementos técnicos necesarios para valorar correctamente ese impacto, y a partir de ello, llegado el caso, demostrar a los miembros del órgano legislativo la inviabilidad financiera de la propuesta que se estudia.

## 8. CONSIDERACIONES GENERALES

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 sobre costos 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.

## 9. PROPOSICIÓN

En los términos anteriores, rindo ponencia favorable y solicito a los Honorables miembros de la Plenaria de la Cámara de Representantes, dar segundo debate al Proyecto de Ley No. 348 de 2021 Cámara *“Por medio de la cual se adiciona un párrafo al Artículo 14 de la ley 769 de 2002”*.

Cordialmente,



**MILTON HUGO ANGULO VIVEROS**

Representante a la Cámara – Valle del Cauca  
Ponente

**TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE AL PROYECTO DE LEY No. 348 de 2021 CÁMARA  
“POR MEDIO DE LA CUAL SE ADICIONA UN PARÁGRAFO AL ARTÍCULO 14 DE LA  
LEY 769 DE 2002”**

**EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA 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 Automovilística inscritos en el Registro Único Nacional de Tránsito – RUNT.

**ARTÍCULO 2°. ADICIÓNASE UN PARÁGRAFO AL ARTÍCULO 14 DE LA LEY 769 DE 2002, EL CUAL QUEDARÁ ASÍ:**

**PARÁGRAFO 3°.** Los vehículos automotores 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 proceso de instrucción en conducción de vehículos.

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



**MILTON HUGO ANGULO VIVEROS**  
Representante a la Cámara – Valle del Cauca  
Ponente