



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXV - N° 412

Bogotá, D. C., lunes, 4 de mayo de 2026

EDICIÓN DE 35 PÁGINAS

DIRECTORES:

DIEGO ALEJANDRO GONZÁLEZ GONZÁLEZ

SECRETARIO GENERAL DEL SENADO

www.secretariassenado.gov.co

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA

SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA

www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

SENADO DE LA REPÚBLICA

PONENCIAS

INFORME DE PONENCIA PARA EL PRIMER DEBATE DEL PROYECTO DE LEY
NÚMERO 277 DE 2025 SENADO, 58 DE 2024 CÁMARA

por la cual se dictan normas para garantizar el derecho a la seguridad, integridad y vida de las personas en las vías de Colombia mediante la creación del sistema de sanción por puntos y del sistema de licenciamiento gradual y se modifica la Ley 769 de 2002.



Bogotá D.C., 30 de abril de 2026

DOCTOR
JORGE ELIECER LAVERDE VARGASSECRETARIO
COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE
SENADO DE LA REPÚBLICA
comision.sexta@senado.gov.co
comision6senado@gmail.com

REFERENCIA:	PROYECTO DE LEY 277 DE 2025 SENADO, 58 DE 2024 CÁMARA «POR LA CUAL SE DICTAN NORMAS PARA GARANTIZAR EL DERECHO A LA SEGURIDAD, INTEGRIDAD Y VIDA DE LAS PERSONAS EN LAS VÍAS DE COLOMBIA MEDIANTE LA CREACIÓN DEL SISTEMA DE SANCIÓN POR PUNTOS Y DEL SISTEMA DE LICENCIAMIENTO GRADUAL Y SE MODIFICA LA LEY 769 DE 2002»
ASUNTO:	INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE

En cumplimiento de la designación hecha por la Mesa Directiva de la Comisión Sexta Constitucional Permanente del Senado de la República presento informe de ponencia para el primer debate del Proyecto de Ley 277 de 2025 Senado, 58 de 2024 Cámara «Por la cual se dictan normas para garantizar el derecho a la seguridad, integridad y vida de las personas en las vías de Colombia mediante la creación del sistema de sanción por puntos y del sistema de licenciamiento gradual y se modifica la Ley 769 de 2002».

Atentamente,

JULIO ALBERTO ELÍAS VIDAL
SENADOR DE LA REPÚBLICA

Página 1

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE

I. TRÁMITE DE LA INICIATIVA

1. TRÁMITE EN CÁMARA DE REPRESENTANTES

El Proyecto de Ley 277 de 2025 Senado, 58 de 2024 Cámara, «Por la cual se dictan normas para garantizar el derecho a la seguridad, integridad y vida de las personas en las vías de Colombia mediante la creación del sistema de sanción por puntos y del sistema de licenciamiento gradual y se modifica la Ley 769 de 2002», es un proyecto de iniciativa parlamentaria, cuyos autores son los representantes Daniel Carvalho Mejía, Cristian Danilo Avendaño Fino, Diego Fernando Caicedo Navas, Alejandro García Ríos, Juan Sebastián Gómez González, Hernando González, Luis Carlos Ochoa Tobón y Jaime Raúl Salamanca Torres, y la senadora Angélica Lisbeth Lozano Correa.

El proyecto fue presentado en la Secretaría de la Cámara de Representantes el 24 de julio de 2024 y publicado en la Gaceta 1083 de 2 de agosto de 2024.

Se remitió a la Comisión Sexta de Cámara, donde se designaron como ponentes para primer debate a los representantes Daniel Carvalho Mejía y Hernando González. El informe de ponencia para primer debate fue radicado y se publicó en la Gaceta 1501 de 19 de septiembre de 2024.

En sesión del 24 de septiembre de 2024, la Comisión Sexta de Cámara adelantó el primer debate y aprobó el proyecto de ley.

Una vez surtido el primer debate, la mesa directiva de la Comisión Sexta de Cámara designó como ponentes para segundo debate a los representantes Daniel Carvalho Mejía y Hernando González. El informe de ponencia para segundo debate fue radicado y se publicó en la Gaceta 2047 de 26 de noviembre de 2024.

En sesión del 2 de septiembre de 2025, la plenaria de la Cámara de Representantes adelantó el segundo debate y aprobó el proyecto de ley.

2. TRÁMITE EN EL SENADO DE LA REPÚBLICA

El proyecto fue remitido a la Comisión Sexta del Senado de la República, cuya mesa directiva me designó como ponente para primer debate. Esta designación fue informada por el

Página 2

secretario de la Comisión, Jorge Eliecer Laverde Vargas, mediante comunicación del 18 de noviembre de 2025.

II. TEXTO APROBADO EN LA CÁMARA DE REPRESENTANTES

El texto del proyecto de ley, como fue aprobado en la Cámara de Representantes, es el siguiente:

TEXTO DEFINITIVO PLENARIA CÁMARA AL PROYECTO DE LEY N° 058 DE 2024 CÁMARA "POR LA CUAL SE DICTAN NORMAS PARA GARANTIZAR EL DERECHO A LA SEGURIDAD, INTEGRIDAD Y VIDA DE LAS PERSONAS EN LAS VÍAS DE COLOMBIA MEDIANTE LA CREACIÓN DEL SISTEMA DE SANCIÓN POR PUNTOS Y DEL SISTEMA DE LICENCIAMIENTO GRADUAL Y SE MODIFICA LA LEY 769 DE 2002".

EL CONGRESO DE COLOMBIA,

DECRETA:

**CAPÍTULO I
OBJETO Y PRINCIPIOS**

ARTÍCULO 1°. Objeto y alcance. El objeto de la presente ley es garantizar el derecho a la vida, a la integridad personal y a la salud de las personas en el sistema de tránsito y transporte terrestre mediante la seguridad vial con enfoque de Sistema Seguro, regulando de manera gradual el proceso de sanción por puntos y de licenciamiento de conducción gradual para conductores noveles.

Para los efectos de la presente ley, se entiende por conductor novel como aquel que independientemente de su edad se encuentra en un periodo de práctica de un (1) año y es titular por primera vez de una licencia de conducción.

ARTÍCULO 2°. Principios generales. Los principios bajo los que se rige la presente ley son los consagrados en artículo 2 de la Ley 2251 del 2022 o norma que lo modifique y lo sustituya.

**CAPÍTULO II
SISTEMA DE SANCIÓN POR PUNTOS**

ARTÍCULO 3°. Creación del Sistema de Sanción por Puntos. Créase el Sistema de Sanción por Puntos, sistema que tiene como finalidad aumentar el nivel de cumplimiento de las

Página 3

normas de tránsito a través de la asignación de veinte (20) puntos a cada ciudadano que cuente con licencia de conducción, para vehículos de servicios particular, y cuarenta (40) puntos para vehículos de servicio público, especial, mixto o de carga, puntos que se irán restando en función del tipo de infracción a las normas de tránsito cometidas.

El Sistema de Sanción por Puntos se aplica sin perjuicio de las demás sanciones que correspondan por la comisión de la infracción.

ARTÍCULO 4°. Asignación de puntos. A todos los titulares actuales y futuros de una licencia de conducción que los habilite para conducir vehículos particulares, se les asignará un total de 25 (veinticinco) puntos de manera inicial. A los ciudadanos que posean licencia de conducción que los habilite para conducir vehículos de servicio público, especial, mixto o de carga, se les asignará un total de cuarenta (40) puntos de manera inicial.

Los veinticinco (25) puntos asignados tendrán un periodo máximo de dos (2) años. Luego de este periodo, a cada titular se le volverán a asignar los veinticinco (25) puntos correspondientes. Si durante el periodo anterior de los tres (3) años el titular no perdió ningún punto, recibirá dos (2) puntos adicionales. El máximo de puntos a acumular será de veintisiete (27) puntos

En caso de que el titular de la licencia pierda los la totalidad de los puntos antes de cumplirse el periodo máximo de dos (2) años, operará el fenómeno de la suspensión automática de la licencia de conducción, los puntos se le volverán a asignar una vez cese la suspensión o la cancelación respectiva de la licencia de tránsito.

El titular que perdió la totalidad de los puntos iniciará con una nueva asignación de veinte (20) puntos.

En caso de imponerse una suspensión de la licencia por causa diferente al agotamiento de los puntos, estos se asignarán nuevamente al cumplimiento de la sanción, siempre que la misma sea suspender a dos (2) años.

Parágrafo 1. El Sistema Integrado de Información Multas y Sanciones por Infracciones de Tránsito (SIMIT) deberá generar alertas electrónicas preventivas a los titulares de licencia cuando acumulen más del setenta por ciento (70%) de los puntos descontados.

ARTÍCULO 5°. Descuento de puntos. Las autoridades de tránsito competentes de adelantar el proceso contravencional descontarán los puntos al conductor que sea sancionado y no acepte la comisión de las siguientes infracciones:

Página 4

A. Se descontarán 3 puntos por la comisión de las infracciones del literal B del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, excepto en el caso de las infracciones B.22 y C.5 en las que se descontarán 7 puntos.

B. Se descontarán 5 puntos por la comisión de las infracciones del literal C del artículo 131 de la Ley 769 de 2002 y por el incumplimiento de la obligaciones de velar de los literales b), c) y d) del artículo 10 de la Ley 2161 del 2021.

Se exceptúan de lo anterior las infracciones C.6, C.32, C.35, en los cuales se descontarán 10 puntos.

C. Se descontarán 8 puntos por la comisión de las infracciones del literal D, E y F del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, por el incumplimiento de la obligaciones de velar de los literales a) y e) del artículo 10 de la Ley 2161 del 2021 y por exceder la velocidad máxima permitida por más de 25 km/h. Se exceptúan de lo anterior la infracción del literal D.12 en la cual se descontará 3 puntos por la comisión de la infracción.

Parágrafo 1°. El descuento de puntos se aplicará de manera individual por cada una de las infracciones cometidas, en caso de que el inculpaado acepta la comisión de la infracción y asiste a los cursos sobre normas de tránsito, únicamente se le descontará la mitad de los puntos establecidos en el presente artículo.

Parágrafo 2°. Las sanciones correspondientes por la pérdida de la totalidad de los puntos se aplicarán sin perjuicio de las demás sanciones administrativas o penales a las que pueda conllevar la comisión de una misma conducta.

ARTÍCULO 6°. Pérdida de la totalidad de puntos. La pérdida de la totalidad de los puntos en el respectivo sistema implica:

A. La suspensión automática de la licencia de conducción por nueve (9) meses contados a partir de la primera vez que se alcancen los 0 (cero) puntos.

B. La suspensión automática de la licencia de conducción por dieciocho (18) meses contados a partir de la segunda vez que se alcancen los 0 (cero) puntos.

C. La suspensión automática de la licencia de conducción por cinco (5) años, a partir de la tercera vez que se alcancen los 0 (cero) puntos y obedecerá en todo a las infracciones cometidas por conducir en estado de embriaguez o bajo sustancias psicoactivas.

ARTÍCULO 7°. Recuperación parcial del puntaje. El conductor que cometa las infracciones de los literales A, B, C, D y F del artículo 5 de esta ley, excepto los literales B.22, C.6, C.24, C.32, C.35 y C.38 del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, podrán recuperar la mitad de los puntos perdidos si asiste a un curso sobre normas de tránsito en un Organismo de Tránsito o en un Centro de Enseñanza Automovilística o un Centro integral de atención debidamente

Página 5

registrados ante el RUNT dentro de los veinte (20) días hábiles siguientes a la orden de comparendo.

Solo se podrá realizar un curso por la comisión de una infracción de tránsito.

Cuando el titular de la licencia alcance los cero (0) puntos, no podrá recuperar parcialmente ningún puntaje a través de los cursos al que se refiere el presente artículo.

También se podrá recuperar la totalidad de los puntos perdidos si, luego de cometida una (1) infracción, se pasa un periodo de dieciocho (18) meses sin cometer cualquiera de las infracciones del artículo 131 de la Ley 769 de 2002. El periodo de un año se comienza a contar desde la fecha en que la multa quede en firme. En este último caso, tampoco se podrá recuperar la totalidad del puntaje cuando se alcancen los cero (0) puntos.

El organismo de tránsito, el Centro de enseñanza automovilística o el Centro integral de atención debidamente registrado en el RUT ante el cual se realizada el curso, deberá reportarlo al SIMIT y al organismo de tránsito respectivo donde se adelante el trámite sancionatorio por la comisión de la infracción, dando cuenta de la aprobación del curso, para lo cual tendrán un día hábil a partir de la terminación del mismo para efectos de la recuperación parcial de puntajes. El incumplimiento de esta disposición será sancionado por la Superintendencia de Puertos y Transportes.

ARTÍCULO 8°. Procedimiento. La autoridad de tránsito competente deberá notificar al presunto infractor del descuento de puntos en medio del proceso contravencional establecido en el artículo 135 de la Ley 769 de 2002 o norma que la modifique o la sustituya.

En la orden de comparendo se le informará al ciudadano los puntos que pueden llegar a descontarse por la comisión de la infracción de tránsito correspondiente, tanto si la imposición del comparendo se realiza de manera presencial o si se realiza a través del servicio de medios técnicos y tecnológicos.

Una vez la imposición de la multa quede en firme, la autoridad de tránsito tendrá veintiuno (21) días hábiles para realizar el descuento de los puntos en el SIMIT.

ARTÍCULO 9°. Modifíquese el artículo 26 de la Ley 769 del 2002 el cual quedará así:

ARTÍCULO 26. CAUSALES DE SUSPENSIÓN O CANCELACIÓN. La licencia de conducción se suspenderá:

- 1. Por disposición de las autoridades de tránsito, basada en la imposibilidad transitoria, física o mental para conducir, soportado en un certificado médico o en el examen de

Página 6

aptitud física, mental o de coordinación expedido por un Centro de Reconocimiento de Conductores legalmente habilitado.

- Por decisión judicial la cual, una vez en firme, se inscribirá en el Registro de Conductores del Registro Único Nacional de Tránsito, conforme al procedimiento que fije la Rama Judicial.
- Por encontrarse en estado de embriaguez o bajo el efecto de drogas alucinógenas determinado por la autoridad competente de conformidad con lo consagrado en el artículo 152 de este Código.
- Cuando se alcancen los o (cero) puntos en el Sistema de Sanción por Puntos.

Tras la pérdida de los puntos por primera vez, se deberá realizar un curso teórico de conducción practicado por instituciones de educación superior de naturaleza pública, reconocidas por el Ministerio de Educación Nacional que garanticen cobertura nacional para la realización de dicho curso y de las pruebas a el conexas en el marco de la autonomía de las mismas y de conformidad con la reglamentación que expida el ministerio de transporte, cuyo resultado será registrado en el sistema RUNT.

La licencia de conducción se cancelará:

- Por disposición de las autoridades de tránsito basada en la imposibilidad permanente física o mental para conducir, soportada en un certificado médico o en el examen de aptitud física, mental y de coordinación motriz expedido por un Centro de Reconocimiento de Conductores legalmente habilitado.
- Por decisión judicial la cual, una vez en firme, se inscribirá en el Registro de Conductores del Registro Único Nacional de Tránsito, conforme al procedimiento que fije la Rama Judicial.
- Por muerte del titular. La Registraduría Nacional del Estado Civil está obligada a reportar a los sistemas creados por los artículos 8o y 10 del presente ordenamiento, el fallecimiento del titular.
- Reincidencia al encontrarse conduciendo en cualquier grado de estado de embriaguez o bajo el efecto de drogas alucinógenas determinado por autoridad competente, en concordancia con el artículo 152 de este Código.
- Por reincidencia en la prestación del servicio público de transporte con vehículos particulares sin justa causa.
- Por conducir con la licencia de conducción estando suspendida.
- Por obtener por medios fraudulentos la expedición de una licencia de conducción, sin perjuicio de las acciones penales que correspondan.

Página 7

PARÁGRAFO. La suspensión o cancelación de la Licencia de Conducción implica la entrega obligatoria del documento a la autoridad de tránsito competente para imponer la sanción por el periodo de la suspensión o a partir de la cancelación de ella.

También quedará anotado en la licencia de conducción digital si esta se encuentra suspendida o cancelada.

La resolución de la autoridad de tránsito que establezca la responsabilidad e imponga la suspensión o cancelación de la licencia de conducción, deberá contener la prohibición expresa al infractor de conducir vehículos automotores durante el tiempo que se le suspenda o cancele la licencia.

La notificación de la suspensión o cancelación de la licencia de conducción, se realizará de conformidad con las disposiciones aplicables del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

Una vez se encuentre en firme la resolución de la autoridad de tránsito mediante la cual cancela la licencia de conducción por las causales previstas en los numerales 6o y 7o de este artículo, se compulsarán copias de la actuación administrativa a la Fiscalía General de la Nación, para lo de su competencia.

La licencia de conducción será cancelada por un periodo de veinticinco años (25) por la configuración de la causal del numeral 4 de la segunda parte de este artículo. Por la configuración de las demás causales de cancelación mencionadas en el presente artículo, la licencia de conducción se cancelará por un periodo de quince (15) años.

ARTÍCULO 10°. ELIMINADO.

ARTÍCULO 11°. Modificación al artículo 124 de la Ley 769 de 2002. Modifíquese el artículo 124 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

ARTÍCULO 124. REINCIDENCIA. En caso de reincidencia, se seguirán las sanciones respectivas establecidas en la Ley que regula el Sistema de Sanción por Puntos.

CAPÍTULO III
SISTEMA DE LICENCIAMIENTO GRADUAL PARA CONDUCTORES NOVELES

ARTÍCULO 12°. Creación del Sistema de Licenciamiento Gradual para conductores noveles. Créase el Sistema de Licenciamiento Gradual para que los conductores noveles

Página 8

incrementen el tiempo de práctica y se reduzca la siniestralidad vial, mortalidad y morbilidad en las vías de Colombia.

Este sistema implica que todos los conductores noveles, sin importar su edad, deberán conducir el primer año con una anotación en su licencia de conducción de aprendizaje que señale que se encuentra en periodo de aprendizaje lo que generará restricciones para reducir el riesgo de que ocurra un siniestro.

La anotación en la licencia de conducción será realizada por la autoridad de tránsito correspondiente y será inscrita como licencia de conducción en el RUNT.

La condición de conductor novel y sus restricciones se aplican de forma independiente para cada categoría de licencia. Por lo tanto, si un conductor con una licencia plena obtiene una de aprendizaje para una nueva categoría, las restricciones sólo aplicarán al conducir vehículos de esa nueva categoría, sin afectar su licencia preexistencia.

ARTÍCULO 13°. Modifíquese el artículo 17 de la Ley 769 del 2002 el cual quedará así:

ARTÍCULO 17. OTORGAMIENTO. La Licencia de conducción será otorgada por primera vez y con una anotación de "en periodo de aprendizaje" por el término de dos (02) años a quien cumpla con todos los requisitos descritos en el artículo 19 de este código, por la entidad pública o privada autorizada para el efecto por el organismo de tránsito en su respectiva jurisdicción.

Siguiendo el Sistema de Licenciamiento Gradual, todo conductor al que le sea otorgada por primera vez la licencia debe cumplir un periodo de dos (2) años en periodo de práctica cumpliendo las restricciones establecidas en el artículo 20 del presente código.

El formato de la licencia de conducción será único nacional, de conformidad con la ficha técnica que establezca el Ministerio de Transporte, incorporando como mínimo el nombre completo del conductor, fotografía, número del documento de identificación, huella y tipo de sangre, fecha de nacimiento, categorías autorizadas, restricciones, fecha en que finaliza el periodo de práctica como conductor novel, fechas de expedición y de vencimiento y organismo de tránsito que la expidió.

Además de la entrega de su licencia física, el conductor al que se le otorgue, renueve o recategorice su licencia, podrá solicitar la expedición adicional de la licencia de conducción digital, que contendrá todos los datos registrados por el conductor, entre ellos su dirección de domicilio y notificaciones. La licencia digital tendrá los mismos

Página 9

efectos legales que la licencia física y deberá ser aceptada por los cuerpos de control, y podrá ser presentada desde cualquier dispositivo tecnológico portátil.

La licencia de conducción digital deberá guardar el registro de las sanciones y demás anotaciones asociadas a la licencia, permitiéndole la identificación, autenticación y consulta al conductor y a las autoridades en el marco de sus competencias, sin costo alguno. El Ministerio de Transporte garantizará la interoperabilidad, firma digital y consulta con todos los sistemas de información que lo requieran.

Parágrafo. Las autoridades de tránsito, organismos de tránsito y agentes de tránsito deberán dar por cumplida la obligación de portar los documentos como: documento de identidad, licencia de conducción, licencia de tránsito, seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) y certificado de revisión técnico mecánica y de gases, mediante la consulta en los Sistemas de Información establecidos por la autoridad de tránsito competente, sin que sea exigible su presentación en físico.

ARTÍCULO 14°. Modifíquese el artículo 18 de la Ley 769 del 2002 el cual quedará así:

ARTÍCULO 18°. FACULTAD DEL TITULAR. La licencia de conducción habilitará a su titular para conducir vehículos automotores de acuerdo con las categorías que para cada modalidad establezca la reglamentación que adopte el Ministerio de Transporte, estipulando claramente si se trata de un conductor de servicio público o particular. Las categorías establecidas por el Ministerio de Transporte deben cumplir los requisitos mínimos establecidos en el artículo 19 del presente código.

ARTÍCULO 15°. Modifíquese el artículo 19 de la Ley 769 del 2002 el cual quedará así:

Artículo 19. Requisitos mínimos. Para obtener la licencia de conducción para vehículos automotores se debe acreditar el cumplimiento de los requisitos mínimos mencionados en este artículo, siguiendo el Sistema de Licenciamiento Gradual.

19.A. Para vehículos de servicio particular:

Los requisitos para obtener la licencia de conducción de aprendizaje para vehículos de servicio particular son los siguientes:

- Saber leer y escribir.
- Tener una edad mínima de 16 (dieciséis) años.

Página 10

3. Aprobar los exámenes teóricos y prácticos de conducción, practicados por Instituciones de Educación Superior de Naturaleza Pública reconocidas por el Ministerio de Educación Nacional.

Estas Instituciones de Educación Superior deben garantizar la cobertura nacional para la realización de las pruebas, en el marco de la autonomía de las mismas y de conformidad con la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte, cuyo resultado será registrado en el sistema RUNT.

En las entidades territoriales donde las Instituciones de Educación Superior mencionadas en el inciso anterior, no puedan garantizar la cobertura en la prestación de dicho servicio, se facultará a las autoridades públicas y entidades privadas que estén registradas en el sistema RUNT, para practicar los exámenes de que trata este literal, de conformidad con la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte.

En todo caso las entidades competentes suscribirán contratos donde se establezcan claramente las condiciones para realizar los exámenes.

4. Obtener un certificado de capacitación en conducción otorgado por un centro de enseñanza automovilística registrado ante el RUNT.

5. Presentar certificado en el que conste una condición idónea, la aptitud física, mental y de coordinación motriz para conducir, expedido por una Institución Prestadora de Salud o por un Centro de Reconocimiento de conductores registrado ante el RUNT.

Para la obtención de licencia de conducción plena para vehículos de servicio particular se deben cumplir los siguientes requisitos:

1. Haber cumplido un período de 24 meses con la anotación en la licencia de conducción del respectivo tipo de vehículo. Los 24 meses se cuentan a partir de la fecha en que fue otorgada la licencia de conducción con la anotación.
2. Tener una edad mínima de 18 años.
3. Si en el período de práctica el conductor novel ha perdido 6 puntos o más dentro del Sistema de Sanción por Puntos, deberá aprobar nuevamente los exámenes teóricos y prácticos de conducción, practicados por Instituciones de Educación Superior de Naturaleza Pública reconocidas por el Ministerio de Educación Nacional.

En los exámenes teóricos y prácticos se deben evaluar las habilidades, los conocimientos y las destrezas desarrolladas mientras se tenga la anotación en la licencia de conducción. En caso de que el conductor novel repruebe el examen teórico o práctico o los dos, este seguirá siendo titular de la licencia de

Página 11

de visión y orientación auditiva, la agudeza visual y campimetría, los tiempos de reacción y recuperación al encandilamiento, la capacidad de coordinación entre la aceleración y el frenado, la coordinación integral motriz de la persona, la discriminación de colores y la franja horizontal y vertical.

Se excluye de la anterior obligación a los conductores noveles que, cumplidos los requisitos mencionados en el presente artículo, aspiren a una licencia de conducción plena.

Parágrafo 4°. Se entiende que las Instituciones de Educación Superior garantizan la cobertura para la realización de los exámenes teórico-prácticos de conducción, cuando tiene al menos una sede en el territorio del departamento respectivo.

Parágrafo 5°. Para ascender entre categorías de licencia de conducción para servicio público, la persona conductora requerirá haber sido titular de la licencia correspondiente a la categoría inferior por un periodo no inferior a tres (3) años continuos, sin haber incurrido en suspensiones vigentes a la fecha de la solicitud.

ARTÍCULO 16°. Modifíquese el artículo 20 de la Ley 769 del 2002 el cual quedará así:

Artículo 20°. Restricciones para cada tipo de licencia. El Ministerio de Transporte definirá mediante resolución las categorías de licencias de conducción y recategorizaciones, lo mismo que las restricciones especiales que deben tenerse en cuenta para la expedición de las licencias según cada categoría.

En todo caso, la reglamentación por parte del Ministerio de Transporte estará sujeta a las restricciones generales del Sistema de Licenciamiento Gradual enunciadas a continuación.

Los titulares de las licencias de conducción con anotación de aprendizaje para motocicleta, motociclos y mototriciclos tendrán las siguientes restricciones:

1. No pueden conducir con pasajeros en el primer año del periodo de aprendizaje.
2. No pueden conducir en carreteras nacionales en donde el límite de velocidad máxima sea de 80 km/h.
3. Deben conducir entre las 5:00 am y las 11:00 pm.
4. Deben conducir únicamente vehículos motocicleta, motociclos y mototriciclos con un cilindraje menor o igual a 125 cc o hasta 10 Kw si es eléctrico.

Página 13

conducción provisional hasta el momento en que apruebe el examen o los exámenes reprobados.

Estas Instituciones de Educación Superior deben garantizar la cobertura nacional para la realización de las pruebas, en el marco de la autonomía de las mismas y de conformidad con la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte, cuyo resultado será registrado en el sistema RUNT.

En las entidades territoriales donde las Instituciones de Educación Superior mencionadas en el inciso anterior, no puedan garantizar la cobertura en la prestación de dicho servicio, se facultará a las autoridades públicas y entidades privadas que estén registradas en el sistema RUNT, para practicar los exámenes de que trata este literal, de conformidad con la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte.

En todo caso las entidades competentes suscribirán contratos donde se establezcan claramente las condiciones para realizar los exámenes.

Parágrafo 1°. La anotación en la licencia de conducción será realizada por la autoridad de tránsito correspondiente y será inscrita como la licencia de conducción provisional ante el RUNT.

Con la finalidad de evitar mayores gastos a las personas que pasan de ser titulares de una licencia de conducción provisional a una licencia de conducción plena, la condición de la licencia plena se registrará digitalmente.

El Ministerio de Transporte tendrá un plazo de seis (6) meses a partir de la entrada en vigencia de la presente ley para reglamentar las modificaciones pertinentes en el formato de la licencia de conducción digital.

Parágrafo 2°. Los contenidos de los exámenes teóricos y prácticos para la obtención de la anotación en la licencia de conducción y la plena serán definidos por el Ministerio de Transporte, en coordinación con la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

Parágrafo 3°. Para obtener la recategorización o la renovación de la licencia de conducción se debe demostrar ante las autoridades de tránsito la aptitud física, mental y de coordinación motriz, valiéndose para su valoración de los medios tecnológicos sistematizados y digitalizados requeridos y los instrumentos médicos pertinentes que permitan medir y evaluar dentro de los rangos establecidos por el Ministerio de Transporte, según los parámetros y límites internacionales entre otros: las capacidades

Página 12

5. Deben portar un distintivo en la carrocería del vehículo que los identifique como conductores noveles. El Ministerio de Transporte se encargará de regular las características de este distintivo.

Los titulares de las licencias de conducción con anotación de aprendizaje para vehículos particulares de las clases automóviles, motocarros, cuatrimotos, camperos, camionetas y microbuses, camiones rígidos, busetas y buses y vehículos articulados tendrán las siguientes restricciones:

1. Deben conducir entre las 5:00 am y las 11:00 pm.
2. No pueden conducir en carreteras nacionales en donde el límite de velocidad máxima sea de 80 km/h.
3. Deben portar un distintivo en la carrocería del vehículo que los identifique como conductores noveles. El Ministerio de Transporte tendrá seis (6) meses a partir de la entrada en vigencia de esta ley para regular las características de este distintivo.

Parágrafo. El incumplimiento de estas restricciones tendrá como sanción la reducción de 4 (cuatro) puntos en el Sistema de Sanción por Puntos y la inmovilización del vehículo.

**CAPÍTULO IV
DISPOSICIONES FINALES**

ARTÍCULO 17°. ELIMINADO.

ARTÍCULO 18°. Responsabilidad de los padres frente a la conducción de menores de 16 años de edad. Modifíquese el literal D.1 del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

D.1. Guiar un vehículo sin haber obtenido la licencia de conducción correspondiente. Además, el vehículo será inmovilizado en el lugar de los hechos, hasta que este sea retirado por una persona autorizada por el infractor con licencia de conducción.

En el caso de que un menor de 16 años y sin licencia sea detenido conduciendo un vehículo, el propietario del vehículo serán responsables solidariamente de la multa del presente literal.

ARTÍCULO 19°. Programas sobre divulgación y capacitación del Sistema de Sanción por Puntos y del Sistema de Licenciamiento Gradual. Dentro de los seis (6) meses siguientes a la promulgación de la presente Ley, la Agencia Nacional de Seguridad Vial y el Ministerio de

Página 14

Transporte, adoptará una estrategia pedagógica con alcance en el nivel nacional, para socializar y acompañar la implementación del Sistema de Licenciamiento Gradual y del Sistema de Sanción por Puntos.

La estrategia incluirá, como mínimo:

1. Campañas de divulgación y sensibilización de conductores;
2. Materiales pedagógicos de acceso público y gratuito
3. Asistencia técnica y capacitación a las entidades territoriales, a las Secretarías de Movilidad y los cuerpos operativos de tránsito para facilitar la implementación efectiva del Sistema Nacional de puntos.

Se autoriza al Ministerio de Transporte y a la Agencia Nacional de Seguridad Vial a apropiarse los recursos necesarios para realizar diferentes campañas de divulgación sobre el contenido de la presente ley.

Parágrafo 1º. Las acciones que se adelanten en el marco de esta estrategia, deberán incorporar elementos que garanticen un enfoque diferencial y accesibilidad en términos de edad, género, discapacidad y ruralidad.

Parágrafo 2º. En el marco de esta estrategia, la Agencia Nacional de Seguridad Vial y el Ministerio de Transporte, expedirán lineamientos en materia de comunicación, pedagogía y difusión, que deberán ser incorporados en los planes, programas y metas de las entidades territoriales, en el marco de su autonomía, disponibilidad presupuestal y capacidad operativa.

ARTÍCULO 20º. ELIMINADO.

ARTÍCULO 21º. Todos los infractores que tengan pendiente el pago de multas, estén pagando o hayan incumplido acuerdos de pago por infracciones a las normas de tránsito impuestas hasta el 31 de diciembre de 2025, podrán acogerse, por una única vez, a partir de la entrada en vigencia de la presente Ley y por un término de seis (6) meses, a un descuento del 50% del total de su deuda, y del 100% de sus respectivos intereses; previo a asistencia a un curso sobre normas de tránsito en un Centro Integral de Atención debidamente registrado ante el RUNT o un organismo de tránsito debidamente habilitado.

Parágrafo 1º. La condición especial del pago establecida en el presente artículo, no se aplicará para el pago de multas por infracciones a las normas de tránsito impuestas a conductores bajo el influjo de alcohol u otras sustancias psicoactivas; y cuyas sanciones penales y administrativas estén establecidas en la Ley 1696 de 2013.

Página 15

pedagógico. Durante los primeros seis (6) meses siguientes a la promulgación de la presente ley, y por una sola vez, cuando un conductor incurra en una infracción sujeta a descuento de puntos, no se aplicará la reducción correspondiente. En su lugar, la autoridad de tránsito impondrá una medida pedagógica y notificará al infractor el número de puntos que le habría descontado conforme al régimen previsto en esta ley, con el propósito de generar sensibilización y conciencia sobre la norma.

En caso de reincidencia durante el mismo periodo, esto es, si el infractor comete una segunda infracción sujeta a descuento de puntos, se aplicará en su totalidad la medida de reducción de puntos, sin perjuicio de las demás sanciones contempladas en el Código Nacional de Tránsito.

III. PLIEGO DE MODIFICACIONES

Con el propósito de asegurar la coherencia interna y la claridad del proyecto, la presente ponencia propone una revisión integral del texto aprobado por la Cámara de Representantes. Esta revisión no configura una iniciativa distinta ni altera el núcleo temático del proyecto, sino que desarrolla, ordena y precisa las materias ya debatidas en Cámara, relativas al sistema de sanción por puntos y al sistema de licenciamiento gradual para conductores noveles. En esa medida, las modificaciones propuestas se formulan dentro del marco de los principios de consecutividad, identidad flexible y unidad de materia, sin perjuicio de que incorporen ajustes de técnica legislativa, reorganización estructural y modificaciones de fondo que se explican expresamente en cada caso.

El análisis del articulado permitió advertir que, aunque el texto aprobado en Cámara desarrolla los elementos centrales del sistema de sanción por puntos y del sistema de licenciamiento gradual para conductores noveles, su estructura presenta dificultades de sistematización, coherencia interna y articulación normativa. En particular, se identifican reglas conexas ubicadas en apartados distintos, disposiciones que se superponen entre sí, diferencias en la duración del periodo de práctica, referencias no uniformes al sistema de puntos y reglas cuya formulación puede generar dudas sobre su alcance, trámite o aplicación por parte de las autoridades de tránsito. Además, algunas disposiciones requieren ajustes para armonizarse con la Ley 769 de 2002, con los registros de información existentes y con la implementación operativa del sistema.

En ese sentido, la ponencia propone una reorganización del articulado que permita distinguir con mayor claridad los distintos componentes del proyecto, especialmente en lo relacionado con la configuración del sistema de sanción por puntos, la regulación del licenciamiento gradual y las disposiciones relativas a su implementación, transición y aplicación. Este

Página 17

Parágrafo 2º. La condición especial de pago establecida en el presente artículo no afecta las destinaciones de los recursos establecidas en los artículos 10 y 160 de la Ley 769 del 2002, las cuales en todo caso serán efectuadas respecto del valor efectivamente pagado por el infractor una vez aplicados los descuentos correspondientes.

Parágrafo 3º. De forma excepcional, el 50% de los recursos recaudados en virtud de este artículo serán destinados para programas y proyectos de seguridad vial en el municipio que realiza el recaudo. El otro 50% será destinado para los demás aspectos del sector movilidad del que habla el artículo 160 de la Ley 769 del 2002.

ARTÍCULO NUEVO. En todo caso, si la comisión de una conducta se causare falta de un documento, y la misma fuera detectada o causada mediante sistemas de foto detección o foto multas, las varias sanciones que se pudieren producir en un mismo día, solo darán lugar a la reducción de los puntos de una de las conductas, sin que pueda reducir por cada conducta causada cuando la misma obedece a la misma causa.

ARTÍCULO NUEVO. Las licencias de conducción actuales seguirán teniendo validez hasta su vencimiento, pero las licencias de conducción nuevas deberán rediseñarse para que se ajusten a las disposiciones de la presente ley. El Ministerio de Transporte tendrá seis (6) meses contados a partir de la sanción de la siguiente ley para darle aplicación al contenido del presente artículo.

ARTÍCULO NUEVO. Ventanilla de verificación. El sistema Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), deberá diseñar una ventanilla de comprobación en la que cada conductor pueda verificar de manera permanente y en tiempo real los puntos asignados, los puntos descontados y el espacio de tiempo transcurrido y pendiente de los puntos asignados.

ARTÍCULO NUEVO. Incentivos para conductores profesionales. Los conductores de servicio público de pasajeros y de carga que durante un periodo de tres (3) años no pierdan puntos dentro del Sistema de Sanción por Puntos, tendrán derecho a un descuento del cincuenta por ciento (50%) en la expedición o renovación de la licencia de conducción, financiado con recursos del Fondo de Seguridad Vial.

ARTÍCULO 22º. Vigencia. Las disposiciones contenidas en el Capítulo III de esta Ley se aplicarán una vez transcurridos seis (6) meses de la promulgación de la presente ley. Esta ley rige a partir del momento de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

Parágrafo Transitorio. Las disposiciones contenidas en el Capítulo II relativos al Sistema Nacional de Puntos se implementarán de manera progresiva, privilegiando su carácter

Página 16

ejercicio de sistematización implica, en varios casos, integrar, desagregar o reubicar contenidos previamente previstos en el texto aprobado por la Cámara de Representantes, así como incorporar ajustes de técnica legislativa y modificaciones de fondo que se explican de manera expresa en cada caso.

Este reordenamiento incide directamente en la forma de presentación del pliego de modificaciones. El esquema tradicional de tres columnas, utilizado cuando los cambios son de carácter puntual y permiten una comparación directa entre artículos en el mismo orden, resulta insuficiente en este caso, en la medida en que la reorganización del articulado dificulta establecer correspondencias lineales entre el texto aprobado en Cámara y el texto propuesto para primer debate en Senado. En su lugar, el pliego se estructura de manera que permita identificar con claridad la relación material entre las disposiciones del texto aprobado en Cámara y las normas propuestas en esta ponencia, aun cuando exista una reorganización de su ubicación o una reformulación de su contenido. Para ello, se adopta un esquema de cuatro columnas que facilita la comparación por contenidos sustanciales, sin afectar la integridad del texto de la iniciativa ni el alcance del análisis propuesto.

En consecuencia, el cuadro de modificaciones se organiza en cuatro columnas, así:

CONTENIDO SUSTANCIAL	TEXTO APROBADO EN CÁMARA DE REPRESENTANTES	TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE EN SENADO	COMENTARIO
Título	"POR LA CUAL SE DICTAN NORMAS PARA GARANTIZAR EL DERECHO A LA SEGURIDAD, INTEGRIDAD Y VIDA DE LAS PERSONAS EN LAS VÍAS DE COLOMBIA MEDIANTE LA CREACIÓN DEL SISTEMA DE SANCIÓN POR PUNTOS Y DEL SISTEMA DE LICENCIAMIENTO GRADUAL Y SE MODIFICA LA LEY 769 DE 2002"	"Por la cual se crean los sistemas de sanción por puntos y de licenciamiento gradual, se modifica la Ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones"	Se conserva la referencia a la creación del sistema de sanción por puntos, al sistema de licenciamiento gradual y a la modificación de la Ley 769 de 2002. El título se reformula para presentar de forma más directa el contenido de la iniciativa, por lo que se suprime la fórmula extensa sobre la garantía del derecho a la seguridad, integridad y vida de las personas en las vías. También se elimina la reiteración del término «sistemas» y se agrega la expresión «se dictan otras disposiciones», dado que el texto propuesto incluye disposiciones complementarias que no quedan comprendidas exclusivamente en la creación de los dos sistemas.
Título del Capítulo I	CAPÍTULO I OBJETO Y PRINCIPIOS	CAPÍTULO I DISPOSICIONES GENERALES	El Capítulo I pasa de denominarse «Objeto y principios» a «Disposiciones

Página 18

			generales. El cambio obedece a que el capítulo propuesto no se limita al objeto y los principios del proyecto, sino que también incorpora algunas definiciones básicas.
Objeto de la ley	ARTÍCULO 1º. Objeto y alcance. El objeto de la presente ley es garantizar el derecho a la vida, a la integridad personal y a la salud de las personas en el sistema de tránsito y transporte terrestre mediante la seguridad vial con enfoque de Sistema Seguro, regulando de manera gradual el proceso de sanción por puntos y de licenciamiento de conducción gradual para conductores noveles.	ARTÍCULO 1. OBJETO. La presente ley tiene por objeto fortalecer la seguridad vial mediante la creación y regulación del sistema de sanción por puntos y del sistema de licenciamiento gradual para conductores noveles, los cuales están orientados a reducir la ocurrencia de siniestros viales, en especial aquellos asociados a infractores reincidentes.	Se reformula el objeto para hacerlo más directo y vincularlo con la creación y regulación de los dos sistemas creados por el proyecto. Se sustituye la referencia general a los derechos a la vida, la integridad personal y la salud por una formulación centrada en el fortalecimiento de la seguridad vial y la reducción de siniestros viales, especialmente los asociados a infractores reincidentes. La alusión al enfoque de Sistema Seguro se traslada al artículo de principios, mediante la remisión a la Ley 2251 de 2022, que ya incorpora dicho enfoque dentro de los principios generales de seguridad vial. Además, la definición de conductor novel se ubica en un artículo independiente, con el fin de separar el objeto de la ley de los conceptos necesarios para su aplicación.
Principios	ARTÍCULO 2º. Principios generales. Los principios bajo los que se rige la presente ley son los consagrados en artículo 2 de la Ley 2251 del 2022 o norma que lo modifique o lo sustituya.	ARTÍCULO 2. PRINCIPIOS. La presente ley se rige por los principios consagrados en el artículo 2 de la Ley 2251 de 2022, o en la norma que lo modifique o sustituya.	Se mantiene la remisión al artículo 2 de la Ley 2251 de 2022 como marco de principios aplicable a la ley. Únicamente se hacen ajustes de redacción.
Definiciones	[Sin correspondencia directa en el texto aprobado en Cámara. Artículo nuevo]	ARTÍCULO 3. DEFINICIONES. Para los efectos de la presente ley, se adoptan las siguientes definiciones: Conductor novel: Persona que, independientemente de su edad, obtiene por primera vez habilitación para conducir vehículos destinados al servicio particular o autorización para	Se incorpora un artículo autónomo de definiciones, inexistente en el texto aprobado en Cámara, con el fin de sistematizar y precisar los conceptos básicos de la ley. En el texto de Cámara, estos elementos se encontraban dispersos, en particular en el artículo 1 (definición de conductor

Página 19

			conducirlos en una nueva categoría, siempre que esta no se encuentre comprendida por otra de la cual ya sea titular, y que durante el periodo de práctica quede sujeta a las condiciones y restricciones del sistema de licenciamiento gradual.
			Periodo de práctica: Etapa inicial del sistema de licenciamiento gradual durante la cual la habilitación para conducir otorgada al conductor novel queda sujeta a las condiciones y restricciones establecidas en la presente ley.
			Sistema de licenciamiento gradual: Esquema aplicable a los conductores noveles, en virtud del cual estos quedan sometidos al periodo de práctica.
			Sistema de sanción por puntos: Conjunto de reglas mediante las cuales se asignan, pierden, recuperan y adicionan puntos asociados a la licencia de conducción. La pérdida de puntos se produce en función de las infracciones de tránsito cometidas y la pérdida total del puntaje puede dar lugar a la suspensión o cancelación de la licencia de conducción.
Título del Capítulo II	CAPÍTULO II SISTEMA DE SANCIÓN POR PUNTOS	CAPÍTULO II SISTEMA DE SANCIÓN POR PUNTOS	Sin modificaciones.
Creación del sistema de sanción por puntos	ARTÍCULO 3º. Creación del Sistema de Sanción por Puntos. Créase el Sistema de Sanción por Puntos, sistema que tiene como finalidad aumentar el nivel de cumplimiento de las normas de tránsito a través de la asignación de veinte (20) puntos a cada ciudadano que cuente con licencia de conducción, para vehículos de servicios particular y cuarenta (40)	ARTÍCULO 4. CREACIÓN DEL SISTEMA DE SANCIÓN POR PUNTOS. Créase el sistema de sanción por puntos, mediante el cual se asignan, pierden y recuperan puntos asociados a la licencia de conducción, de conformidad con lo establecido en la presente ley. El sistema se aplicará a todos los titulares de licencia de conducción y operará	Se mantiene la creación del sistema de sanción por puntos y su aplicación sin perjuicio de las demás sanciones establecidas en la legislación vigente. La redacción se ajusta para describir el sistema a partir de sus elementos estructurales: asignación, pérdida y recuperación de puntos

Página 20

	puntos para vehículos de servicio público, especial, mixto o de carga, puntos que se irán restando en función del tipo de infracción a las normas de tránsito cometidas. El Sistema de Sanción por Puntos se aplica sin perjuicio de las demás sanciones que correspondan por la comisión de la infracción.	sin perjuicio de las demás sanciones previstas en la legislación vigente.	asociados a la licencia de conducción. Se suprime de este artículo la asignación inicial diferenciada de puntos, porque esta materia se regula de manera específica en el artículo siguiente. También se reemplaza la referencia a «cada ciudadano» por «todos los titulares de licencia de conducción», expresión más precisa frente al ámbito de aplicación del sistema.
Asignación inicial de puntos	ARTÍCULO 4º. Asignación de puntos. A todos los titulares actuales y futuros de una licencia de conducción que los habilite para conducir vehículos particulares, se les asignará un total de 25 (veinticinco) puntos de manera inicial. A los ciudadanos que posean licencia de conducción que los habilite para conducir vehículos de servicio público, especial, mixto o de carga, se les asignará un total de cuarenta (40) puntos de manera inicial. Los veinticinco (25) puntos asignados tendrán un periodo máximo de dos (2) años. Luceo de este periodo, a cada titular se le volverán a asignar los veinticinco (25) puntos correspondientes, si durante el periodo anterior de los tres (3) años el titular no perdió ningún punto, recibirá dos (2) puntos adicionales. El máximo de puntos a acumular será de veintisiete (27) puntos. En caso de que el titular de la licencia pierda la totalidad de los puntos antes de cumplirse el periodo máximo de dos (2) años, operará el fenómeno de la suspensión automática de la licencia de conducción, los puntos se le volverán a asignar una vez cese la suspensión o la cancelación respectiva de la licencia de tránsito.	ARTÍCULO 5. ASIGNACIÓN INICIAL DE PUNTOS. Como base para la aplicación del sistema de sanción por puntos, a cada licencia de conducción se le asignarán inicialmente veintiséis (26) puntos cuando habilite para conducir vehículos de servicio particular, y treinta y seis (36) puntos cuando habilite para conducir vehículos de servicio público.	La asignación inicial de puntos se conserva como base del sistema, pero se ajusta su estructura. En primer lugar, se reemplaza la referencia a vehículos de «servicio público, especial, mixto o de carga» por la distinción entre licencias que habilitan para conducir vehículos de servicio particular y licencias que habilitan para conducir vehículos de servicio público. Dado que los puntos están asociados a la licencia de conducción, su asignación debe fundarse en condiciones que constan en ella. Por esta razón, no se toman como criterio modalidades o características del servicio que no hacen parte de la categoría registrada en la licencia. En segundo lugar, se modifican los puntajes iniciales: para servicio particular se pasa de 25 a 26 puntos y para servicio público de 40 a 36 puntos. Esta diferencia reconoce que los conductores habilitados para conducir vehículos de servicio público suelen tener una mayor exposición al tránsito por la naturaleza de su actividad, pero también que esa misma actividad

Página 21

	El titular que perdió la totalidad de los puntos iniciará con una nueva asignación de veinte (20) puntos. En caso de imponerse una suspensión de la licencia por causa diferente al agotamiento de los puntos, estos se asignarán nuevamente al cumplimiento de la sanción, siempre que la misma sea suspender a dos (2) años.		origina un estándar reforzado de responsabilidad en el cumplimiento de las normas. Por ello, se conserva un puntaje inicial superior frente al servicio particular, aunque se reduce el margen aprobado en Cámara para evitar que el sistema pierda efecto preventivo frente a conductores que desarrollan una actividad de mayor impacto en la seguridad vial. El ajuste también permite articular la asignación inicial con el esquema de adición de puntos por buen comportamiento, de manera que los titulares puedan llegar progresivamente a toques de 30 y 40 puntos, respectivamente.
	Parágrafo 1. El Sistema Integrado de Información Multas y Sanciones por Infracciones de Tránsito (SIMIT) deberá generar alertas electrónicas preventivas a los titulares de licencia cuando acumulen más del setenta por ciento (70%) de los puntos descontados.		Se elimina la regla según la cual los puntos tendrían una vigencia máxima de dos años y se adopta un sistema de puntaje continuo. Bajo este esquema, los puntos asignados se mantienen mientras no se pierdan por la comisión de infracciones o se modifican por recuperación o adición. Este cambio busca que el sistema tenga un efecto sostenido en el tiempo y no se limite a ventanas temporales fijas, de modo que el historial de comportamiento del conductor incida de manera real en su permanencia en el sistema. La supresión de la vigencia evita que conductas infractoras reiteradas queden sin consecuencias cuando se distribuyen en el tiempo. En el modelo aprobado en Cámara, un conductor podía mantener la condición de reincidente si lograba espaciar las infracciones.

Página 22

			dentro de los periodos de reinicio del puntaje. El esquema continuo corrige ese efecto y fortalece el propósito preventivo del sistema, en particular frente a la reincidencia. Las demás reglas del artículo aprobado en Cámara, relativas a la resignación de puntos, la pérdida total del puntaje y las alertas del SIMT, se ubican en disposiciones independientes para darles un tratamiento separado dentro del sistema.
Pérdida de puntos	ARTÍCULO 5º. Descuento de puntos. Las autoridades de tránsito competentes de adelantar el proceso contravencional descontarán los puntos al conductor que sea sancionado y no acepte la comisión de las siguientes infracciones: A. Se descontarán 3 puntos por la comisión de las infracciones del literal B del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, excepto en el caso de las infracciones B.22 y C.5 en las que se descontarán 7 puntos. B. Se descontarán 5 puntos por la comisión de las infracciones del literal C del artículo 10 de la Ley 759 de 2002 y por el incumplimiento de las obligaciones de velar de los literales b), c) y d) del artículo 10 de la Ley 2161 de 2021. Se exceptúan de lo anterior las infracciones C.6, C.32, C.35, en las cuales se descontarán 10 puntos. C. Se descontarán 8 puntos por la comisión de las infracciones del literal D, E y F del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, por el	ARTÍCULO 6º. PÉRDIDA DE PUNTOS. Los puntos asignados a la licencia de conducción disminuirán en función de las infracciones de tránsito cometidas. La pérdida de puntos se aplicará por cada infracción de manera individual y oscilará entre cuatro (4) y diez (10) puntos, de conformidad con las siguientes reglas: 1. Se perderán cuatro (4) puntos por la comisión de las siguientes infracciones previstas en el artículo 131 del Código Nacional de Tránsito: a) Las del literal B, excepto la infracción B.22. b) La infracción D.12. 2. Se perderán seis (6) puntos por la comisión de las siguientes infracciones previstas en el artículo 131 del Código Nacional de Tránsito: a) Las del literal C, excepto las infracciones C.5, C.6, C.32, C.35 y la C.29 cuando el exceso de velocidad supere los veinticinco kilómetros por hora (25 km/h).	El título del artículo se modifica para sustituir la expresión «descuento de puntos» por «pérdida de puntos», denominación más adecuada para describir la consecuencia que se produce sobre el puntaje asociado a la licencia de conducción. También se modifica la estructura de la disposición: en lugar de iniciar con la autoridad encargada de descontar los puntos al conductor sancionado, el texto propuesto parte de la regla sustantiva según la cual los puntos asignados a la licencia disminuyen en función de las infracciones cometidas. Con ello se evita mezclar en este artículo reglas de competencia o trámite, que se regulan en otras disposiciones, con la definición material de las pérdidas aplicables. Se corrige la formulación aprobada en Cámara, que hacía referencia al conductor «que sea sancionado y no acepte» la infracción. Esa redacción podía generar dudas, porque la orden de comparendo no constituye por sí misma una sanción.

			Incumplimiento de las obligaciones de velar de los literales a) y a) del artículo 10 de la Ley 2161 de 2021 y por exceder la velocidad máxima permitida por más de 25 km/h. Se exceptúan de lo anterior la infracción del literal D.12 en la cual se descontarán 3 puntos por la comisión de la comisión de la infracción. Parágrafo 1º. El descuento de puntos se aplicará de manera individual por cada una de las infracciones cometidas, en caso de que el inculcado acepte la comisión de la infracción y asista a los cursos sobre normas de tránsito, únicamente se le descontará la mitad de los puntos establecidos en el presente artículo. Parágrafo 2º. Las sanciones correspondientes por la pérdida de la totalidad de los puntos se aplicarán sin perjuicio de las demás sanciones administrativas o penales a las que pueda conllevar la comisión de una misma conducta.
Pérdida única de puntos por la misma infracción detectada en un mismo día mediante medios tecnológicos			ARTÍCULO NUEVO. En todo caso, si la comisión de una conducta se causare falta de un documento, y la misma fuera detectada o causada mediante sistemas de foto detección o foto multas, las varias sanciones que se pudieren producir en un mismo día, solo darán lugar a la reducción de los puntos de una de las conductas sin que pueda reducir por cada conducta causada cuando la misma obedece a la misma causa. 3. Se perderán ocho (8) puntos por la comisión de las siguientes infracciones previstas en el artículo 131 del Código Nacional de Tránsito: a) La infracción B.22. b) La infracción C.5. c) Las de los literales D, E y F, excepto las infracciones D.2 y D.12. 4. Se perderán diez (10) puntos por la comisión de las siguientes infracciones previstas en el artículo 131 del Código Nacional de Tránsito: a) La infracción C.6. b) La infracción C.29, cuando el exceso de velocidad supere los veinticinco kilómetros por hora (25 km/h). c) La infracción C.32. d) La infracción C.35. e) La infracción D.2. 5. Por incumplir las obligaciones de velar previstas en los literales a) y b) del artículo 10 de la Ley 2161 de 2021, se perderán diez (10) puntos de los asignados a la licencia de conducción del propietario del vehículo automotor con el que se cometían las infracciones D.2 o C.35 del artículo 131 del Código Nacional de Tránsito. PARAGRAFO 1. Cuando el infractor acepte la comisión de la infracción y, dentro de los veinte (20) días siguientes a la orden de comparendo, pague el valor de la multa que corresponda y asista a un curso sobre normas de tránsito en un organismo de tránsito o centro de enseñanza

		automovilística o un centro integral de atención, debidamente registrados ante el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), perderá únicamente el cincuenta por ciento (50%) de los puntos que correspondan conforme a lo previsto en el presente artículo. PARAGRAFO 2. Cuando en un mismo día se impongan varias órdenes de comparendo mediante sistemas automáticos, semiautomáticos u otros medios tecnológicos para la detección de infracciones de tránsito, y estas correspondan a la misma infracción, solo habrá lugar a una pérdida de puntos respecto de la misma licencia de conducción.	de las infracciones y mejora la operatividad del sistema. En desarrollo de la nueva escala, se reorganiza la clasificación de las infracciones para que cada regla corresponda claramente al literal o a la infracción específica del artículo 131 del Código Nacional de Tránsito. El texto aprobado en Cámara partía de bloques generales por literales, pero incorporaba excepciones de manera desordenada, al punto de incluir dentro de la regla aplicable al literal B una infracción perteneciente al literal C, como ocurría con la infracción C.5. La propuesta corrige esa técnica y ubica cada infracción en el grupo que le corresponde, lo que facilita la lectura de la norma, reduce dudas de aplicación y permite una operación más clara en los sistemas de información. La regla general se mantiene con una lógica progresiva: las infracciones del literal B se ubican, por regla general, en el rango de cuatro (4) puntos; las del literal C, en el de seis (6) puntos; y las de los literales D, E y F, en el de ocho (8) puntos. Sin embargo, se conservan excepciones para reflejar diferencias relevantes de gravedad dentro de un mismo literal. Por esa razón, no todas las infracciones de un literal reciben necesariamente el mismo tratamiento, sino que algunas se ubican en un rango superior o inferior según su incidencia en la seguridad vial, la protección de terceros o la coherencia del sistema.
--	--	--	---

			La infracción D.12 se mantiene en el rango de menor pérdida, como ya lo hacía el texto aprobado en Cámara, pero se ajusta de tres (3) a cuatro (4) puntos para conservar la nueva escala de números pares. En cambio, las infracciones B.22 y C.5 se ubican en el rango de ocho (8) puntos, con lo cual se conserva el tratamiento agravado que Cámara les había dado frente a la regla general de sus respectivos literales, pero ajustado a la nueva escala. Las infracciones C.6, C.32 y C.35 conservan el tratamiento de diez (10) puntos que trae el texto aprobado en Cámara, por tratarse de conductas que justifican una consecuencia más intensa dentro del sistema. Además, se incorpora la infracción D.2 en ese mismo rango, con el fin de reforzar el tratamiento de las conductas relacionadas con condiciones objetivas indispensables para la circulación del vehículo y articular esta regla con las obligaciones de velar a cargo del propietario. La infracción C.29 recibe un tratamiento específico para precisar la forma en que el texto aprobado en Cámara regulaba el exceso de velocidad. En Cámara, el exceso superior a veinticinco kilómetros por hora (25 km/h) aparecía como una referencia aislada dentro de la regla aplicable a las infracciones de los literales D, E y F, aun cuando conducir a velocidad superior a la máxima permitida correspondía a la infracción
--	--	--	---

		<p>C29 del artículo 131 del Código Nacional de Tránsito. Por ello, el texto propuesto reubica esa consecuencia dentro de la infracción que jurídicamente le corresponde. Con la nueva redacción, la infracción C.29 conserva, como regla general, la pérdida de seis (6) puntos, aplicable a las infracciones del literal C. Cuando el exceso de velocidad supera los veinticinco kilómetros por hora (25 km/h), la pérdida asciende a diez (10) puntos. Se mantiene así una consecuencia más severa para los excesos graves de velocidad, ahora dentro de la infracción correcta y con una graduación más clara no todo exceso recibe el mismo tratamiento y la pérdida aumenta cuando la conducta revela un mayor riesgo para la seguridad vial.</p> <p>También se ajusta el tratamiento de las obligaciones de velar previstas en el artículo 10 de la Ley 2161 de 2021. El texto aprobado en Cámara incluía los literales a), b), c), d) y e), con pérdidas de puntos diferenciadas. El texto propuesto limita esta consecuencia a los literales a) y b), relacionados con la obligación de contar con SOAT y de realizar la revisión técnico-mecánica en los plazos legales, obligaciones cuyo incumplimiento se materializa en las infracciones D.2 o C.35 del artículo 131 del Código Nacional de Tránsito, respectivamente.</p> <p>La modificación toma en cuenta la Sentencia C-321 de 2022 de la Corte Constitucional, que declaró</p>	<p>Página 27</p>		<p>exequible el artículo 10 de la Ley 2161 de 2021 a partir de una lectura compatible con el debido proceso, la presunción de inocencia y el principio de responsabilidad personal. Bajo ese entendimiento, la obligación de velar no autoriza una responsabilidad automática del propietario por el solo hecho de ser dueño del vehículo, sino que exige verificar, dentro del procedimiento contravencional, el incumplimiento de un deber que le sea atribuible. Por esa razón, la pérdida de puntos a cargo del propietario se circunscribe a los deberes que recaen directamente sobre él y que se refieren a condiciones objetivas del vehículo: contar con SOAT vigente y tener al día la revisión técnico-mecánica. En cambio, se excluyen los literales c), d) y e), relativos a circulación por lugares u horarios permitidos, exceso de velocidad y respeto de la luz roja del semáforo, porque estas conductas dependen ordinariamente de quien conduce el vehículo y su imputación al propietario exige una valoración específica de responsabilidad. Esta delimitación evita trasladar a la licencia del propietario una consecuencia personal como la pérdida de puntos por conductas que pueden no haber sido realizadas por él.</p> <p>La regla según la cual la pérdida de puntos se aplica de manera individual por cada infracción deja de estar ubicada en el párrafo y pasa al inciso inicial del artículo, por tratarse de una regla general del sistema. El</p>	<p>Página 28</p>
		<p>párrafo 1 se concentra en regular la pérdida reducida de puntos, bajo una lógica semejante a la del artículo 136 del Código Nacional de Tránsito para la reducción de la multa. En consecuencia, el beneficio procede cuando, una vez surtida la orden de comparendo, el infractor acepta la comisión de la infracción, paga el valor de la multa que corresponda y asiste al curso dentro de los veinte (20) días siguientes. Esta fórmula reconoce que el comparendo no constituye la sanción, sino el acto que informa la orden de infracción y da inicio al procedimiento contravencional; por eso, la reducción de puntos se asocia a la aceptación temprana de la infracción y evita el desgaste administrativo propio de la impugnación, la audiencia, la práctica de pruebas y la decisión sancionatoria. El término de veinte (20) días se toma como referencia del plazo máximo previsto en el artículo 136 para acceder a la reducción de la multa.</p> <p>Cabe mencionar que el párrafo 1 toma del artículo 7 aprobado en Cámara la referencia al curso sobre normas de tránsito, a las entidades ante las cuales puede realizarse y al término contado desde la orden de comparendo. Esta regla se ubica en el artículo sobre pérdida de puntos porque no opera como un mecanismo posterior de recuperación parcial, sino como una condición para acceder a la pérdida reducida cuando el infractor acepta la infracción y paga la multa correspondiente. Además, la</p>	<p>Página 29</p>		<p>referencia a los organismos de tránsito, centros de enseñanza automovilística y centros integrales de atención debidamente registrados ante el RUNT guarda coherencia con la regulación vigente del Código Nacional de Tránsito sobre los cursos asociados a los beneficios por aceptación y pago de infracciones. De esta forma, el texto propuesto integra en una misma disposición la regla material de pérdida de puntos y las condiciones para reducirla, evitando dispersar en otro artículo elementos que hacen parte del mismo beneficio.</p> <p>El párrafo aprobado en Cámara sobre la aplicación de las sanciones por pérdida total de puntos se retira de este artículo, porque esa materia se desarrolla en las disposiciones específicas sobre pérdida total del puntaje y consecuencias sobre la licencia de conducción. De esta forma, el artículo queda concentrado en determinar cuántos puntos se pierden por cada infracción.</p> <p>La regla del párrafo 2 retorna y reformula el artículo 21 del texto aprobado en Cámara, relativo a varias detecciones en un mismo día mediante sistemas de fotodetección o fotomultas. El texto propuesto reubica esa materia dentro del artículo sobre pérdida de puntos, por tratarse de una regla directamente relacionada con la forma en que se afecta el puntaje de la licencia. Además, se corrige la redacción para sustituir</p>	<p>Página 30</p>

<p>Procedimiento y registro de la pérdida de puntos</p>	<p>ARTÍCULO 6°. Procedimiento. La autoridad de tránsito competente deberá notificar al presunto infractor del descuento de puntos en medio del proceso contravencional establecido en el artículo 135 de la Ley 769 de 2002 o norma que la modifique o la sustituya.</p> <p>En la orden de comparendo se le informará al ciudadano los puntos que pueden llegar a descontarse por la comisión de la infracción de tránsito correspondiente, tanto si la imposición del comparendo se realiza de manera presencial o si se realiza a través del servicio de medios técnicos y tecnológicos.</p> <p>Una vez la imposición de la multa quede en firme, la autoridad de tránsito tendrá veintuno (21) días hábiles para realizar el descuento de los puntos en el SIMIT.</p>	<p>expresiones imprecisas como «si la comisión de una conducta se causare falta de un documento», «detectada o causada» y «las varias sanciones», por una fórmula más clara: cuando en un mismo día se impongan varias órdenes de comparendo mediante sistemas automáticos, semiautomáticos u otros medios tecnológicos por la misma infracción, solo habrá lugar a una pérdida de puntos respecto de la misma licencia de conducción. Con ello se conserva el propósito de evitar pérdidas múltiples de puntos por una misma situación detectada tecnológicamente en un mismo día, pero se mejora la precisión jurídica de la regla y se evita afectar la imposición de las multas u otras consecuencias que correspondan conforme al régimen de tránsito.</p> <p>El artículo se reformula para distinguir con mayor claridad entre la orden de comparendo, el procedimiento contravencional, la imposición de la sanción y el registro de la pérdida de puntos. El texto aprobado en Cámara hacía referencia a la notificación del «descuento de puntos» en medio del procedimiento contravencional, el texto propuesto arcaica que la pérdida de puntos solo se aplica como consecuencia de la infracción, tanto cuando la imposición del comparendo se haga de manera presencial como cuando la infracción sea detectada mediante sistemas automáticos, semiautomáticos u otros medios tecnológicos.</p>	<p>Una vez la sanción quede en firme, la autoridad de tránsito que la haya impuesto deberá registrar la pérdida de puntos dentro de los veinte (20) días hábiles siguientes, en los sistemas de información correspondientes, interoperables con el RUNT y el Sistema Integrado de Información sobre las Multas y Sanciones por Infracciones de Tránsito (SIMIT), conforme a lo previsto en la legislación que expida el Ministerio de Transporte.</p>	<p>comparendo y se refuerza la garantía del debido proceso.</p> <p>También se ajusta la forma en que se informa al presunto infractor sobre la eventual afectación del puntaje. En lugar de referirse de manera general al «ciudadano», se establece que en la orden de Tránsito (SIMIT), conforme a lo previsto en la legislación que expida el Ministerio de Transporte.</p> <p>También se refuerza la precisión es relevante porque, en esa etapa, todavía no existe sanción en firme, sino una presunta infracción que debe tramitarse conforme al procedimiento contravencional del Código Nacional de Tránsito. La expresión «descuotados» se mantiene en este inciso como referencia operativa a la afectación posterior del puntaje, sin modificar la categoría sustantiva adoptada por el proyecto, que es la pérdida de puntos.</p> <p>Se actualiza la referencia a las infracciones detectadas mediante tecnología. El texto aprobado en Cámara hablaba del «servicio de medios técnicos y tecnológicos»; el texto propuesto utiliza la expresión «sistemas automáticos, semiautomáticos u otros medios tecnológicos», que describe de manera más precisa los mecanismos de detección utilizados en materia de tránsito y guarda coherencia con las demás disposiciones de la ley y la normativa vigente.</p> <p>En cuanto al registro, se reemplaza la regla según la cual, una vez la multa quedara</p>
<p>Recuperación total de puntos por reincidencia</p>	<p>(Correspondencia directa con el artículo 7 del texto aprobado en Cámara)</p>	<p>ARTÍCULO 8. RECUPERACIÓN TOTAL DE PUNTOS POR NO REINCIDENCIA. El titular de la licencia de conducción que haya perdido puntos parcialmente recuperará automáticamente la totalidad del puntaje inicial asignado a su licencia cuando transcurran dos (2) años continuos.</p> <p>en firme, la autoridad tendrá veintún (21) días hábiles para realizar el descuento en el SIMIT. El texto propuesto señala que, una vez la sanción quede en firme, la autoridad de tránsito que la haya impuesto deberá registrar la pérdida de puntos dentro de los veinte (20) días hábiles siguientes, en los sistemas de información correspondientes, interoperables con el RUNT y el SIMIT. El ajuste del término busca adoptar un plazo más uniforme y de fácil cómputo, sin alterar de manera sustancial el margen operativo otorgado a la autoridad de tránsito. Además, el cambio principal no radica en la reducción de un día, sino en precisar que el registro debe efectuarse una vez la sanción quede en firme y reflejarse en los sistemas de información que soportan la información del conductor, la licencia y las sanciones.</p> <p>Finalmente, se incorpora una remisión a la legislación del Ministerio de Transporte para definir los aspectos operativos del registro y la interoperabilidad. Esta previsión es necesaria porque la aplicación efectiva del sistema de sanción por puntos exige ajustes técnicos en los sistemas de información y coordinación entre las autoridades de tránsito, el RUNT y el SIMIT.</p>	<p>sin que reincida en la comisión de infracciones de tránsito que conlleven pérdida de puntos.</p> <p>El término previsto en el presente artículo no se computará durante el tiempo en que la licencia de conducción se encuentre suspendida.</p>	<p>recuperación parcial mediante curso. En particular, dicho artículo señalaba que podía recuperarse la totalidad de los puntos perdidos después de dieciocho (18) meses, sin cometer infracciones (aunque luego incurre en una inconsistencia al decir «el periodo de un año»). El texto propuesto satura esa regla y la regula de manera independiente, porque se trata de un mecanismo distinto al curso de recuperación parcial.</p> <p>La regla también debe entenderse en relación con el artículo 4 aprobado en Cámara, que establecía una vigencia máxima de dos (2) años para los puntos y una reasignación periódica del puntaje. La ponencia abandona ese modelo y adopta un sistema de puntaje continuo, en el que los puntos no se rehicieran automáticamente por el simple paso del tiempo, sino que se mantienen, se pierden, se recuperan o se adicionan según el comportamiento del titular de la licencia.</p> <p>La recuperación total se limita a quienes, hayan perdido puntos parcialmente. Con ello se mantiene la diferencia entre la pérdida parcial del puntaje, que puede corregirse por buen comportamiento posterior, y la pérdida total de puntos, que activa consecuencias específicas sobre la licencia de conducción y se regula en artículos posteriores.</p> <p>También se sustituye la referencia a la recuperación de «la totalidad de los puntos perdidos» por la recuperación</p>
<p>Recuperación total de puntos por reincidencia</p>	<p>(Correspondencia directa con el artículo 7 del texto aprobado en Cámara)</p>	<p>Se crea un artículo autónomo para regular la recuperación total del puntaje inicial por no reincidencia. En el texto aprobado en Cámara, esta materia aparecía parcialmente en el artículo 7, dentro de una disposición dedicada principalmente a la</p>	<p>sin que reincida en la comisión de infracciones de tránsito que conlleven pérdida de puntos.</p> <p>El término previsto en el presente artículo no se computará durante el tiempo en que la licencia de conducción se encuentre suspendida.</p>	<p>recuperación parcial mediante curso. En particular, dicho artículo señalaba que podía recuperarse la totalidad de los puntos perdidos después de dieciocho (18) meses, sin cometer infracciones (aunque luego incurre en una inconsistencia al decir «el periodo de un año»). El texto propuesto satura esa regla y la regula de manera independiente, porque se trata de un mecanismo distinto al curso de recuperación parcial.</p> <p>La regla también debe entenderse en relación con el artículo 4 aprobado en Cámara, que establecía una vigencia máxima de dos (2) años para los puntos y una reasignación periódica del puntaje. La ponencia abandona ese modelo y adopta un sistema de puntaje continuo, en el que los puntos no se rehicieran automáticamente por el simple paso del tiempo, sino que se mantienen, se pierden, se recuperan o se adicionan según el comportamiento del titular de la licencia.</p> <p>La recuperación total se limita a quienes, hayan perdido puntos parcialmente. Con ello se mantiene la diferencia entre la pérdida parcial del puntaje, que puede corregirse por buen comportamiento posterior, y la pérdida total de puntos, que activa consecuencias específicas sobre la licencia de conducción y se regula en artículos posteriores.</p> <p>También se sustituye la referencia a la recuperación de «la totalidad de los puntos perdidos» por la recuperación</p>

		<p>de «la totalidad del puntaje inicial asignado». Esta precisión evita confundir la recuperación del puntaje base con la adición de puntos por buen comportamiento, que corresponde a un incentivo diferente. En consecuencia, este artículo permite volver al puntaje inicial, mientras que los puntos adicionales se regulan por separado.</p> <p>El término para acceder a la recuperación total pasa de dieciocho (18) meses a dos (2) años continuos sin incurrir en infracciones que conlleven pérdida de puntos. En el nuevo modelo, la recuperación total se configura como un beneficio asociado a la no reincidencia durante un término continuo de dos (2) años, y no como un reinicio automático del puntaje por el simple paso del tiempo, el término de dos (2) años se cuenta a partir de la última infracción que haya generado pérdida parcial de puntos, pues desde ese momento puede verificarse si el titular reincide o no en infracciones que conlleven una nueva pérdida. Con ello se vincula la recuperación total con el comportamiento posterior del conductor y se evita que el sistema pierda eficacia frente a infractores que reiteran conductas en el tiempo.</p> <p>Finalmente, se establece que el término no se computará durante el tiempo en que la licencia se encuentre suspendida. Esta regla impide que el titular recupere automáticamente el puntaje mientras no está habilitado para conducir y asegura que el período de no reincidencia</p>
--	--	---

Página 35

		<p>puntaje, que operaba al cabo de dos (2) años, y la adición de dos (2) puntos adicionales, que exigía tres (3) años sin pérdida de puntos. La propuesta conserva la idea de premiar el buen comportamiento, pero la ajusta al nuevo modelo de puntaje continuo: al eliminarse la vigencia máxima de los puntos y el reinicio periódico del puntaje, la adición pasa a operar como un incentivo autónomo y sucesivo por períodos continuos de dos (2) años sin incurrir en infracciones que conlleven pérdida de puntos.</p> <p>También se corrige el alcance del tope máximo de acumulación. El artículo 4 aprobado en Cámara asignaba veinticinco (25) puntos a las licencias de servicio particular y cuarenta (40) puntos a las licencias de servicio público, pero al regular los puntos adicionales solo hacía referencia al máximo de veintisiete (27) puntos, sin establecer una regla equivalente para quienes tuvieran asignación inicial de cuarenta (40) puntos. El texto propuesto supera ese vacío y fija topes diferenciados: treinta (30) puntos para licencias que habiliten la conducción de vehículos de servicio particular y cuarenta (40) puntos para licencias que habiliten la conducción de vehículos de servicio público.</p> <p>Estos topes se articulan con la asignación inicial de veintiseis (26) y treinta y seis (36) puntos, respectivamente, y con la posibilidad de obtener dos adiciones sucesivas de dos (2) puntos cada una. De</p>
--	--	---

Página 37

<p>Puntos extra por reincidencia.</p>	<p>(Correspondencia directa con el artículo 4 del texto aprobado en Cámara)</p>	<p>ARTÍCULO 9. PUNTOS EXTRA POR NO REINCIDENCIA. El titular de la licencia de conducción que cuente con la totalidad del puntaje asignado inicialmente tendrá derecho a la adición de dos (2) puntos extra por cada período continuo de dos (2) años sin incurrir en infracciones que conlleven pérdida de puntos. Dicha adición procederá hasta alcanzar un máximo de treinta (30) puntos cuando la licencia habilite para conducir vehículos de servicio particular, y cuarenta (40) puntos cuando habilite para conducir vehículos de servicio público.</p> <p>La adición de puntos extra operará automáticamente. Para la primera adición, el término se contará desde la asignación inicial del puntaje o, si hubo pérdida parcial de puntos, desde la recuperación total del puntaje inicial conforme al artículo anterior. Para la segunda adición, el término se contará desde la fecha en que haya operado la primera.</p>	<p>corresponda a un lapso en el que el titular efectivamente podía ejercer la conducción.</p> <p>El artículo desarrolla de manera autónoma la regla de adición de puntos por no reincidencia que en el artículo 4 aprobado en Cámara aparecía mezclada con la asignación inicial, la vigencia del puntaje, la reasignación de puntos y las consecuencias por pérdida total. En particular, dicho artículo señalaba: «Si durante el período anterior de los tres (3) años el titular no perdió ningún punto, recibirá dos (2) puntos adicionales. El máximo de puntos a acumular será de veintisiete (27) puntos». El texto propuesto separa esta materia para darle un tratamiento propio como incentivo dentro del sistema de sanción por puntos.</p> <p>La regla se ajusta para que la adición de puntos extra solo proceda respecto del titular que cuente con la totalidad del puntaje asignado inicialmente. Con ello se diferencia la recuperación del puntaje inicial regulada en el artículo anterior, de la obtención de puntos adicionales por no reincidencia. En consecuencia, quien haya perdido puntos parcialmente primero debe recuperar la totalidad del puntaje inicial y solo a partir de allí puede empezar a causar el beneficio de puntos extra.</p> <p>Se modifica la lógica temporal del incentivo por no reincidencia. El texto aprobado en Cámara distinguía entre la reasignación periódica del</p>
---------------------------------------	---	--	--

Página 36

<p>Incentivo en la renovación de la licencia de conducción para vehículos de servicio público</p>	<p>ARTÍCULO NUEVO. Incentivos para conductores profesionales. Los conductores de servicio público de pasajeros y de carga que durante un período de tres (3) años no pierdan puntos dentro del Sistema de Sanción por Puntos, tendrán derecho a un descuento del cincuenta por ciento (50%) en la expedición o renovación de la licencia de conducción, financiado con recursos del Fondo de Seguridad Vial.</p>	<p>ARTÍCULO 10. INCENTIVO EN LA RENOVACIÓN DE LA LICENCIA DE CONDUCCIÓN PARA VEHÍCULOS DE SERVICIO PÚBLICO. Los titulares de licencia de conducción que habilite para conducir vehículos de servicio público tendrán derecho a un descuento del cincuenta por ciento (50%) sobre el valor total a su cargo por concepto del trámite de renovación de la licencia de conducción, siempre que durante el período de vigencia inmediatamente anterior no hayan perdido puntos en el sistema de sanción por puntos.</p> <p>PARÁGRAFO. El Ministerio de Transporte reglamentará las</p>	<p>esta manera, el sistema establece un incentivo real por la no reincidencia: quien conserve la totalidad del puntaje inicial y mantenga un comportamiento sostenido sin infracciones podrá aumentar progresivamente su margen de puntos, mientras que quien reincida no solo perderá puntos, sino también la posibilidad de acceder a ese beneficio.</p> <p>Finalmente, se precisa que la adición de puntos extra opera automáticamente y se define desde cuándo se cuenta el término para cada adición. Para la primera, el término se cuenta desde la asignación inicial del puntaje o, si hubo pérdida parcial, desde la recuperación total del puntaje inicial. Para la segunda, se cuenta desde la fecha en que haya operado la primera adición. Esta regla evita dudas sobre el inicio del cómputo y asegura que el beneficio responda efectivamente al comportamiento posterior del titular de la licencia.</p> <p>El artículo retoma el incentivo previsto en el artículo nuevo sobre «incentivos para conductores profesionales» del texto aprobado en Cámara y lo reformula para integrarlo de manera más precisa al sistema de sanción por puntos. En lugar de referirse a «conductores profesionales», expresión que no corresponde a una categoría definida en el Código Nacional de Tránsito, el texto propuesto lo dirige a los titulares de licencia de conducción que habilite para conducir vehículos de servicio público. Con ello, el beneficio queda vinculado a la licencia y no a una</p>
---	---	--	--

Página 38

		<p>condiciones y el procedimiento para hacer efectivo este beneficio.</p> <p>También se modifica el ámbito subjetivo del incentivo. El texto aprobado en Cámara lo reconocía a los conductores de servicio público de pasajeros y de carga; la propuesta lo circunscribe a los titulares de licencia que habilite para conducir vehículos de servicio público. Esta fórmula es más coherente con el diseño del sistema, porque los puntos se asignan a la licencia de conducción según habilite para conducir vehículos de servicio particular o de servicio público, y no según la modalidad específica de transporte en la que eventualmente se desempeñe el titular.</p> <p>El beneficio se cibe a la renovación de la licencia de conducción y se elimina la referencia a la expedición. Este cambio responde a la naturaleza del incentivo: la condición para acceder al descuento consiste en no haber perdido puntos durante el periodo de vigencia inmediatamente anterior, de modo que solo puede verificarse respecto de quien ya ha sido titular de una licencia y acude a renovarla. En la expedición inicial no existe un periodo previo que permita evaluar el comportamiento del titular dentro del sistema de sanción por puntos.</p> <p>La referencia al periodo de vigencia inmediatamente anterior se conecta con el régimen vigente de renovación de las licencias de</p>	<p>Página 39</p>
--	--	---	------------------

		<p>conducción. El artículo 22 de la Ley 769 de 2002 establece que las licencias para vehículos de servicio público tienen una vigencia de tres (3) años para conductores menores de sesenta (60) años y de un (1) año para mayores de sesenta (60) años, mientras que las licencias para vehículos de servicio particular tienen términos más amplos de vigencia. Por ello, el incentivo se dirige a quienes deben renovar con mayor frecuencia su licencia: si durante la vigencia inmediatamente anterior no pierden puntos en el sistema de sanción por puntos, el trámite de renovación tendrá un menor costo para el titular.</p> <p>El texto propuesto precisa que el descuento recaerá sobre el valor total a cargo del titular por concepto del trámite de renovación de la licencia de conducción. Con ello se busca que el beneficio sea claro y efectivo para el conductor, sin limitarlo a un componente aislado del trámite.</p> <p>Se elimina la referencia a la financiación con recursos del Fondo de Seguridad Vial prevista en el texto aprobado en Cámara. El beneficio no se configura como un subsidio financiado con una fuente específica, sino como un descuento aplicable al valor del trámite de renovación de la licencia de conducción. Con ello se evitan rigideces en la definición de la fuente de financiación y se mantiene la disposición como una norma habilitante, cuya implementación deberá ser definida en la reglamentación.</p>	<p>Página 40</p>
--	--	---	------------------

<p>Recuperación parcial de puntos mediante curso</p>	<p>ARTÍCULO 7º. Recuperación parcial del puntaje. El conductor que cometa las infracciones de los literales A, B, C, D y F del artículo 5 de esta ley, excepto los literales E.22, C.4, C.24, C.32, C.35 y C.38 del artículo 131 de la ley 769 de 2002, podrán recuperar la mitad de los puntos perdidos si asiste a un curso sobre normas de tránsito en un Organismo de Tránsito o en un Centro de Enseñanza Automovilística o un Centro Integral de atención debidamente registrados ante el RUNT dentro de los veinte (20) días hábiles siguientes a la orden de comparendo.</p> <p>Solo se podrá realizar un curso por la comisión de una infracción de tránsito.</p> <p>Cuando el titular de la licencia alcance los cero (0) puntos, no podrá recuperar parcialmente ningún puntaje a través de los cursos a los que se refiere el presente artículo.</p> <p>También se podrá recuperar la totalidad de los puntos perdidos si,</p>	<p>de acuerdo con el régimen tarifario y las condiciones operativas del trámite.</p> <p>Finalmente, se incorpora un parágrafo que atribuye al Ministerio de Transporte la reglamentación de las condiciones y el procedimiento para hacer efectivo el beneficio. Esta previsión permite definir aspectos operativos como la verificación de la pérdida de puntos durante la vigencia anterior, los componentes del trámite sobre los cuales se aplicará el descuento, las entidades responsables y la articulación con los sistemas de información correspondientes.</p> <p>El artículo conserva la recuperación parcial de puntos mediante curso, pero la reformula para diferenciarla del beneficio de pérdida reducida previsto en el parágrafo 1 del artículo 6. En ese parágrafo, el infractor obtiene una reducción del cincuenta por ciento (50%) de los puntos que perdería cuando acepta la infracción, paga la multa y asiste al curso dentro de los veinte (20) días siguientes a la orden de comparendo, evitando el desgaste administrativo propio de la impugnación y del adelantamiento integral del procedimiento contravencional. En cambio, este artículo opera en un momento posterior, cuando ya existe una sanción en firme y los puntos ya fueron perdidos.</p> <p>Por esa diferencia, se sustituye la recuperación de «la mitad de los puntos perdidos» por una recuperación fija de dos (2)</p>	<p>Página 41</p>
--	---	---	------------------

<p>luego de cometida una (1) infracción, se pasa un periodo de dieciocho (18) meses sin cometer cualquiera de las infracciones del artículo 131 de la Ley 769 de 2002. El periodo de un año se comienza a contar desde la fecha en que la multa queda en firme. En este último caso, tampoco se podrá recuperar la totalidad del puntaje cuando se alcancen los cero (0) puntos.</p> <p>El organismo de tránsito, el Centro de enseñanza automovilística o el Centro integral de atención debidamente registrado en el RUNT, ante el cual se realiza el curso, deberá reportarlo al SIMT y al organismo de tránsito respectivo donde se adelantó el trámite sancionatorio por la comisión de la infracción, dando cuenta de la aprobación del curso, para lo cual tendrán un día hábil a partir de la terminación del mismo para efectos de la recuperación parcial de puntajes. El incumplimiento de esta disposición será sancionado por la Superintendencia de Puertos y Transportes.</p>	<p>habrá lugar a la recuperación parcial de puntos por esa infracción.</p> <p>PARÁGRAFO 1. El organismo de tránsito, el centro de enseñanza automovilística o el centro integral de atención ante el cual se realiza el curso deberá reportar su aprobación dentro del día hábil siguiente a su terminación, a través de los sistemas de información que define el Ministerio de Transporte, interoperables con el RUNT y el SIMT.</p> <p>PARÁGRAFO 2. Dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes al reporte de aprobación del curso, la autoridad de tránsito que haya impuesto la sanción, con base en dicho reporte, efectuará el abono de los puntos recuperados.</p> <p>PARÁGRAFO 3. La Superintendencia de Transporte ejercerá la vigilancia y control sobre el cumplimiento de lo dispuesto en este artículo.</p>	<p>puntos por infracción. Esta fórmula mantiene un incentivo real para que el titular apruebe el curso, especialmente porque cada punto resulta relevante para quien ya ha perdido puntaje, pero evita otorgar el mismo beneficio a quien espera hasta después de la firmeza de la sanción que a quien acepta tempranamente la infracción. Aunque en las infracciones de cuatro (4) puntos la recuperación de dos (2) puntos equivale al cincuenta por ciento (50%) de los puntos perdidos, ello resulta razonable por tratarse de un delito de menor gravedad dentro de la escala del sistema.</p> <p>También se precisa que el beneficio solo procede cuando el titular no haya alcanzado la pérdida total de los puntos asignados. Con ello se conserva la regla aprobada en Cámara según la cual, cuando el titular alcance cero (0) puntos, no puede recuperar parcialmente el puntaje mediante cursos, y se articula esta disposición con las consecuencias específicas previstas para la pérdida total.</p> <p>Se mantiene la regla según la cual solo podrá accederse al beneficio una vez por cada infracción, pero se formula de manera más clara al señalar que la recuperación procede «por una sola vez respecto de cada infracción». Además, se conserva la posibilidad de realizar el curso ante un organismo de tránsito, un centro de enseñanza automovilística o un centro integral de atención, debidamente registrados ante el RUNT.</p>	<p>Página 42</p>
--	--	--	------------------

		<p>Se modifica el universo de infracciones excluidas. El texto aprobado en Cámara contenía una lista de exculpaciones referida a infracciones específicas, algunas de las cuales no guardaban correspondencia clara con la nueva escala de puntos. El texto propuesto adopta un criterio general: el beneficio no procede frente a infracciones que tengan asignada una pérdida de diez (10) puntos. Con ello se evita una enumeración disperse y se reserva la recuperación parcial para infracciones de menor o mediana gravedad.</p> <p>El beneficio tampoco procederá respecto de infracciones frente a las cuales ya se haya aplicado la pérdida reducida prevista en el párrafo 1 del artículo 6, esta regla evita la acumulación de beneficios sobre una misma infracción: si el titular ya obtuvo una reducción del cincuenta por ciento (50%) de la pérdida de puntos por aceptar la infracción, pagar la multa y asistir al curso, no podrá acudir nuevamente a otro curso para recuperar puntos por esa misma conducta.</p> <p>Se cambia el término para acceder al beneficio. El texto aprobado en Cámara exigía realizar el curso dentro de los veinte (20) días hábiles siguientes a la orden de comparendo, pese a que regulaba una recuperación de puntos que solo tendría sentido después de que la pérdida se hubiera materializado. Con ello se mezclaban dos momentos distintos: la etapa inicial del</p>
--	--	---

Página 43

		<p>comparendo, en la que el infractor puede aceptar la infracción y acceder a una pérdida reducida de puntos, y la etapa posterior a la sanción en firme, en la que ya hubo pérdida efectiva de puntaje. El texto propuesto corrige esa confusión y establece que la recuperación parcial procede dentro de los tres (3) meses siguientes a la ejecutoria del acto administrativo sancionatorio. Este término ofrece una oportunidad razonable para que el titular recupere parcialmente puntos ya perdidos, pero mantiene un límite temporal claro para que el beneficio no quede abierto indefinidamente.</p> <p>La recuperación total de puntos por el paso del tiempo sin reincidencia se retrae de este artículo, porque fue regulada en una disposición autónoma. Con ello se separan dos mecanismos distintos: la recuperación parcial mediante curso y la recuperación total del puntaje inicial por no reincidencia.</p> <p>Finalmente, se ordena el trámite posterior al curso. Se conserva la obligación de reportar su aprobación dentro del día hábil siguiente, pero se actualiza la regla para que el reporte se haga a través de los sistemas de información que define el Ministerio de Transporte, interoperables con el RUNT y el SIMIT. Además, se incorpora un término de cinco (5) días hábiles para que la autoridad de tránsito efectúe el abono de los puntos recuperados y se mantiene la vigilancia y control de la</p>
--	--	--

Página 44

<p>Consulta de puntos y alerta preventiva por saldo crítico</p>	<p>[Correspondencia directa con el artículo 4 del texto aprobado en Cámara]</p> <p>ARTÍCULO NUEVO. Ventanilla de verificación. El sistema Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), deberá diseñar una ventanilla de comprobación en la que cada conductor pueda verificar de manera permanente y en tiempo real los puntos asignados, los puntos descontados y el espacio de tiempo transcurrido y pendiente de los puntos asignados.</p>	<p>Superintendencia de Transporte sobre el cumplimiento de la disposición.</p> <p>El artículo integra dos materias que en el texto aprobado en Cámara aparecían separadas: la alerta preventiva prevista en el artículo 4, asociada al porcentaje de puntos descontados y la ventanilla de verificación incluida como artículo nuevo. La propuesta las reúne en una sola disposición, por tratarse de instrumentos de información al titular de la licencia dentro del sistema de sanción por puntos.</p> <p>Se reemplaza la expresión «ventanilla de comprobación» por «mecanismo de consulta permanente», para evitar que la ley predetermine un mecanismo de información específico. Con ello se deja al Ministerio de Transporte la posibilidad de definir la solución operativa más adecuada a través del RUNT, en articulación con el SIMIT, sin limitarla a una ventanilla o módulo determinado.</p> <p>También se ajusta el sujeto responsable de la implementación. En lugar de atribuir directamente al RUNT el diseño de la herramienta, el texto propuesto asigna la responsabilidad al Ministerio de Transporte, a través del RUNT y en articulación con el SIMIT. Esta fórmula es más precisa porque el RUNT opera como sistema de información, mientras que la competencia de dirección, reglamentación y coordinación corresponde al Ministerio de Transporte.</p>
---	---	--

Página 45

		<p>El mecanismo de consulta se amplía y precisa. Además de permitir conocer los puntos asignados y descontados, deberá informar el puntaje vigente y, cuando corresponda, el tiempo transcurrido y pendiente para la recuperación total del puntaje o para la adición de puntos. Esta modificación guarda coherencia con el nuevo módulo de puntaje continuo, en el que resulta necesario que el titular pueda conocer no solo su saldo actual, sino también los términos asociados a la recuperación y a los incentivos por no reincidencia.</p> <p>La regla de alertas preventivas se reformula. El artículo 4 aprobado en Cámara ordenaba generar alertas cuando el titular acumulara más del setenta por ciento (70%) de los puntos descontados. El texto propuesto sustituye ese criterio porcentual por un saldo igual o inferior a diez (10) puntos. Esta fórmula resulta más clara para el titular de la licencia y más fácil de aplicar en un sistema con puntajes iniciales diferenciados, pues permite identificar directamente un umbral crítico de riesgo frente a la eventual pérdida total del puntaje.</p> <p>Finalmente, se precisa que las alertas se generarán con base en la información reportada por las autoridades y organismos de tránsito. Con ello se evita atribuir al RUNT o al SIMIT una función sancionatoria y se conserva la lógica del sistema: las autoridades imponen y</p>
--	--	---

Página 46

<p>Pérdida total de los puntos y sus efectos</p>	<p>ARTICULO 4º. Pérdida de la totalidad de puntos. La pérdida de la totalidad de los puntos en el respectivo sistema implica:</p> <p>A. La suspensión automática de la licencia de conducción por nueve (9) meses contados a partir de la primera vez que se alcancen los 0 (cero) puntos.</p> <p>B. La suspensión automática de la licencia de conducción por dieciocho (18) meses contados a partir de la segunda vez que se alcancen los 0 (cero) puntos.</p> <p>C. La suspensión automática de la licencia de conducción por cinco (5) años, a partir de la tercera vez que se alcancen los 0 (cero) puntos y obedecerá en todo a las infracciones cometidas por conducir en estado de embriaguez o bajo sustancias psicoactivas.</p>	<p>ARTICULO 13. PERDIDA TOTAL DE LOS PUNTOS Y SUS EFECTOS. La pérdida total de los puntos asociados a una licencia de conducción se configura cuando el puntaje llegue a cero (0) como resultado de la imposición de sanciones debidamente ejecutoriadas. En tal caso, la autoridad de tránsito competente deberá expedir el acto administrativo correspondiente, mediante el cual se ordene la suspensión o cancelación de la licencia, según las reglas siguientes:</p> <p>La primera pérdida total de puntos dará lugar a la suspensión de la licencia de conducción por nueve (9) meses.</p> <p>La segunda pérdida total de puntos dará lugar a la suspensión de la licencia de conducción por dieciocho (18) meses.</p> <p>La tercera pérdida total de puntos dará lugar a la cancelación de la licencia de conducción, sin perjuicio de que su titular pueda solicitar una nueva licencia una vez transcurrido el término previsto en el artículo 26 del Código Nacional de Tránsito.</p> <p>PARÁGRAFO 1. En el caso de la primera y segunda pérdida total de puntos, el levantamiento de la suspensión de la licencia de conducción estará condicionado a la aprobación de un curso sobre normas de tránsito y seguridad vial en un organismo de tránsito, un centro de enseñanza automovilística o un centro integral de atención, debidamente registrados ante el RUNT. La</p>	<p>reportan las sanciones, mientras los sistemas de información permiten consultar, consolidar y comunicar el estado del puntaje.</p> <p>El artículo propuesto toma como base el artículo 6 del texto aprobado en Cámara, que regulaba las consecuencias de la pérdida total de puntos. Se conservan las suspensiones de nueve (9) y dieciocho (18) meses para la primera y segunda pérdida total, respectivamente, pero se introduce una reducción más precisa sobre la forma en que dicha pérdida se configura y produce efectos sobre la licencia.</p> <p>En primer lugar, se establece que la pérdida total de puntos se configura cuando el puntaje asociado a la licencia llega a cero (0) como resultado de sanciones debidamente ejecutoriadas. Al tratarse de una consecuencia sancionatoria, su aplicación exige el respeto del debido proceso y la decisión de la autoridad competente. Por ello, se elimina la referencia a la suspensión automática y se dispone que la suspensión o cancelación de la licencia debe ser ordenada mediante acto administrativo.</p> <p>También se modifica la consecuencia aplicable a la tercera pérdida total de puntos. El texto aprobado en Cámara preveía una suspensión automática de cinco (5) años y añadía una referencia a las infracciones por conducir en estado de embriaguez o bajo sustancias psicoactivas. La nueva redacción separa esas</p>
--	--	---	--

Página 47

	<p>realización y aprobación del curso no sustituye ni reduce el término de la suspensión. La aprobación del curso deberá ser registrada en el RUNT.</p> <p>PARÁGRAFO 2. En todos los casos, la suspensión o cancelación solo producirá efectos a partir de la ejecutoria del acto administrativo correspondiente y conllevará la obligación de entregar la licencia de conducción ante la autoridad competente.</p> <p>PARÁGRAFO 3. Las consecuencias previstas en este artículo se aplicarán sin perjuicio de las demás causales de suspensión o cancelación de la licencia de conducción establecidas en el Código Nacional de Tránsito o en normas especiales, las cuales se reoirán por sus propias disposiciones.</p>	<p>materias por una parte, regula la consecuencia general por agotamiento reiterado del puntaje; por otra, deja intactas las causales especiales de suspensión o cancelación previstas en el Código Nacional de Tránsito o en normas especiales. En ese sentido, la tercera pérdida total de puntos dará lugar a la cancelación de la licencia de conducción, sin perjuicio de que su titular pueda solicitar una nueva licencia una vez transcurrido el término previsto en el artículo 26 del Código Nacional de Tránsito.</p> <p>El párrafo 1 toma como antecedente una regla incorporada por el texto aprobado en Cámara dentro de la modificación propuesta al artículo 26 de la Ley 799 de 2002. Allí se estableció que, tras la primera pérdida de puntos, debía realizarse un curso teórico de conducción cuyo resultado sería registrado en el RUNT. El texto propuesto reubica esa exigencia en el artículo que regula la pérdida total de puntos y le da un alcance más claro: en los casos de primera y segunda pérdida total, el levantamiento de la suspensión queda condicionado a la aprobación de un curso sobre normas de tránsito y seguridad vial. Además, se sustituye la referencia a instituciones de educación superior públicas por organismos de tránsito, centros de enseñanza automovilística y centros integrales de atención debidamente registrados ante el RUNT, en correspondencia con el esquema vigente para los cursos asociados a</p>
--	--	--

Página 48

<p>Reasignación de puntos tras suspensión o cancelación de la licencia.</p>	<p>[Correspondencia con el artículo 4 del texto aprobado en Cámara]</p> <p>ARTICULO 14. REASIGNACIÓN DE PUNTOS TRAS SUSPENSIÓN O CANCELACIÓN DE LA LICENCIA. Una vez cumplido el término de la suspensión de la licencia de conducción derivada de la pérdida total de puntos, al titular se le asignarán veintitrés (23) puntos cuando la licencia habilite para conducir vehículos de servicio particular, y treinta y tres (33) puntos cuando habilite para conducir vehículos de servicio</p>	<p>infracciones de tránsito. También se aclara que la aprobación del curso no sustituye ni reduce el término de suspensión.</p> <p>El párrafo 2 incorpora reglas de ejecución de la suspensión o cancelación. Se señala que estas solo producen efectos a partir de la ejecutoria del acto administrativo correspondiente y que conllevan la obligación de entregar la licencia ante la autoridad competente. Con ello se fija el momento a partir del cual opera la restricción y se ordena la consecuencia material sobre el documento.</p> <p>Finalmente, el párrafo 3 introduce una regla de cierre. Las consecuencias por pérdida total de puntos se aplican sin perjuicio de las demás causales de suspensión o cancelación de la licencia de conducción establecidas en el Código Nacional de Tránsito o en normas especiales, las cuales conservan su propio tratamiento. Esto evita confundir el sistema de sanción por puntos con causales autónomas, como, por ejemplo, las asociadas a embriaguez o sustancias psicoactivas.</p> <p>El artículo propuesto toma como punto de partida los incisos tercero, cuarto y quinto del artículo 4 del texto aprobado en Cámara, en los que se regulaban, dentro del artículo sobre asignación de puntos, algunos efectos posteriores a la pérdida total del puntaje y a la suspensión de la licencia por causas distintas al agotamiento de puntos.</p>	<p>Página 49</p>
---	--	--	------------------

	<p>público, si se trata de la primera suspensión; si es la segunda, se asignarán veinte (20) puntos cuando la licencia habilite para conducir vehículos de servicio particular, y treinta (30) puntos cuando habilite para conducir vehículos de servicio público. Al puntaje reasignado le será aplicable lo dispuesto en el artículo 8 de la presente ley.</p> <p>En caso de cancelación de la licencia de conducción, cuando proceda la obligación de una nueva licencia de conducción conforme a lo previsto en el artículo 26 del Código Nacional de Tránsito, al titular se le asignará el puntaje inicial previsto en el artículo 5 de la presente ley.</p> <p>La imposición de una suspensión de la licencia de conducción por causas distintas a la pérdida total de puntos no afectará el puntaje acumulado en el sistema, el cual se mantendrá durante el tiempo de la sanción y continuará vigente una vez esta finalice.</p>	<p>La propuesta separa esa materia en un artículo autónomo, porque no corresponde propiamente a la asignación inicial de puntos, sino a la reasignación o conservación del puntaje después de una suspensión o cancelación de la licencia. Esta ubicación permite ordenar mejor el sistema: la asignación inicial se regula en un artículo; la pérdida total y sus efectos, en otro; y la reasignación posterior de puntos, en una disposición independiente.</p> <p>El texto aprobado en Cámara estableció, de manera general, que los puntos volverían a asignarse una vez cesara la suspensión o cancelación, y que quien hubiera perdido la totalidad inicial con veinte (20) puntos. El texto propuesto reemplaza esa regla uniforme por una fórmula gradual, diferenciada según el tipo de licencia y el número de suspensiones derivadas de la pérdida total de puntos.</p> <p>Así, cumplida la primera suspensión, se asignan veintitrés (23) puntos para licencias que habiliten la conducción de vehículos de servicio particular y treinta y tres (33) para las de servicio público. Cumplida la segunda suspensión, se asignan veinte (20) y treinta (30) puntos, respectivamente. Esta regla mantiene una consecuencia efectiva por haber agotado el puntaje, pero conserva la diferencia estructural entre el puntaje aplicable al servicio particular y al servicio público. También se regula expresamente el evento de</p>	<p>Página 50</p>
--	---	---	------------------

		<p>cancelación de la licencia. Cuando, conforme al artículo 26 del Código Nacional de Tránsito, proceda la expedición de una nueva licencia, se asignará el puntaje inicial previsto en el artículo 5 de la ley. La razón es que, en ese caso, no se trata del levantamiento de una suspensión, sino de una nueva habilitación para conducir.</p> <p>Por último, se corrige la regla relativa a las suspensiones impuestas por causas distintas a la pérdida total de puntos. En esos casos, el puntaje acumulado no se reasigna ni se reinicia; se mantiene durante el término de la suspensión y continúa vigente cuando esta finalice. Esta solución evita que una suspensión originada en una causal autónoma altere indebidamente el saldo de puntos del conductor, sin perjuicio de la pérdida de puntos que pueda corresponder por la infracción que dio lugar a la sanción.</p>
<p>Conservación del puntaje tras la renovación de la licencia de conducción</p>	<p>[Sin correspondencia directa en el texto aprobado en Cámara. Artículo nuevo.]</p>	<p>ARTÍCULO 15. CONSERVACIÓN DEL PUNTAJE TRAS LA RENOVACIÓN DE LA LICENCIA DE CONDUCCIÓN. La renovación de la licencia de conducción por vencimiento no afectará el puntaje acumulado en el sistema de sanción por puntos, el cual se mantendrá y continuará vigente con la licencia renovada.</p> <p>Se introduce un artículo nuevo para regular expresamente los efectos de la renovación de la licencia de conducción por vencimiento frente al puntaje acumulado en el sistema de sanción por puntos.</p> <p>La inclusión de esta regla responde al cambio estructural adoptado en el texto propuesto: se abandona el modelo de vigencia periódica y asignación automática de puntos que aparecía en el artículo 4 del texto aprobado en Cámara, y se adopta un sistema continuo, basado en el comportamiento del</p>

Página 51

<p>Causales de suspensión o cancelación de la licencia de conducción</p>	<p>ARTÍCULO 9º. Modifíquese el artículo 26 de la Ley 769 del 2002 el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 26. CAUSALES DE SUSPENSIÓN O CANCELACIÓN. La licencia de conducción se suspenderá:</p> <p>1. Por disposición de las autoridades de tránsito, basada en la imposibilidad transitoria, física o mental para conducir, soportado en un certificado médico o en el examen de aptitud física, mental o de coordinación expedido por un</p>	<p>ARTÍCULO 16. CAUSALES DE SUSPENSIÓN O CANCELACIÓN DE LA LICENCIA DE CONDUCCIÓN. Modifíquese el artículo 26 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 26. CAUSALES DE SUSPENSIÓN O CANCELACIÓN. La licencia de conducción se suspenderá:</p> <p>1. Por disposición de las autoridades de tránsito, basada en la imposibilidad transitoria, física o mental para</p>	<p>conductor. Bajo esta lógica, el puntaje no se reinicia por el paso del tiempo ni por la renovación del documento que acredita la habilitación para conducir.</p> <p>La renovación de la licencia por vencimiento es un trámite asociado a la vigencia formal del documento y a la verificación de los requisitos exigidos por la normativa de tránsito. No constituye una nueva asignación inicial de puntos ni borra el historial acumulado en el sistema. Por eso, el artículo aclara que el puntaje se conserva y continúa vigente con la licencia renovada.</p> <p>Esta regla evita interpretaciones según las cuales la renovación podría reiniciar, extinguir o modificar el puntaje acumulado. También impide que conductores con pérdidas parciales de puntos recuperen su puntaje por una vía distinta a las previstas en la ley. En consecuencia, refuerza la continuidad del sistema y mantiene la relación entre el puntaje y el comportamiento vial del titular de la licencia.</p> <p>El artículo propuesto, al igual que el artículo 9 del texto aprobado en Cámara, modifica el artículo 26 de la Ley 769 de 2002, relativo a las causales de suspensión o cancelación de la licencia de conducción. Sin embargo, introduce cambios para integrar de manera más precisa el sistema de sanción por puntos dentro de esa disposición.</p> <p>En las causales de suspensión, el texto aprobado en Cámara</p>
--	--	---	--

Página 52

<p>Centro de Reconocimiento de Conductores legalmente habilitado.</p> <p>2. Por decisión judicial la cual, una vez en firme, se inscribirá en el Registro de Conductores del Registro Único Nacional de Tránsito, conforme al procedimiento que fije la Rama Judicial.</p> <p>3. Por encontrarse en estado de embriaguez o bajo el efecto de drogas alucinógenas determinado por la autoridad competente de conformidad con lo consagrado en el artículo 152 de este Código.</p> <p>4. Cuando se alcancen los 0 (cero) puntos en el Sistema de Sanción por Puntos.</p> <p>Tras la pérdida de los puntos por primera vez, se deberá realizar un curso teórico de conducción practicado por instituciones de educación superior de naturaleza pública, reconocidas por el Ministerio de Educación Nacional que garanticen cobertura nacional para la realización de dicho curso y de las pruebas a él conexas en el marco de la autonomía de las mismas y de conformidad con la reglamentación que expida el ministerio de transporte, cuyo resultado será registrado en el sistema RUNT.</p> <p>La licencia de conducción se cancelará:</p> <p>1. Por disposición de las autoridades de tránsito basada en la imposibilidad permanente física o mental para conducir, soportada en un certificado médico o en el examen de aptitud física, mental y de coordinación motriz expedido por un Centro de Reconocimiento de Conductores legalmente habilitado.</p> <p>2. Por decisión judicial la cual, una vez en firme, se inscribirá en el Registro de Conductores del Registro Único Nacional de</p>	<p>conducir, soportada en un certificado médico o en el examen de aptitud física, mental o de coordinación motriz expedido por un Centro de Reconocimiento de Conductores legalmente habilitado.</p> <p>2. Por decisión judicial, la cual, una vez en firme, se inscribirá en el Registro de Conductores del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), conforme al procedimiento que defina el Ministerio de Transporte.</p> <p>3. Por encontrarse en estado de embriaguez o bajo el efecto de drogas alucinógenas determinado por la autoridad competente de conformidad con lo consagrado en el artículo 152 de este Código.</p> <p>4. Cuando se configure la pérdida total de los puntos en el sistema de sanción por puntos, por primera o segunda vez.</p> <p>La licencia de conducción se cancelará:</p> <p>1. Por disposición de las autoridades de tránsito basada en la imposibilidad permanente física o mental para conducir, soportada en un certificado médico o en el examen de aptitud física, mental y de coordinación motriz expedido por un Centro de Reconocimiento de Conductores legalmente habilitado.</p> <p>2. Por decisión judicial, la cual, una vez en firme, se inscribirá en el Registro de Conductores del Registro Único Nacional de</p>	<p>incluya como numeral 4 la causal cuando se alcancen los 0 (cero) puntos en el sistema de sanción por puntos. El texto propuesto sustituye esa fórmula por una regla más específica: la suspensión procede cuando se configure la pérdida total de puntos por primera o segunda vez. De esta manera, el artículo 26 queda coordinado con la disposición que regula los efectos de la pérdida total de puntos, según la cual la primera pérdida genera suspensión por nueve (9) meses y la segunda por dieciocho (18) meses.</p> <p>En las causales de cancelación, el texto propuesto agrega un nuevo numeral para incluir la tercera pérdida total de puntos en el sistema de sanción por puntos. Esta modificación permite que el artículo 26 refleje la consecuencia prevista para la reincidencia grave dentro del sistema: primera pérdida total, suspensión; segunda pérdida total, suspensión; tercera pérdida total, cancelación de la licencia.</p> <p>También se retira del artículo 26 la regla sobre el curso teórico de conducción que Cámara había ubicado después de la causal de suspensión por pérdida de puntos. Esa exigencia no se elimina, sino que se traslada al artículo que regula la pérdida total de puntos y sus efectos. Así, el artículo 26 conserva su función de enumerar causales de suspensión y cancelación, mientras que las condiciones para levantar la suspensión quedan reguladas en la</p>
--	---	---

Página 53

<p>Tránsito, conforme al procedimiento que fije la Rama Judicial.</p> <p>3. Por muerte del titular. La Registraduría Nacional del Estado Civil está obligada a reportar a los sistemas creados por los artículos 8º y 10 del presente ordenamiento, el fallecimiento del titular.</p> <p>4. Reincidencia al encontrarse conduciendo en cualquier grado de estado de embriaguez o bajo el efecto de drogas alucinógenas determinado por autoridad competente, en concordancia con el artículo 152 de este Código.</p> <p>5. Por reincidencia en la prestación del servicio público de transporte con vehículos particulares sin justa causa.</p> <p>6. Por conducir con la licencia de conducción estando suspendida.</p> <p>7. Por obtener por medios fraudulentos la expedición de una licencia de conducción, sin perjuicio de las acciones penales que correspondan.</p> <p>PARÁGRAFO. La suspensión o cancelación de la Licencia de Conducción implica la entrega obligatoria del documento a la autoridad de tránsito competente para imponer la sanción por el periodo de la suspensión o a partir de la cancelación de ella.</p> <p>También quedará anotado en la licencia de conducción digital si esta se encuentra suspendida o cancelada.</p> <p>La resolución de la autoridad de tránsito que establezca la responsabilidad e imponga la suspensión o cancelación de la licencia de conducción, deberá contener la prohibición expresa al infractor de conducir vehículos automotores durante el tiempo que se le suspenda o cancele la licencia.</p>	<p>3. Por muerte del titular. La Registraduría Nacional del Estado Civil está obligada a reportar a los sistemas creados por los artículos 8º y 10 del presente ordenamiento, el fallecimiento del titular.</p> <p>4. Reincidencia al encontrarse conduciendo en cualquier grado de estado de embriaguez o bajo el efecto de drogas alucinógenas determinado por autoridad competente, en concordancia con el artículo 152 de este Código.</p> <p>5. Por reincidencia en la prestación del servicio público de transporte con vehículos particulares sin justa causa.</p> <p>6. Por conducir con la licencia de conducción estando suspendida.</p> <p>7. Por obtener por medios fraudulentos la expedición de una licencia de conducción, sin perjuicio de las acciones penales que correspondan.</p> <p>8. Cuando se configure la pérdida total de los puntos en el sistema de sanción por puntos, por tercera vez.</p> <p>Parágrafo. La suspensión o cancelación de la licencia de conducción implica la entrega obligatoria del documento a la autoridad de tránsito competente para imponer la sanción por el periodo de la suspensión o a partir de la cancelación de ella.</p> <p>El estado de suspensión o cancelación de la licencia también deberá quedar anotado en la licencia de conducción digital.</p>	<p>3. Por muerte del titular. La Registraduría Nacional del Estado Civil está obligada a reportar a los sistemas creados por los artículos 8º y 10 del presente ordenamiento, el fallecimiento del titular.</p> <p>4. Reincidencia al encontrarse conduciendo en cualquier grado de estado de embriaguez o bajo el efecto de drogas alucinógenas determinado por autoridad competente, en concordancia con el artículo 152 de este Código.</p> <p>5. Por reincidencia en la prestación del servicio público de transporte con vehículos particulares sin justa causa.</p> <p>6. Por conducir con la licencia de conducción estando suspendida.</p> <p>7. Por obtener por medios fraudulentos la expedición de una licencia de conducción, sin perjuicio de las acciones penales que correspondan.</p> <p>8. Cuando se configure la pérdida total de los puntos en el sistema de sanción por puntos, por tercera vez.</p> <p>Parágrafo. La suspensión o cancelación de la licencia de conducción implica la entrega obligatoria del documento a la autoridad de tránsito competente para imponer la sanción por el periodo de la suspensión o a partir de la cancelación de ella.</p> <p>El estado de suspensión o cancelación de la licencia también deberá quedar anotado en la licencia de conducción digital.</p>	<p>disposición específica sobre pérdida total de puntos.</p> <p>Frente a las decisiones judiciales, se conserva la inscripción en el Registro de Conductores del RUNT una vez estén en firme, pero se cambia la referencia al procedimiento que «fije la Rama Judicial» por el procedimiento que defina el Ministerio de Transporte. La decisión sigue siendo judicial; lo que se regula es el trámite administrativo para su inscripción en el sistema de tránsito.</p> <p>El texto propuesto conserva las reglas operativas incluidas por Cámara y ya presentes en el artículo 26 vigente: entrega obligatoria de la licencia, prohibición expresa de conducir durante la suspensión o cancelación, notificación conforme al CPACA y remisión de copias a la Fiscalía cuando la cancelación se origine en conducir con la licencia suspendida u obtenida fraudulentamente. Se mantiene, además, la anotación del estado de suspensión o cancelación en la licencia de conducción digital.</p> <p>Finalmente, se modifica el término para volver a solicitar una nueva licencia después de la cancelación. Conforme al artículo 26 vigente del Código Nacional de Tránsito y a la Sentencia C-628 de 2019, el término de veinticinco (25) años solo aplica a la reincidencia por reincidencia en conducción en estado de embriaguez o bajo el efecto de drogas alucinógenas; para las demás causales, se aplica</p>
--	---	---	--

Página 54

<p>La notificación de la suspensión o cancelación de la licencia de conducción, se realizará de conformidad con las disposiciones aplicables del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.</p> <p>Una vez se encuentre en firme la resolución de la autoridad de tránsito mediante la cual cancela la licencia de conducción por las causales previstas en los numerales 6o y 7o de este artículo, se compulsarán copias de la actuación administrativa a la Fiscalía General de la Nación, para lo de su competencia.</p> <p>La licencia de conducción será cancelada por un período de veinticinco (25) años por la configuración de la causal del numeral 4 de la segunda parte de este artículo. Por la configuración de las demás causales de cancelación mencionadas en el presente artículo, la licencia de conducción se cancelará por un período de quince (15) años.</p>	<p>La resolución de la autoridad de tránsito que establezca la responsabilidad e imponga la suspensión o cancelación de la licencia de conducción deberá contener la prohibición expresa al infractor de conducir vehículos automotores durante el tiempo que se le suspenda o cancele la licencia.</p> <p>La notificación de la suspensión o cancelación de la licencia de conducción se realizará de conformidad con las disposiciones aplicables del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.</p> <p>Una vez se encuentre en firme la resolución de la autoridad de tránsito mediante la cual cancela la licencia de conducción por las causales previstas en los numerales 6 y 7 de este artículo, se compulsarán y remitirán copias de la actuación administrativa a la Fiscalía General de la Nación, para lo de su competencia.</p> <p>Transcurridos diez (10) años desde la cancelación, el conductor podrá volver a solicitar una nueva licencia de conducción. Cuando la cancelación se haya producido por la causal prevista en el numeral 4 de la segunda parte de este artículo, dicho término será de veinticinco (25) años.</p>	<p>actualmente el término de tres (3) años, sin perjuicio del exhorto hecho por la Corte al Congreso para regular expresamente la materia. El texto aprobado en Cámara propone mantener los veinticinco (25) años para la causal asociada a embriaguez y fijar quince (15) años para las demás causales. El texto propuesto conserva el término especial de veinticinco (25) años para esa causal, pero establece un término general de diez (10) años para las demás. Esta fórmula atiende el exhorto de la Corte, supera el término vigente de tres (3) años, que resulta bajo frente a la gravedad de la cancelación, y evita adoptar el plazo de quince (15) años propuesto por Cámara, que podría resultar excesivo para causales de distinta naturaleza. Además, permite que la cancelación tenga una consecuencia temporal más gravosa que la suspensión, sin extender a todas las causales al tratamiento excepcional previsto para la reincidencia por embriaguez o drogas alucinógenas.</p> <p>El artículo propuesto corresponde al artículo 11 del texto aprobado en Cámara, que también modificaba el artículo 124 de la Ley 769 de 2002 para remitir al tratamiento de la reincidencia al sistema de sanción por puntos.</p> <p>No hay un cambio sustancial de fondo frente a Cámara. Se conserva la decisión de sustituir la regla autónoma de reincidencia del Código</p>
<p>Reincidencia</p>	<p>ARTÍCULO 11º. MODIFICACIÓN AL ARTÍCULO 124 DE LA LEY 769 DE 2002. Modifíquese el artículo 124 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 124. REINCIDENCIA. En caso de reincidencia, se seguirán las sanciones respectivas establecidas en la Ley que regula el Sistema de Sanción por Puntos.</p>	<p>ARTÍCULO 17. REINCIDENCIA. Modifíquese el artículo 124 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 124. REINCIDENCIA. En caso de reincidencia, se aplicará el tratamiento de la reincidencia al sistema de sanción por puntos.</p>

Página 55

<p>Título del Capítulo III</p>	<p>CAPÍTULO III SISTEMA DE LICENCIAMIENTO GRADUAL PARA CONDUCTORES NOVELS</p>	<p>CAPÍTULO III SISTEMA DE LICENCIAMIENTO GRADUAL PARA CONDUCTORES NOVELS</p>	<p>Nacional de Tránsito por una remisión al sistema de sanción por puntos, de modo que la repetición de infracciones se tramite conforme a las reglas de período, recuperación y efectos del puntaje.</p> <p>La modificación es de técnica legislativa. Se reemplaza la expresión «se seguirán las sanciones respectivas establecidas en la ley que regula el sistema de sanción por puntos». Además, la fórmula propuesta evita limitar la remisión a «sanciones respectivas» y permite que la reincidencia se trate conforme al conjunto de disposiciones aplicables del sistema, según la naturaleza de la infracción y sus consecuencias dentro del puntaje.</p> <p>Sin modificaciones.</p>
<p>Creación del sistema de licenciamiento gradual para conductores noveles</p>	<p>ARTÍCULO 12º. Creación del Sistema de Licenciamiento Gradual para conductores noveles. Créase el Sistema de Licenciamiento Gradual para que los conductores noveles incrementen el tiempo de práctica y se reduzca la siniestralidad vial, mortalidad y movilidad en las vías de Colombia.</p> <p>Este sistema implica que todos los conductores noveles, sin importar su edad, deberán conducir el primer año con una anotación en su licencia de conducción de aprendizaje que señale que se encuentra en período de aprendizaje lo que genera</p>	<p>ARTÍCULO 18. CREACIÓN DEL SISTEMA DE LICENCIAMIENTO GRADUAL PARA CONDUCTORES NOVELS. Créese el sistema de licenciamiento gradual para conductores noveles, aplicable a quienes obtengan habilitación para conducir vehículos destinados al servicio particular, con el fin de fortalecer su formación y experiencia en las etapas iniciales de conducción y contribuir a la reducción de la siniestralidad vial. Con el propósito de desarrollar y consolidar sus habilidades de conducción en condiciones de menor riesgo, los conductores noveles estarán sujetos, durante un periodo inicial de práctica, a las condiciones y restricciones</p>	<p>El artículo propuesto corresponde al artículo 12 del texto aprobado en Cámara, que crea el sistema de licenciamiento gradual para conductores noveles. Se conserva la decisión de crear este sistema y su finalidad general de reducir la siniestralidad vial, pero se reformula el artículo para que cumpla una función estrictamente introductoria dentro del capítulo.</p> <p>El texto aprobado en Cámara meciaba en una misma disposición la creación del sistema, su finalidad, la anotación en la licencia, el registro en el RUNI y la</p>

Página 56

<p>restricciones para reducir el riesgo de que ocurra un siniestro.</p> <p>La anotación en la licencia de conducción será realizada por la autoridad de tránsito correspondiente y será inscrita como licencia de conducción en el RUNI.</p> <p>La condición de conductor novel y sus restricciones se aplican de forma independiente para cada categoría de licencia. Por lo tanto, si un conductor con una licencia plena obtiene una de aprendizaje para una nueva categoría, las restricciones sólo aplicarán al conducir vehículos de esa nueva categoría, sin afectar su licencia preexistente.</p>	<p>establecidas en el presente capítulo.</p>	<p>aplicación independiente por categoría. El texto propuesto concentra este artículo en la creación del sistema, su ámbito de aplicación y su finalidad, dejando las condiciones, restricciones y reglas operativas para las demás disposiciones del capítulo.</p> <p>También se delimita el ámbito de aplicación del sistema, al señalar que recae sobre quienes obtengan habilitación para conducir vehículos destinados al servicio particular. La finalidad de esta delimitación es evitar la existencia de conductores noveles en el servicio público, dada la responsabilidad reforzada que implica la conducción de vehículos de dicha categoría. Por esa razón, el texto propuesto no extiende el licenciamiento gradual al servicio público, sino que adopta una lógica distinta para acceder a licencias de servicio público, el conductor debe acreditar experiencia previa en la conducción de vehículos de servicio particular.</p> <p>La finalidad del sistema se formula de manera más completa. En lugar de limitarse a señalar que los conductores noveles deben incrementar el tiempo de práctica, el texto propuesto indica que el sistema busca fortalecer su formación y experiencia en las etapas iniciales de conducción, desarrollar y consolidar habilidades en condiciones de menor riesgo y contribuir a la reducción de la siniestralidad vial. Con ello, el artículo expresa con mayor claridad la</p>
---	--	--

Página 57

<p>Período de práctica</p>	<p>Correspondencia con los artículos 12, 13 y 15 del texto aprobado en Cámara)</p>	<p>ARTÍCULO 19. PERÍODO DE PRÁCTICA. El período de práctica es la etapa inicial durante la cual la habilitación para conducir otorgada a su titular queda sujeta a las condiciones y restricciones establecidas en el presente capítulo.</p> <p>Habrán lugar al período de práctica cuando se obtenga licencia de conducción por primera vez, así como cuando su titular obtenga autorización para conducir en una nueva categoría, siempre que esta no se encuentre comprendida por otra de la cual ya sea titular.</p> <p>El período de práctica tendrá una duración de un (1) año, contado a partir de la fecha de expedición de la licencia de conducción otorgada por primera vez o, cuando se trate de la obtención de autorización para conducir en una nueva categoría, a partir de la fecha en que se expira la licencia de conducción que la autoriza.</p> <p>Si, antes del vencimiento del período de práctica, el titular pierde cuatro (4) o más puntos conforme al sistema de sanción por puntos, dicho período se ampliará, por una sola vez, por un (1) año adicional, contado a partir del vencimiento del término inicial. En tal caso, además del transcurso del término</p>	<p>lógica preventiva del licenciamiento gradual.</p> <p>Finalmente, se reemplazan las referencias a «período de aprendizaje» y «licencia de conducción de aprendizaje» por la noción de «período inicial de práctica». El conductor novel no queda definido por una nueva clase de licencia, sino por su sujeción temporal a condiciones y restricciones especiales durante la etapa inicial de conducción.</p> <p>El artículo propuesto reorganiza contenidos que en el texto aprobado en Cámara estaban distribuidos principalmente en los artículos 12, 13 y 15, relativos a la creación del sistema de licenciamiento gradual, la licencia con anotación de aprendizaje y el tránsito hacia la licencia plena.</p> <p>La modificación principal consiste en separar la regulación del período de práctica como una disposición autónoma. En Cámara, esta materia aparecía mezclada con reglas sobre otorgamiento de la licencia, anotación en el documento, licencia provisional o plena, requisitos de obtención y exámenes. El texto propuesto concentra en este artículo la definición, procedencia, duración, ampliación y alcance del período de práctica.</p> <p>También se sustituye la idea de licencia de conducción de «aprendizaje» o «licencia provisional» por la de período de práctica. La nueva redacción no crea una clase adicional de licencia, sino una etapa temporal durante la</p>
----------------------------	--	--	---

Página 58

		<p>de ampliación, la terminación del periodo de práctica quedará condicionada a la aprobación de un curso sobre normas de tránsito y responsabilidad vial. Dicho curso podrá ser impartido por instituciones de educación superior de naturaleza pública, así como por organismos de tránsito, centros de enseñanza automovilística o centros integrales de atención, debidamente registrados ante el RUNT, conforme a la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte. La aprobación del curso deberá registrarse en el RUNT.</p> <p>Cuando el periodo de práctica se origine en la obtención de autorización para conducir en una nueva categoría, su aplicación, duración y eventual ampliación se circunscribirán a dicha categoría y no afectarán las demás categorías para las cuales el titular ya esté autorizado.</p>	<p>cual la habilitación para conducir queda sometida a condiciones y restricciones especiales.</p> <p>En cuanto a la duración, el texto propuesto corrige la falta de uniformidad del texto aprobado en Cámara, que en algunas disposiciones asociaba la condición de conductor novel con un periodo de un (1) año y en otras la extendía a dos (2) años o veinticuatro (24) meses. La nueva redacción fija una regla única: el periodo de práctica tendrá una duración inicial de un (1) año. No obstante, si durante ese término el conductor pierde cuatro (4) o más puntos, el periodo se ampliará por una sola vez, por un (1) año adicional. De esta manera, la duración del periodo deja de depender de reglas contradictorias y pasa a responder al comportamiento del conductor durante la etapa inicial de conducción.</p> <p>El texto propuesto también modifica la regla aplicable cuando el conductor novel pierde puntos durante el periodo de práctica. Cámara exigía aprobar nuevamente los exámenes teóricos y prácticos cuando el conductor hubiera perdido seis (6) puntos o más. La propuesta sustituye ese esquema por uno distinto: si antes del vencimiento del periodo de práctica el titular pierde cuatro (4) o más puntos, dicho periodo se amplía por una sola vez por un (1) año adicional y, para su terminación, deberá aprobar un curso sobre normas de tránsito y responsabilidad vial.</p>
--	--	---	--

Página 59

			<p>Esta solución responde mejor a la finalidad del licenciamiento gradual, pues no obliga a repetir el proceso de evaluación para obtener la licencia, pero sí prolonga la etapa de conducción restringida y exige formación adicional cuando el comportamiento del conductor evidencie un mayor riesgo.</p> <p>La regla sobre el curso conserva la posibilidad de participación de instituciones de educación superior de naturaleza pública, pero también incluye organismos de tránsito, centros de enseñanza automovilística y centros integrales de atención registrados ante el RUNT, conforme a la reglamentación del Ministerio de Transporte. Esta redacción se ajusta mejor al esquema vigente de cursos asociados a infracciones de tránsito y permite verificar su aprobación mediante registro en el RUNT.</p> <p>Finalmente, se mantiene y mejora la regla de aplicación por categoría. Cámara señalaba que la condición de conductor novel y sus restricciones operaban de forma independiente para cada categoría. El texto propuesto conserva esa lógica, pero la formula con mayor precisión: el periodo de práctica solo procede frente a una nueva categoría cuando esta no esté comprendida por otra de la cual el titular ya sea autorizado, y sus efectos se limitan a esa categoría, sin afectar las demás habilitaciones vigentes.</p>
--	--	--	---

Página 60

<p>Registro y verificación del periodo de práctica</p>	<p>(Correspondencia con los artículos 12, 13 y 15 del texto aprobado en Cámara)</p>	<p>ARTÍCULO 20. REGISTRO Y VERIFICACIÓN DEL PERIODO DE PRÁCTICA. El organismo de tránsito que expida la licencia de conducción por primera vez o en una nueva categoría no comprenderá por otra de la que el conductor ya sea titular registrará en el RUNT el sometimiento del titular al periodo de práctica. En el registro deberá constar la categoría respecto de la cual opera el periodo de práctica y sus fechas de inicio y terminación.</p> <p>Cuando, en los términos del artículo anterior y con base en la información registrada en el SMIT, haya lugar a la ampliación del periodo de práctica, esta deberá reflejarse en el RUNT, con actualización de la fecha de terminación correspondiente. La aprobación del curso exigido para la terminación del periodo ampliado también deberá registrarse en el RUNT.</p>	<p>El artículo propuesto recoge y reorganiza reglas que en el texto aprobado en Cámara estaban dispersas en los artículos 12, 13 y 15, relacionadas con la anotación del periodo de aprendizaje y su inscripción en el RUNT.</p> <p>La modificación principal consiste en sustituir la referencia genérica a una anotación en la licencia por una regla específica de registro en el RUNT. En lugar de hacer depender la condición de conductor novel de una anotación en el documento físico o digital, el texto propuesto dispone que el organismo de tránsito que expida la licencia por primera vez o en una nueva categoría no comprenderá por otra la anotación en el RUNT al periodo de práctica.</p> <p>También se precisa el contenido mínimo del registro: la categoría respecto de la cual opera el periodo de práctica y sus fechas de inicio y terminación. Esta regla es importante porque el periodo puede originarse por la primera licencia o por la autorización de una nueva categoría y sus efectos no siempre recaen sobre toda la licencia, sino sobre la categoría correspondiente.</p> <p>En concordancia con la regla de ampliación del periodo de práctica por pérdida de cuatro (4) o más puntos, el artículo dispone que dicha ampliación deberá reflejarse en el RUNT, con la actualización de la fecha de terminación correspondiente. Esta previsión permite que la autoridad y el titular</p>
--	---	--	---

Página 61

<p>Otorgamiento de la licencia de conducción</p>	<p>ARTÍCULO 13. Modifíquese el artículo 17 de la Ley 769 de 2002 el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 17. OTORGAMIENTO. La licencia de conducción será otorgada por primera vez y con una anotación de "en periodo de aprendizaje" por el término de dos (2) años a quien cumpla con todos los requisitos descritos en el artículo 19 de este código, por la entidad pública o privada autorizada para el efecto por el organismo de tránsito en su respectiva jurisdicción.</p> <p>Siempre que el Sistema de Licenciamiento Gradual, todo conductor al que le sea otorgada por primera vez la licencia debe cumplir un periodo de dos (2) años en periodo de práctica cumpliendo las restricciones establecidas en el artículo 20 del presente código.</p> <p>El formato de la licencia de conducción será único nacional, de conformidad con la ficha técnica que establezca el Ministerio de Transporte, incorporando como mínimo el nombre completo del conductor, fotografía, número del documento de identificación.</p>	<p>ARTÍCULO 21. OTORGAMIENTO DE LA LICENCIA DE CONDUCCIÓN. Modifíquese el artículo 17 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 17. OTORGAMIENTO. La licencia de conducción será otorgada por primera vez a quien cumpla con todos los requisitos descritos en el artículo 19 de este código, por la entidad pública o privada autorizada para el efecto por el organismo de tránsito en su respectiva jurisdicción.</p> <p>El formato de la licencia de conducción será único nacional, de conformidad con la ficha técnica que establezca el Ministerio de Transporte, incorporando como mínimo el nombre completo del conductor, fotografía, número del documento de identificación, huella y tipo de sangre, fecha de nacimiento, categorías autorizadas, la fecha desde la cual el titular se encuentra autorizado para conducir en cada una de ellas, restricciones, fechas de expedición y de vencimiento y organismo de tránsito que la expidió.</p>	<p>conozcan con claridad si el periodo continúa vigente y hasta cuándo se extienden sus condiciones y restricciones.</p> <p>También se exige que la aprobación del curso requerido para terminar el periodo ampliado sea registrada en el RUNT. De esta manera la finalización del periodo de práctica ampliado queda asociada tanto al cumplimiento del término adicional como a la verificación del requisito formativo previsto para el conductor novel que perdió puntos durante esa etapa.</p> <p>El artículo propuesto, al igual que el artículo 13 del texto aprobado en Cámara, modifica el artículo 17 de la Ley 769 de 2002, relativo al otorgamiento de la licencia de conducción. La propuesta conserva la estructura vigente de esta disposición y limita los cambios a los elementos estrictamente necesarios para articular con el sistema de licenciamiento gradual.</p> <p>El texto aprobado en Cámara incorporaba en el artículo 17 reglas propias del periodo de práctica, como la anotación de "en periodo de aprendizaje", su duración y la obligación de cumplir las restricciones del sistema de licenciamiento gradual. El texto propuesto retira esas materias de este artículo, porque ya quedan reguladas de manera específica en las disposiciones sobre periodo de práctica, registro en el RUNT y restricciones para conductores noveles. Así, el artículo 17 conserva su función principal: regular el</p>
--	--	--	---

Página 62

<p>Huella y tipo de sangre, fecha de nacimiento, categorías autorizadas, restricciones, fecha en que finaliza el período de práctica como conductor novel, fechas de expedición y de vencimiento y organismo de tránsito que la expidió.</p> <p>Además de la entrega de su licencia física, el conductor al que se le otorgue, renueve o recategorice su licencia, podrá solicitar la expedición adicional de la licencia de conducción digital, que contendrá todos los datos registrados por el conductor, entre ellos su dirección de domicilio y notificaciones. La licencia digital tendrá los mismos efectos legales que la licencia física y deberá ser aceptada por los cuerpos de control, y podrá ser presentada desde cualquier dispositivo tecnológico portátil.</p> <p>La licencia de conducción digital deberá guardar el registro de las sanciones y demás anotaciones asociadas a la licencia, permitiéndole la identificación, autenticación y consulta al conductor y a las autoridades en el marco de sus competencias, sin costo alguno. El Ministerio de Transporte garantizará la interoperabilidad, firma digital y consulta con todos los sistemas de información que lo requieran.</p> <p>Parágrafo. Las autoridades de tránsito, organismos de tránsito y agentes de tránsito deberán dar por cumplida la obligación de portar los documentos como: documento de identidad, licencia de conducción, licencia de tránsito, seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) y el certificado de revisión técnico-médica y de gases, mediante la consulta en los sistemas de información establecidos por la autoridad de tránsito competente, sin que sea exigible su presentación en físico.</p>	<p>Dentro de las características técnicas que deben contener las licencias de conducción se incluirán, entre otros, un código de barras bidimensional electrónico, magnético u óptico con datos del registro y un holograma de seguridad.</p> <p>Además de la entrega de su licencia física, el conductor al que se le otorgue, renueve o recategorice su licencia podrá solicitar la expedición adicional de la licencia de conducción digital, que contendrá todos los datos registrados por el conductor, entre ellos su dirección de domicilio y notificaciones. La licencia digital tendrá los mismos efectos legales que la licencia física, deberá ser aceptada por los cuerpos de control y podrá ser presentada desde cualquier dispositivo tecnológico portátil.</p> <p>La licencia de conducción digital deberá guardar el registro de las sanciones y demás anotaciones asociadas a la licencia, permitiéndole la identificación, autenticación y consulta al conductor y a las autoridades, en el marco de sus competencias, sin costo alguno. El Ministerio de Transporte garantizará la interoperabilidad, firma digital y consulta con todos los sistemas de información que lo requieran.</p> <p>PARÁGRAFO. Las autoridades de tránsito, los organismos de tránsito y los agentes de tránsito deberán dar por cumplida la obligación de portar el documento de identidad, la licencia de conducción, la licencia de tránsito, el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) y el certificado de revisión técnico-médica y de gases, mediante la consulta en los sistemas de información establecidos por la autoridad de tránsito competente, sin que sea exigible su presentación en físico.</p>	<p>otorgamiento) y el formato de la licencia de conducción.</p> <p>También se elimina la referencia a una «licencia de conducción de aprendizaje». La propuesta no crea una nueva clase de licencia, sino un período de práctica asociado a la habilitación para conducir, sujeto a registro y verificación en el RUNT. Esta fórmula evita alterar innecesariamente la estructura vigente del Código Nacional de Tránsito.</p> <p>En el contenido mínimo del formato de la licencia se reemplaza la referencia a la «fecha en que finaliza el período de práctica como conductor novel» por la fecha desde la cual el titular se encuentra autorizado para conducir en cada categoría. Esta modificación facilita el control en vía sin hacer depender la verificación de una fecha fija de terminación incorporada en el documento físico, pues el período de práctica puede ampliarse o recortarse únicamente sobre una categoría determinada. Con la fecha de autorización por categoría, el agente de tránsito puede identificar cuándo resulta necesario consultar el RUNT: si ha transcurrido menos de un (1) año desde la autorización, el titular se encuentra dentro del período de práctica; si han transcurrido más de dos (2) años, y, si el tiempo transcurrido está entre uno (1) y dos (2) años, la consulta al RUNT permitirá verificar si hubo ampliación del período por pérdida de puntos.</p>
--	--	---

Página 63

<p>tránsito competente, sin que sea exigible su presentación en físico.</p>	<p>ARTÍCULO 14°. Modifíquese el artículo 18 de la Ley 769 del 2002 el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 18°. FACULTAD DEL TITULAR. La licencia de conducción habilitará a su titular para conducir vehículos automotores de acuerdo con las categorías que para cada modalidad establezca la reglamentación que adopte el Ministerio de Transporte, estipulando claramente si se trata de un conductor de servicio público o particular. Las categorías establecidas por el Ministerio de Transporte deben cumplir los requisitos mínimos establecidos en el artículo 19 del presente código.</p>	<p>ARTÍCULO 22. FACULTAD DEL TITULAR. Modifíquese el artículo 18 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 18. FACULTAD DEL TITULAR. La licencia de conducción habilitará a su titular para conducir vehículos automotores de acuerdo con las categorías que para cada modalidad establezca la reglamentación que adopte el Ministerio de Transporte, estipulando claramente si se trata de un conductor de servicio público o particular.</p> <p>Cuando la habilitación para conducir se encuentre sujeta al período de práctica, se ejercerá conforme a las condiciones y</p>	<p>El texto propuesto reincorpora el inciso vigente sobre las características técnicas de la licencia, relativo al código de barras bidimensional electrónico, magnético u óptico y al holograma de seguridad, que no aparece en la versión aprobada por Cámara. Su conservación evita derogar o suprimir elementos técnicos actualmente previstos en el Código sin una razón asociada al objeto de la ley.</p> <p>Finalmente, se mantienen las reglas sobre licencia de conducción digital y sobre cumplimiento de la obligación de portar documentos mediante consulta en sistemas de información, que va hacen parte del artículo 17 vigente y habían sido recogidas por Cámara. La propuesta introduce únicamente ajustes de redacción, puntuación y precisión terminológica, sin modificar su alcance sustantivo.</p> <p>Se modifica la redacción aprobada por la Cámara de Representantes para conservar, en lo esencial, el texto vigente del artículo 18 de la Ley 769 de 2002, relativo a la facultad que confiere la licencia de conducción a su titular. En consecuencia, se mantiene la regla según la cual la licencia habilita para conducir vehículos automotores de acuerdo con las categorías que para cada modalidad establezca la reglamentación del Ministerio de Transporte, distinguiendo si se trata de servicio público o particular.</p> <p>A su vez, se elimina la expresión según la cual «las</p>
---	---	---	---

Página 64

<p>restricciones establecidas para dicho período.</p>	<p>restricciones establecidas para dicho período.</p> <p>En su lugar, se incorpora un inciso que conecta expresamente la facultad general conferida por la licencia con el sistema de licenciamiento gradual. Así, cuando la habilitación para conducir esté sometida al período de práctica, su ejercicio deberá sujetarse a las condiciones y restricciones previstas para dicho período. Esta regla permite integrar el artículo 18 con las disposiciones del capítulo sobre conductores novatos, sin duplicar restricciones ni trasladar al artículo 18 materias que ya se regulan de manera específica en las normas sobre período de práctica, registro, verificación y restricciones aplicables. De esta forma, la licencia sigue habilitando para conducir conforme a la</p>	<p>categorías establecidas por el Ministerio de Transporte deben cumplir los requisitos mínimos establecidos en el artículo 19, por cuanto dicha fórmula resulta técnicamente imprecisa. Las categorías de licencia no cumplen requisitos; quienes deben acreditar requisitos son las personas que solicitan, obtienen, renuevan o recategorizan la licencia de conducción. Además, el artículo 18 regula la facultad que otorga la licencia al titular, mientras que los requisitos para obtenerla corresponden al artículo 19 del Código Nacional de Tránsito. Por tanto, mantener esa remisión podía generar una mezcla innecesaria entre la regulación de las categorías y la acreditación de requisitos personales para acceder a la licencia.</p> <p>En su lugar, se incorpora un inciso que conecta expresamente la facultad general conferida por la licencia con el sistema de licenciamiento gradual. Así, cuando la habilitación para conducir esté sometida al período de práctica, su ejercicio deberá sujetarse a las condiciones y restricciones previstas para dicho período. Esta regla permite integrar el artículo 18 con las disposiciones del capítulo sobre conductores novatos, sin duplicar restricciones ni trasladar al artículo 18 materias que ya se regulan de manera específica en las normas sobre período de práctica, registro, verificación y restricciones aplicables. De esta forma, la licencia sigue habilitando para conducir conforme a la</p>
---	--	--

Página 65

<p>Experiencia previa para acceder a licencia de conducción para vehículos de servicio público</p>	<p>ARTÍCULO 15°. Modifíquese el artículo 19 de la Ley 769 del 2002 el cual quedará así:</p> <p>Artículo 19. Requisitos mínimos. Para obtener la licencia de conducción para vehículos automotores se debe acreditar el cumplimiento de los requisitos mínimos mencionados en este artículo, siguiendo el Sistema de Licenciamiento Gradual.</p> <p>19.A. Para vehículos de servicio particular:</p> <p>Los requisitos para obtener la licencia de conducción de aprendizaje para vehículos de servicio particular son los siguientes:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Saber leer y escribir. 2. Tener una edad mínima de 16 (dieciséis) años. 3. Aprobar los exámenes teóricos y prácticos de conducción, practicados por Instituciones de Educación Superior de Naturaleza Pública reconocidas por el Ministerio de Educación Nacional. Estas instituciones de Educación Superior deben garantizar la cobertura nacional para la realización de las pruebas, en el marco de la autonomía de las mismas y de conformidad con la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte, cuyo resultado será registrado en el sistema RUNT. <p>En las entidades territoriales donde las Instituciones de Educación Superior mencionadas en el inciso anterior, no puedan garantizar la cobertura en la prestación</p> 	<p>ARTÍCULO 23. EXPERIENCIA PREVIA PARA ACCEDER A LICENCIA DE CONDUCCIÓN PARA VEHÍCULOS DE SERVICIO PÚBLICO. Modifíquese el penúltimo inciso del artículo 19 de la Ley 769 de 2002, que establece los requisitos para obtener una licencia de conducción para vehículos de servicio público, el cual quedará así:</p> <p>Se exigirán los requisitos anteriormente señalados. Adicionalmente, tener por lo menos dieciocho (18) años cumplidos; aprobar el examen teórico y práctico de conducción para vehículos de servicio público, de conformidad con la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte; y haber sido titular de licencia de conducción para vehículos de servicio público durante un periodo no inferior a tres (3) años, sin contar los lapsos durante los cuales la licencia haya estado suspendida. Las condiciones para la prestación de este servicio serán las mismas previstas en el literal c) de este artículo.</p>	<p>categoría correspondiente, pero, durante el período de práctica, esa habilitación se ejerce bajo las limitaciones especiales previstas por la ley.</p> <p>El artículo propuesto modifica la fórmula aprobada por la Cámara de Representantes para conservar la estructura vigente del artículo 19 de la Ley 769 del 2002 y limitar la intervención normativa al inciso relativo a los requisitos de conducción para vehículos de servicio público. Esta decisión responde a que el texto aprobado en Cámara sustituiría integralmente el artículo 19 y trasladaba a esa disposición reglas propias del licenciamiento gradual como la licencia de aprendizaje, la licencia plena y el cumplimiento de veinticuatro (24) meses con anotación en la licencia. El texto propuesto conserva la estructura que conserva la licencia de aprendizaje, la licencia plena y el cumplimiento de veinticuatro (24) meses con anotación en la licencia. El texto propuesto conserva los requisitos actualmente previstos para obtener licencia de conducción para vehículos de servicio público, esto es, los requisitos generales exigidos para vehículos particulares, tener por lo menos dieciocho (18) años cumplidos y aprobar el examen teórico y práctico de conducción para vehículos de servicio público. Sobre esa base, incorpora una exigencia adicional de experiencia previa, consistente en haber sido titular de licencia de conducción para vehículos de servicio particular durante un periodo no inferior a tres (3) años.</p>
--	---	--	--

Página 66

<p>de dicho servicio, se facultará a las autoridades públicas y entidades privadas que estén registradas en el sistema RUNIT, para practicar los exámenes de que trata este literal, de conformidad con la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte.</p> <p>En todo caso las entidades competentes suscribirán contratos donde se establezcan claramente las condiciones para realizar los exámenes.</p> <p>4. Obtener un certificado de capacitación en conducción otorgado por un centro de enseñanza automovilística registrado ante el RUNIT.</p> <p>5. Presentar certificado en el que conste una condición idónea, la aptitud física, mental y de coordinación motriz para conducir, expedido por una Institución Prestadora de Salud o por un Centro de Reconocimiento de conductores registrado ante el RUNIT.</p> <p>Para la obtención de licencia de conducción plena para vehículos de servicio particular se deben cumplir los siguientes requisitos:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Haber cumplido un período de 24 meses con la anotación en la licencia de conducción del respectivo tipo de vehículo. Los 24 meses se cuentan a partir de la fecha en que fue otorgada la licencia de conducción con la anotación. 2. Tener una edad mínima de 18 años. 3. Si en el período de práctica el conductor novel ha perdido 6 puntos o más dentro del Sistema de Sanción por Puntos, deberá aprobar nuevamente los exámenes teóricos y prácticos de conducción, practicados por 	<p>Esta regla retoma la finalidad del párrafo 5 del artículo 15 aprobado en Cámara, que exigía tres (3) años de experiencia para ascender entre categorías de licencia de conducción para servicio público, pero la reformula para hacerla operar en dos momentos: el acceso inicial a una licencia que habilite para conducir vehículos de servicio público y el ascenso posterior entre categorías de esa modalidad. Con ello se desarrolla una decisión central del sistema de licenciamiento gradual: evitar que una persona sin experiencia previa suficiente pueda ingresar directamente a la conducción de vehículos de servicio público. Por la responsabilidad que implica esa actividad, el acceso debe estar precedido por experiencia efectiva en vehículos de servicio particular y, cuando se trate de ascenso entre categorías de servicio público, por experiencia en la categoría inmediatamente anterior.</p> <p>Finalmente, se reemplaza la regla aprobada en Cámara según la cual bastaba no tener suspensiones vigentes a la fecha de la solicitud. Esa redacción permitía computar como experiencia los lapsos durante los cuales la licencia estuvo suspendida, siempre que la suspensión ya no estuviera vigente al momento de pedir la licencia. El texto propuesto dispone que esos períodos no se contarán, de modo que los tres (3) años correspondan a tiempo efectivo de habilitación para conducir.</p>	<p>Instituciones de Educación Superior de Naturaleza Pública reconocidas por el Ministerio de Educación Nacional.</p> <p>En los exámenes teóricos y prácticos se deben evaluar las habilidades, los conocimientos y las destrezas desarrolladas mientras se tenga la anotación en la licencia de conducción. En caso de que el conductor novel repruebe el examen teórico o práctico o los dos, este seguirá siendo titular de la licencia de conducción provisional hasta el momento en que apruebe el examen o los exámenes reprobados.</p> <p>Estas Instituciones de Educación Superior deben garantizar la cobertura nacional para la realización de las pruebas, en el marco de la autonomía de las mismas y de conformidad con la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte, cuyo resultado será registrado en el sistema RUNIT.</p> <p>En las entidades territoriales donde las Instituciones de Educación Superior mencionadas en el inciso anterior, no pueden garantizar la cobertura en la prestación de dicho servicio, se facultará a las autoridades públicas y entidades privadas que estén registradas en el sistema RUNIT, para practicar los exámenes de que trata este literal, de conformidad con la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte.</p> <p>En todo caso las entidades competentes suscribirán contratos donde se establezcan claramente las condiciones para realizar los exámenes.</p>
--	--	---

<p>Parágrafo 1°. La anotación en la licencia de conducción será realizada por la autoridad de tránsito correspondiente y será inscrita como la licencia de conducción provisional ante el RUNIT.</p> <p>Con la finalidad de evitar mayores gastos a las personas que desean ser titulares de una licencia de conducción provisional a una licencia de conducción plena, la condición de la licencia plena se registrará digitalmente.</p> <p>El Ministerio de Transporte tendrá un plazo de seis (6) meses a partir de la entrada en vigencia de la presente ley para reglamentar las modificaciones pertinentes en el formato de la licencia de conducción digital.</p> <p>Parágrafo 2°. Los contenidos de los exámenes teóricos y prácticos para la obtención de la anotación en la licencia de conducción y la plena serán definidos por el Ministerio de Transporte, en coordinación con la Agencia Nacional de Seguridad Vial.</p> <p>Parágrafo 3°. Para obtener la recategorización o la renovación de la licencia de conducción se debe demostrar ante las autoridades de tránsito la aptitud física, mental y de coordinación motriz, valiéndose para su valoración de los medios tecnológicos sistematizados y digitalizados requeridos y los instrumentos médicos pertinentes que permitan medir y evaluar dentro de los rangos establecidos por el Ministerio de Transporte, según los parámetros y límites internacionales entre otros: las capacidades de visión y orientación auditiva, la agudeza visual y campimetría, los tiempos de reacción y recuperación al encandilamiento, la capacidad de</p>	<p>coordinación entre la aceleración y el frenado, la coordinación integral motriz de la persona, la discriminación de colores y la franja horizontal y vertical.</p> <p>Se excluye de la anterior obligación a los conductores noveles que, cumplidos los requisitos mencionados en el presente artículo, posean una licencia de conducción plena.</p> <p>Parágrafo 4°. Se entiende que las Instituciones de Educación Superior garantizan la cobertura para la realización de los exámenes teórico-prácticos de conducción, cuando tiene al menos una sede en el territorio del departamento respectivo.</p> <p>Parágrafo 5°. Para ascender entre categorías de licencia de conducción para servicio público, la persona conductora requerirá haber sido titular de la licencia correspondiente a la categoría inferior por un período no inferior a tres (3) años continuos, sin haber incurrido en suspensiones vigentes a la fecha de la solicitud.</p>	<p>ARTÍCULO 16°. Modifíquese el artículo 20 de la Ley 769 de 2002 el cual quedará así:</p> <p>Artículo 20°. Restricciones para cada tipo de licencia: El Ministerio de Transporte definirá mediante resolución las categorías de licencias de conducción y recategorizaciones, lo mismo que las restricciones especiales que deben tenerse en cuenta para la expedición de las licencias según cada categoría.</p> <p>En todo caso, la reglamentación por parte del Ministerio de Transporte estará sujeta a las restricciones generales del Sistema de Licenciamiento Gradual enunciadas a continuación.</p>
--	--	---

<p>Categorías y restricciones</p>	<p>ARTÍCULO 20. CATEGORÍAS Y RESTRICCIONES. Modifíquese el artículo 20 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 20. CATEGORÍAS Y RESTRICCIONES. El Ministerio de Transporte definirá mediante resolución las categorías de licencias de conducción y las recategorizaciones, lo mismo que las restricciones especiales que deben tenerse en cuenta para la expedición de las licencias según cada categoría.</p> <p>En relación con el sistema de licenciamiento gradual para conductores noveles, la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte definirá los casos en que una categoría se</p>	<p>El artículo propuesto, al igual que el artículo 16 del texto aprobado en Cámara, modifica el artículo 20 de la Ley 769 de 2002, relativo a la competencia del Ministerio de Transporte para definir las categorías de licencias de conducción, las recategorizaciones y las restricciones especiales aplicables según cada categoría.</p> <p>El texto aprobado en Cámara conservaba el contenido vigente del artículo 20, pero incorporaba en esa misma disposición un listado detallado de restricciones para conductores con anotación de aprendizaje,</p>
-----------------------------------	---	---

<p>Categorías y restricciones</p>	<p>coordinación entre la aceleración y el frenado, la coordinación integral motriz de la persona, la discriminación de colores y la franja horizontal y vertical.</p> <p>Se excluye de la anterior obligación a los conductores noveles que, cumplidos los requisitos mencionados en el presente artículo, posean una licencia de conducción plena.</p> <p>Parágrafo 4°. Se entiende que las Instituciones de Educación Superior garantizan la cobertura para la realización de los exámenes teórico-prácticos de conducción, cuando tiene al menos una sede en el territorio del departamento respectivo.</p> <p>Parágrafo 5°. Para ascender entre categorías de licencia de conducción para servicio público, la persona conductora requerirá haber sido titular de la licencia correspondiente a la categoría inferior por un período no inferior a tres (3) años continuos, sin haber incurrido en suspensiones vigentes a la fecha de la solicitud.</p>	<p>El artículo propuesto, al igual que el artículo 16 del texto aprobado en Cámara, modifica el artículo 20 de la Ley 769 de 2002, relativo a la competencia del Ministerio de Transporte para definir las categorías de licencias de conducción, las recategorizaciones y las restricciones especiales aplicables según cada categoría.</p> <p>El texto aprobado en Cámara conservaba el contenido vigente del artículo 20, pero incorporaba en esa misma disposición un listado detallado de restricciones para conductores con anotación de aprendizaje,</p>
-----------------------------------	--	---

<p>Los titulares de las licencias de conducción con anotación de aprendizaje para motocicleta, motociclos y mototriciclos tendrán las siguientes restricciones:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. No pueden conducir con pasajeros en el primer año del periodo de aprendizaje. 2. No pueden conducir en carreteras nacionales, en donde el límite de velocidad máxima sea de 80 km/h. 3. Deben conducir entre las 5:00 am y las 1:00 pm. 4. Deben conducir únicamente vehículos motocicleta, motociclos y mototriciclos con un cilindraje menor o igual a 125 cc o hasta 10 Kw si es eléctrico. 5. Deben portar un distintivo en la carrocería del vehículo que los identifique como conductores noveles. El Ministerio de Transporte se encargará de regular las características de este distintivo. <p>Los titulares de las licencias de conducción con anotación de aprendizaje para vehículos particulares de las clases automóviles, motocarros, cuatrimotos, camperos, camionetas y microbuses, camiones rígidos, buses y buses y vehículos articulados tendrán las siguientes restricciones:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Deben conducir entre las 5:00 am y las 1:00 pm. 2. No pueden conducir en carreteras nacionales en donde el límite de velocidad máxima sea de 80 km/h. 3. Deben portar un distintivo en la carrocería del vehículo que los identifique como conductores noveles. El Ministerio de Transporte tendrá seis (6) meses a partir de la entrada en vigencia de 	<p>encuentra comprendida por otra y desarrollará los aspectos técnicos y operativos necesarios para la aplicación de las restricciones establecidas en la ley para el periodo de práctica.</p> <p>diferenciadas entre motocicletas, motociclos y mototriciclos, por una parte, y vehículos particulares de otras clases, por otra. También incluye en el párrafo la consecuencia por incumplir esas restricciones.</p> <p>El texto propuesto conserva la estructura vigente del artículo 20 y evita concentrar allí toda la regulación sustantiva del periodo de práctica. Las restricciones aplicables a los conductores noveles se regulan en disposiciones específicas del capítulo, mientras que el artículo 20 mantiene su función principal: servir de norma de habilitación reglamentaria en materia de categorías, recategorizaciones y aspectos técnicos asociados a las restricciones.</p> <p>La modificación también elimina las referencias a «licencias de conducción con anotación de aprendizaje», en concordancia con la decisión de no crear una clase adicional de licencia. El sistema propuesto parte de una licencia de conducción ordinaria cuya habilitación puede quedar temporalmente sujeta al periodo de práctica, con registro y verificación en el RUNT.</p> <p>Además, se incorpora una regla relevante para la aplicación del licenciamiento gradual por categorías: el Ministerio de Transporte deberá definir los casos en que una categoría se encuentra comprendida por otra. Esta precisión es necesaria para determinar</p>
--	--

<p>esta ley para regular las características de este distintivo.</p> <p>Parágrafo. El incumplimiento de estas restricciones tendrá como sanción la reducción de 4 (cuatro) puntos en el Sistema de Sanción por Puntos y la inmovilización del vehículo.</p>	<p>[Correspondencia con el párrafo 5 del artículo 15 del texto aprobado en Cámara]</p>	<p>ARTÍCULO 25. ASCENSO ENTRE CATEGORÍAS DE LICENCIA DE CONDUCCIÓN PARA VEHÍCULOS DE SERVICIO PÚBLICO. Modifíquese el artículo 24 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 24. RECATEGORIZACIÓN. El titular de una licencia de conducción podrá solicitar ante un organismo de tránsito o la entidad pública o privada por él autorizada la recategorización de su licencia, para lo cual deberá presentar y aprobar un nuevo examen teórico-práctico para la categoría solicitada y presentar un certificado de aptitud en conducción otorgado por el centro respectivo. El trámite no podrá durar más de setenta y dos (72) horas una vez aceptada la documentación.</p> <p>Para ascender entre categorías de licencia de conducción para</p>	<p>cuando la obtención de una nueva categoría activa un periodo de práctica y cuando no, evitando imponer restricciones a quien va está autorizado para conducir una categoría que comprende la nueva.</p> <p>Finalmente, el texto delimita mejor el alcance de la reglamentación. El Ministerio de Transporte no queda llamado a crear restricciones sustantivas distintas de las previstas en la ley, sino a desarrollar los aspectos técnicos y operativos necesarios para su aplicación durante el periodo de práctica. De esta manera se conserva la competencia reglamentaria vigente y se articula con el sistema de licenciamiento gradual sin sobrecargar el artículo 20 con reglas que pertenecen a otras disposiciones del capítulo.</p> <p>El artículo propuesto recoge la regla prevista en el párrafo 5 del artículo 15 aprobado en Cámara, relativa a la experiencia exigida para ascender entre categorías de licencia de conducción para vehículos de servicio público. Sin embargo, cambia su ubicación normativa en lugar de mantenerla dentro del artículo 19 de la Ley 769 de 2002, sobre requisitos para obtener la licencia, la incorpora en el artículo 24 del mismo código, que regula la recategorización.</p> <p>Esta reubicación mejora la técnica legislativa, porque el ascenso entre categorías no corresponde al primer otorgamiento de la licencia, sino a una recategorización. Por esa razón, el texto propuesto modifica el</p>
--	--	--	---

<p>vehículos de servicio público, el solicitante deberá haber sido titular de la licencia correspondiente a la categoría inmediatamente inferior durante un periodo no inferior a tres (3) años, sin contar los lapsos durante los cuales la licencia haya estado suspendida.</p>	<p>artículo del Código Nacional de Tránsito que regula directamente esa materia. El primer inciso conserva, en lo sustancial, el contenido vigente del artículo 24; el titular de una licencia podrá solicitar la recategorización ante un organismo de tránsito o la entidad autorizada, deberá presentar y aprobar un nuevo examen teórico-práctico para la categoría solicitada, aportar certificado de aptitud en conducción y el trámite no podrá exceder setenta y dos (72) horas una vez aceptada la documentación.</p> <p>El segundo inciso incorpora la regla especial para el ascenso entre categorías de servicio público. Se mantiene la exigencia aprobada por Cámara de acreditar tres (3) años como titular de la licencia correspondiente a la categoría inferior. Esta fórmula vincula la experiencia exigida con el ascenso progresivo dentro de las categorías de servicio público.</p> <p>También se modifica la regla sobre suspensiones. Cámara exigía no haber incurrido en suspensiones violentas a la fecha de la solicitud. Esa redacción permitía computar como experiencia los periodos durante los cuales la licencia estuvo suspendida, siempre que la suspensión ya no estuviera vigente al momento del trámite. El texto propuesto dispone que esos lapsos no se cuentan, de manera que los tres (3) años correspondan a tiempo efectivo de habilitación para conducir.</p>
---	---

<p>Restricciones durante el periodo de práctica</p>	<p>[Correspondencia con el artículo 16 del texto aprobado en Cámara]</p>	<p>ARTÍCULO 26. RESTRICCIONES DURANTE EL PERIODO DE PRACTICA. Sin perjuicio de las demás restricciones aplicables conforme a la normativa vigente, durante el periodo de práctica los conductores noveles estarán sujetos a las siguientes restricciones:</p> <p>1. Restricciones comunes para todos los vehículos:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) No podrán conducir entre las once de la noche (11:00 p. m.) y las cinco de la mañana (5:00 a. m.). b) No podrán circular por vías del Sistema Nacional de Carreteras o Red Vial Nacional en las que el límite máximo de velocidad sea de ochenta kilómetros por hora (80 km/h) o superior. c) Deberán tener, en los términos que reglamente el Ministerio de Transporte, un distintivo que los identifique como conductores noveles en periodo de práctica. <p>2. Restricciones específicas para motocicletas, motociclos y mototriciclos:</p>	<p>En conjunto, la modificación conserva la finalidad aprobada por Cámara, pero la ubica en la disposición correcta, mantiene la estructura vigente del artículo 24 y fortalece la exigencia de experiencia real para el ascenso entre categorías de licencia de conducción para vehículos de servicio público.</p> <p>El artículo propuesto retoma el contenido sustancial del artículo 16 aprobado en Cámara, relativo a las restricciones aplicables a los conductores noveles durante el periodo inicial de conducción. Sin embargo, cambia su ubicación normativa: en lugar de incorporar el listado de restricciones dentro del artículo 20 del Código Nacional de Tránsito, se regula en una disposición autónoma del capítulo sobre licenciamiento gradual.</p> <p>La reubicación ordena mejor el articulado. En el artículo 24 del texto propuesto, que modifica el artículo 20 del Código Nacional de Tránsito, se conserva la habilitación al Ministerio de Transporte para regular categorías, recategorizaciones y restricciones especiales según cada categoría, y se agregan reglas técnicas y operativas para la aplicación del licenciamiento gradual. Este artículo, en cambio, contiene directamente las restricciones sustantivas aplicables durante el periodo de práctica.</p> <p>El texto propuesto reorganiza las restricciones aprobadas por Cámara en dos grupos: restricciones comunes para</p>
---	--	--	--

	<p>a) No podrán conducir con pasajero.</p> <p>b) Solo podrán conducir vehículos con cilindraje igual o inferior a ciento veinticinco centímetros cúbicos (125 cc) o con potencia igual o inferior a diez kilovatios (10 kW), si son de propulsión eléctrica.</p> <p>PARÁGRAFO. El Ministerio de Transporte reglamentará las características del distintivo previsto en el literal c) del numeral 1 de este artículo, incluyendo su forma, contenido, dimensiones y condiciones de portación, de manera que sea verificable en los controles en vía.</p>	<p>todos los vehículos y restricciones específicas para motocicletas, motociclos o mototriciclos. Esta estructura evita repetir reglas que eran iguales para distintos tipos de vehículo como la restricción horaria, la limitación para circular por determinadas vías nacionales y la obligación de portar un distintivo de conductor novel.</p> <p>En cuanto a la restricción horaria, se conserva el contenido aprobado en Cámara, pero se formula en términos prohibitivos. Cámara señalaba que los conductores noveles «deben conducir entre las 5.00 a. m. y las 7.00 p. m.»; el texto propuesto dispone que no podrán conducir entre las once de la noche (11.00 p. m.) y las cinco de la mañana (5.00 a. m.). La modificación no altera la franja horaria permitida, sino que adecua la redacción a la naturaleza de la disposición: si el artículo enumera restricciones, la regla debe expresarse como prohibición y no como deber positivo de conducir en determinado horario.</p> <p>También se mantiene la restricción para circular por vías nacionales de mayor velocidad, pero se mejora su formulación técnica. El texto aprobado en Cámara se refería a «carreteras nacionales en donde el límite de velocidad máxima sea de 80 km/h»; el texto propuesto emplea la expresión «vías del Sistema Nacional de Carreteras o del Vial Nacional», con el fin de usar una denominación más precisa para la infraestructura vial nacional sobre la cual recae la restricción. Además,</p>
--	--	---

Página 75

			<p>se aplica que la prohibición aplica cuando el límite máximo de velocidad sea de ochenta kilómetros por hora (80 km/h) o superior, para evitar una lectura restringida únicamente a vías cuyo límite sea exactamente de 80 km/h.</p> <p>El artículo también mantiene, como restricción común para todos los vehículos, la exigencia de contar con un distintivo que permita identificar al conductor novel en período de práctica. A diferencia del texto aprobado en Cámara, que se refería al distintivo en la carrocería del vehículo, el texto propuesto deja al Ministerio de Transporte la definición técnica de sus características y condiciones de portación. Esta fórmula evita imponer desde la ley una solución única para todos los casos, pues el distintivo puede requerir condiciones distintas según el tipo de vehículo. Por ello, el párrafo remite al reglamento la definición de su forma, contenido, dimensiones y condiciones de portación, bajo el criterio de que sea verificable en los controles en vía.</p> <p>Respecto de motocicletas, motociclos y mototriciclos, se conservan las dos restricciones específicas aprobadas por Cámara: no conducir con pasajero y limitar la conducción a vehículos de cilindraje igual o inferior a ciento veinticinco centímetros cúbicos (125 cc), o potencia igual o inferior a diez kilovatios (10 kW) si son eléctricos.</p> <p>Finalmente, se modifica la técnica sancionatoria frente</p>
--	--	--	--

Página 76

	<p>al incumplimiento de las restricciones. El texto aprobado en Cámara establece directamente, en el mismo artículo, la reducción de cuatro (4) puntos y la inmovilización del vehículo. El texto propuesto separa el contenido de la restricción de la consecuencia por su incumplimiento; este artículo define las restricciones aplicables durante el período de práctica, mientras que una disposición posterior adiciona la infracción C.40 al artículo 131 del Código Nacional de Tránsito por incumplir cualquiera de ellas. De esta manera, la conducta queda incorporada al catálogo general de infracciones de tránsito y la pérdida de puntos se determina conforme a las reglas generales del sistema de sanción por puntos, aplicables a las infracciones del literal C.</p>	<p>El artículo propuesto corresponde al párrafo del artículo 16 aprobado en Cámara, que estableció una consecuencia por incumplir las restricciones del sistema de licenciamiento gradual. No obstante, se modifica la técnica utilizada para regular esa consecuencia. El texto aprobado en Cámara disponía, dentro del mismo artículo sobre restricciones, que su incumplimiento daría lugar a la reducción de cuatro (4) puntos y a la inmovilización del vehículo. El texto propuesto opta por incorporar la conducta al catálogo de infracciones del artículo 131 del Código Nacional de Tránsito, mediante la adición del numeral C.40 al literal C.</p>
<p>(Correspondencia con el párrafo del artículo 16 del texto aprobado en Cámara)</p>	<p>ARTÍCULO 27. INFRACCIÓN POR INCUMPLIMIENTO DE LAS RESTRICCIONES DURANTE EL PERÍODO DE PRÁCTICA. Adóptese el numeral C.40 al literal C del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>C.40. Incumplir cualquiera de las restricciones establecidas en la ley para el período de práctica del sistema de licenciamiento gradual para conductores noveles. Además, el vehículo será inmovilizado.</p>	

Página 77

			<p>Esta modificación tiene efectos sustanciales. Al quedar incluida como infracción de tránsito, la conducta se somete al procedimiento contravencional ordinario, genera la multa correspondiente a las infracciones del literal C, mantiene la inmovilización del vehículo y produce pérdida de puntos conforme a las reglas generales del sistema. En particular, al tratarse de una infracción del literal C no expresada expresamente, dará lugar a la pérdida de seis (6) puntos, según lo dispuesto en el artículo sobre pérdida de puntos. El literal C del artículo 131 prevé multa de quince (15) salarios mínimos legales diarios vigentes. La fórmula propuesta es más ordenada que la aprobada en Cámara, porque separa el contenido de las restricciones de la infracción derivada de su incumplimiento. Así, las restricciones se regulan en el artículo anterior, mientras que la consecuencia jurídica se incorpora al catálogo general de infracciones del Código Nacional de Tránsito, con multa, inmovilización y pérdida de puntos conforme al sistema de puntos.</p>
<p>Título del Capítulo IV</p>	<p>CAPÍTULO IV DISPOSICIONES FINALES</p> <p>(Correspondencia con el párrafo del artículo 22 del texto aprobado en Cámara)</p>	<p>CAPÍTULO IV DISPOSICIONES FINALES</p> <p>ARTÍCULO 28. IMPLEMENTACIÓN DIFERIDA DEL SISTEMA DE SANCIÓN POR PUNTOS Y DEL SISTEMA DE LICENCIAMIENTO GRADUAL. Con el propósito de permitir que el Ministerio de Transporte expida la reglamentación necesaria para la implementación de la presente ley y adopte, en coordinación con las entidades competentes, las medidas operativas y de</p>	<p>Sin modificaciones.</p> <p>El artículo propuesto recoge parcialmente la materia regulada en el artículo 22 del texto aprobado en Cámara, que establecía reglas sobre vigencia y aplicación diferida de algunos contenidos de la ley.</p> <p>La modificación principal consiste en distinguir entre la entrada en vigencia formal de la ley y la entrada en</p>

Página 78

<p>Etapa inicial pedagógica del sistema de sanción por puntos</p>	<p>(Correspondencia con el párrafo transitorio del artículo 22 del texto aprobado en Cámara)</p>	<p>articulación institucional requeridas, el sistema de sanción por puntos y el sistema de licenciamiento gradual para conductores noveles entrarán en operación y serán aplicables una vez transcurridos seis (6) meses contados a partir de su promulgación.</p> <p>operación del sistema de sanción por puntos y del sistema de licenciamiento gradual para conductores noveles. La ley debe regir desde su promulgación, pues solo a partir de ese momento hacen las obligaciones a cargo del Ministerio de Transporte y empieza a contarse el término previsto para expedir la reglamentación y adoptar las medidas de implementación. Sin embargo, los dos sistemas no serán aplicables de inmediato, sino una vez transcurridos seis (6) meses.</p> <p>Esta aplicación diferida responde a la necesidad de que el Ministerio de Transporte expida la reglamentación correspondiente y adopte, en coordinación con las entidades competentes, las medidas operativas y de articulación institucional requeridas. Se trata de sistemas cuya aplicación depende de ajustes administrativos, coordinación con organismos de tránsito, adecuaciones en sistemas de información y definición de procedimientos para su funcionamiento efectivo.</p> <p>El texto propuesto evita que las reglas de los sistemas de sanción por puntos y de licenciamiento gradual produzcan efectos antes de contar con las condiciones necesarias para aplicarlos.</p> <p>El artículo propuesto retoma el contenido del párrafo transitorio del artículo 22, aprobado en Cámara, relativo a la implementación pedagógica inicial del sistema de sanción por puntos, pero lo separa de la regla general</p> <p>ARTÍCULO 29. ETAPA INICIAL PEDAGÓGICA DEL SISTEMA DE SANCIÓN POR PUNTOS. Durante los seis (6) meses siguientes a la entrada en operación del sistema de sanción por puntos se desarrollará una etapa inicial pedagógica, destinada a facilitar su</p>
---	--	---

		<p>conocimiento por parte de la ciudadanía y a promover la conciencia sobre las consecuencias de la reincidencia en infracciones de tránsito.</p> <p>Durante esta etapa, por una sola vez, no se aplicará la pérdida de puntos correspondiente a la primera infracción cometida durante dicho periodo. En su lugar, la autoridad de tránsito impondrá una medida pedagógica en la que se le informará al infractor sobre el número de puntos que tendrían que haber sido descontados. En todo caso, lo anterior no exime al infractor de las demás sanciones, obligaciones o consecuencias previstas en la legislación vigente por la infracción cometida.</p> <p>Si el titular de la licencia de conducción comete una nueva infracción durante la etapa inicial pedagógica, se aplicará la pérdida de puntos correspondiente conforme a la presente ley.</p> <p>Vencida esta etapa, el sistema de sanción por puntos se aplicará íntegramente, incluso respecto de quienes no hayan sido beneficiarios de la medida pedagógica prevista en este artículo.</p> <p>PARÁGRAFO. La aplicación de la medida pedagógica de que trata este artículo deberá registrarse en el RUNT y en el SMIT, con el fin de garantizar que solo se aplique por una vez respecto de cada titular de licencia de conducción.</p> <p>de vigencia y aplicación diferida.</p> <p>El texto aprobado en Cámara ubicaba esta etapa dentro del artículo de vigencia y la contaba desde la promulgación de la ley. El texto propuesto la reula en un artículo autónomo y dispone que los seis (6) meses se cuenten desde la entrada en operación del sistema de sanción por puntos. Esta modificación es relevante porque la etapa pedagógica solo puede aplicarse adecuadamente cuando el sistema ya esté habilitado para registrar, consultar y controlar la medida correspondiente.</p> <p>Se conserva la regla central aprobada por Cámara: durante la etapa inicial, por una sola vez, no se aplicará la pérdida de puntos correspondiente a la primera infracción cometida durante ese periodo. En su lugar, la autoridad de tránsito impondrá una medida pedagógica e informará al infractor el número de puntos que habrían sido descontados.</p> <p>El texto propuesto añade que la medida pedagógica no exime al infractor de las demás sanciones, obligaciones o consecuencias previstas por la infracción cometida. De esta manera, el beneficio se limita exclusivamente a la no aplicación de la pérdida de puntos y no afecta la multa, la inmovilización u otras consecuencias establecidas en la legislación vigente.</p>
--	--	--

<p>Transición y adecuaciones técnicas en materia de licencias de conducción</p>	<p>ARTÍCULO NUEVO. Las licencias de conducción actuales seguirán teniendo validez hasta su vencimiento, pero las licencias de conducción nuevas deberán rediseñarse para que se ajusten a las disposiciones de la presente ley. El Ministerio de Transporte tendrá seis (6) meses contados a partir de la sanción de la siguiente ley para darle aplicación al contenido del presente artículo.</p>	<p>También se reemplaza la referencia a la «reincidencia durante el mismo periodo» por una regla más directa: si el titular de la licencia comete una nueva infracción durante la etapa inicial pedagógica se aplicará la pérdida de puntos correspondiente. Con ello se evita confundir esta regla transitoria con el concepto general de reincidencia y se deja claro que el beneficio solo opera una vez.</p> <p>Finalmente, se incorpora la obligación de registrar la aplicación de la medida pedagógica en el RUNT y en el SMIT. Esta regla permite verificar que el beneficio se aplique una sola vez por titular de licencia y garantiza la trazabilidad necesaria para la aplicación integral del sistema una vez vencida la etapa inicial.</p> <p>El artículo propuesto retoma el artículo nuevo aprobado en Cámara sobre validez de las licencias vigentes y ajuste de las licencias futuras, pero amplía su alcance técnico.</p> <p>El texto aprobado en Cámara señalaba, de manera general, que las licencias nuevas debían «rediseñarse» para ajustarse a la ley. La propuesta precisa que el Ministerio de Transporte deberá realizar, dentro de los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigencia, las adecuaciones técnicas y operativas necesarias en la ficha técnica de la licencia de conducción, en la licencia de conducción digital, en el RUNT y en el SMIT.</p> <p>Las licencias de conducción expedidas con anterioridad conservarán su validez hasta su vencimiento. Las que se expidan con posterioridad deberán ajustarse a dichas adecuaciones.</p> <p>También se conserva la regla de transición: las licencias</p>
---	--	--

<p>Programas de divulgación y capacitación del sistema de sanción por puntos y del sistema de licenciamiento gradual</p>	<p>ARTÍCULO 10º. Programas sobre divulgación y capacitación del Sistema de Sanción por Puntos y del Sistema de Licenciamiento Gradual. Dentro de los seis (6) meses siguientes a la promulgación de la presente Ley, la Agencia Nacional de Seguridad Vial y el Ministerio de Transporte, adoptará una estrategia pedagógica con alcance en el nivel nacional, para socializar y acompañar la implementación del Sistema de Licenciamiento Gradual y del Sistema de Sanción por Puntos.</p> <p>La estrategia incluirá, como mínimo:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Campañas de divulgación y sensibilización de conductores; 2. Materiales pedagógicos de acceso público y gratuito 3. Asistencia técnica y capacitación a las entidades territoriales, a las Secretarías de Movilidad y los cuerpos operativos de tránsito para facilitar la implementación efectiva del Sistema Nacional de puntos. <p>Se autoriza al Ministerio de Transporte y a la Agencia Nacional de Seguridad Vial a apropiarse los recursos necesarios para realizar diferentes campañas de divulgación sobre el contenido de la presente ley.</p> <p>Parágrafo 1º. Las acciones que se adelanten en el marco de esta</p>	<p>ARTÍCULO 31. PROGRAMAS DE DIVULGACIÓN Y CAPACITACIÓN DEL SISTEMA DE SANCIÓN POR PUNTOS Y DEL SISTEMA DE LICENCIAMIENTO GRADUAL. Dentro de los seis (6) meses siguientes a la promulgación de la presente ley, el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) adoptarán una estrategia pedagógica de alcance nacional para socializar y acompañar la implementación del sistema de sanción por puntos y del sistema de licenciamiento gradual para conductores noveles.</p> <p>La estrategia incluirá, como mínimo:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Campañas de divulgación y sensibilización dirigidas a conductores; 2. Materiales pedagógicos de acceso público y gratuito. 3. Asistencia técnica y capacitación a los organismos de tránsito de las entidades territoriales y a sus agentes de tránsito para facilitar la implementación de la presente ley. <p>PARÁGRAFO 1. El diseño, implementación y desarrollo de la estrategia de que trata el presente artículo se adelantarán por el</p> <p>expedidas con anterioridad mantendrán su validez hasta su vencimiento, y las expedidas con posterioridad deberán ajustarse a las adecuaciones realizadas. Con ello se evita existir la sustitución inmediata de licencias vigentes y se permite que los cambios operen <i>hacia adelante</i>.</p> <p>El artículo propuesto corresponde al artículo 19 aprobado en Cámara, relativo a los programas de divulgación y capacitación del sistema de sanción por puntos y del sistema de licenciamiento gradual. Se conserva la decisión de adoptar una estrategia pedagógica nacional dentro de los seis (6) meses siguientes a la promulgación de la ley, a cargo del Ministerio de Transporte y de la ANSV.</p> <p>La redacción se ajusta para unificar la denominación de los dos sistemas, introducir la sigla ANSV y concordar el verbo rector con la pluralidad de las entidades responsables, de manera que el Ministerio de Transporte y la ANSV adoptarán la estrategia en el marco de sus competencias.</p> <p>También se reorganiza el contenido mínimo de la estrategia. Se mantienen las campañas de divulgación y sensibilización, los materiales pedagógicos de acceso público y gratuito, y la asistencia técnica y capacitación. Sin embargo, esta última se dirige de manera más específica a los organismos de tránsito de las entidades territoriales y a sus agentes de tránsito, por ser quienes intervienen</p>
--	--	---

	<p>estrategia, deberán incorporar elementos que garanticen un enfoque diferencial y accesibilidad en términos de edad, género, discapacidad y ruralidad.</p> <p>Parágrafo 2º En el marco de esta estrategia, la Agencia Nacional de Seguridad Vial y el Ministerio de Transporte, expedirán lineamientos en materia de comunicación, pedagogía y difusión, que deberán ser incorporados en los planes, programas y metas de las entidades territoriales, en el marco de su autonomía, disponibilidad presupuestal y capacidad operativa.</p>	<p>Ministerio de Transporte y la ANSV, en el marco de sus competencias y de acuerdo con la disponibilidad presupuestal.</p> <p>PARÁGRAFO 2. La estrategia pedagógica de que trata el presente artículo deberá incorporar medidas de accesibilidad para personas con discapacidad y mecanismos de difusión que permitan su implementación efectiva en las zonas rurales.</p> <p>PARÁGRAFO 3. El Ministerio de Transporte y la ANSV expedirán lineamientos en materia de comunicación, pedagogía y difusión para el desarrollo de la estrategia de que trata el presente artículo. Dichos lineamientos deberán ser incorporados por los organismos de tránsito de las entidades territoriales, de acuerdo con su autonomía, disponibilidad presupuestal y capacidad operativa, en las acciones, programas y metas que adelanten para su ejecución.</p>	<p>directamente en la aplicación de la ley.</p> <p>El texto aprobado en Cámara autorizaba al Ministerio de Transporte y a la ANSV a apropiarse los recursos necesarios para campañas de divulgación. El texto propuesto sustituye esa autorización por una regla que sujeta el diseño, implementación y desarrollo de la estrategia a las competencias de dichas entidades y a la disponibilidad presupuestal, con lo cual se evita crear una autorización fiscal amplia o una obligación de gasto no articulada con el marco presupuestal correspondiente.</p> <p>En materia de accesibilidad y alcance territorial, el texto propuesto reformula el parágrafo aprobado por Cámara. La nueva redacción concentra la obligación en criterios directamente vinculados con el acceso efectivo a la estrategia pedagógica, esto es, la accesibilidad para personas con discapacidad y la difusión en zonas rurales, que exigen acciones concretas para que la información llegue a personas o territorios que pueden enfrentar barreras reales de acceso.</p> <p>Finalmente, se conserva la exposición de lineamientos en comunicación, pedagogía y difusión, pero se aclara su destinatario y forma de incorporación. Los lineamientos deberán ser incorporados por los organismos de tránsito de las entidades territoriales en sus acciones, programas y metas, de acuerdo con su</p>
--	---	--	---

Página 83

	<p>Reglamentación</p> <p>Sin correspondencia directa con un artículo específico del texto aprobado en Cámara.</p>	<p>ARTICULO 32. REGLAMENTACIÓN. Dentro de los seis (6) meses siguientes a la promulgación de la presente ley, el Gobierno Nacional, por conducto del Ministerio de Transporte, deberá expedir la reglamentación detallada y necesaria para su implementación y cumplimiento.</p>	<p>autonomía, disponibilidad presupuestal y capacidad operativa. Así se mantiene la coordinación nacional sin desconocer las competencias y condiciones reales de las autoridades territoriales.</p> <p>Se incorpora un artículo nuevo de reglamentación, sin correspondencia directa con un artículo específico del texto aprobado en Cámara, con el fin de establecer una cláusula general para el desarrollo reglamentario de la ley.</p> <p>Aunque varias disposiciones del texto propuesto contienen remisiones expresas a la reglamentación del Ministerio de Transporte en materias puntuales, este artículo cumple una función complementaria: recoge esa necesidad de desarrollo normativo y habilita la expedición de la reglamentación detallada requerida para la implementación integral de la ley, incluso respecto de aspectos técnicos, operativos o procedimentales que no hayan sido objeto de una remisión específica.</p> <p>La disposición guarda relación directa con la aplicación diferida del sistema de sanción por puntos y del sistema de licenciamiento gradual, prevista en el artículo 28 del texto propuesto. Como dichos sistemas entrarán en operación una vez transcurridos seis (6) meses desde la promulgación de la ley, resulta necesario que dentro de ese mismo término se expidan las reglas que permitan su funcionamiento efectivo, especialmente en materia de</p>
--	---	---	---

Página 84

<p>Responsabilidad solidaria por infracciones cometidas por menores de edad</p>	<p>ARTICULO 18º. Responsabilidad de los padres frente a la conducción de menores de 16 años de edad. Modifíquese el literal D1 del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>D.1. Guiar un vehículo sin haber obtenido la licencia de conducción correspondiente. Además, el vehículo será inmovilizado en el lugar de los hechos, hasta que este sea retirado por una persona autorizada por el infractor con licencia de conducción.</p> <p>En el caso de que un menor de 16 años y sin licencia sea desahogado conduciendo un vehículo, el propietario del vehículo serán responsables solidariamente de la multa del presente literal.</p>	<p>ARTICULO 33. RESPONSABILIDAD SOLIDARIA POR INFRACCIONES COMETIDAS POR MENORES DE EDAD. Adiciónese el siguiente artículo a la Ley 769 de 2002:</p> <p>ARTICULO 131A. RESPONSABILIDAD SOLIDARIA POR INFRACCIONES COMETIDAS POR MENORES DE EDAD. Cuando la infracción de tránsito sea cometida por una persona menor de edad, esta responderá como infractora. El padre o la madre que ejerza la patria potestad sobre aquella, o ambos si la ejercen conjuntamente, responderán solidariamente por el pago de la multa y de las demás obligaciones pecuniaras que se deriven de la infracción. A falta de ambos, responderá en los mismos términos quien ejerza la representación legal del menor.</p>	<p>registro, interoperabilidad de sistemas de información, aplicación de restricciones, consulta de puntos, alertas, cursos, reportes y demás condiciones operativas.</p> <p>El artículo propuesto toma como antecedente el artículo 18 aprobado en Cámara, que modificaba el literal D.1 del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, para incorporar una regla de responsabilidad solidaria cuando un menor de dieciséis (16) años, sin licencia, fuera sorprendido conduciendo un vehículo.</p> <p>La modificación principal consiste en reubicar la disposición fuera del artículo 131 del Código Nacional de Tránsito y reglarla en un nuevo artículo 131A. Esta reubicación es importante porque el artículo 131 cumple una función específica: tipificar las infracciones de tránsito y establecer las sanciones correspondientes según su clasificación. No resulta técnicamente adecuado insertar dentro de uno de sus literales una regla general sobre responsabilidad solidaria de terceros por obligaciones pecuniaras derivadas de infracciones cometidas por menores de edad.</p> <p>El texto aprobado en Cámara hacía depender la responsabilidad solidaria del literal D.1, referido a conducir sin haber obtenido la licencia correspondiente. Esa ubicación limitaba indebidamente la regla a una sola infracción y podía generar confusión entre tres planos distintos: la conducta infractora, el sujeto que comete la infracción y la</p>
---	---	---	--

Página 85

<p>Medida transitoria y complementaria de</p>	<p>ARTICULO 21º. Todos los infractores que tengan pendiente el pago de multas, estén pagando o hayan incumplido acuerdos de</p>	<p>ARTICULO 34. MEDIDA TRANSITORIA Y COMPLEMENTARIA DE NORMALIZACIÓN DE CARTERA.</p>	<p>persona llamado a responder solidariamente por el pago de la multa. Además, atribuya esa responsabilidad al propietario del vehículo, aunque no necesariamente sea quien ejerce la patria potestad o la representación legal del menor.</p> <p>El texto propuesto corrige esa técnica y formula una regla autónoma: cuando la infracción sea cometida por una persona menor de edad, esta responderá como infractora, mientras que el padre, la madre o quien ejerza su representación legal responderá solidariamente por el pago de la multa y de las demás obligaciones pecuniaras derivadas de la infracción. De esta manera, la responsabilidad solidaria queda vinculada a la relación jurídica de patria potestad o representación legal, y no simplemente a la propiedad del vehículo.</p> <p>Finalmente, al ubicar la disposición en un artículo independiente, se evita alterar el catálogo de infracciones del artículo 131 y se deja claro que no se está creando una nueva infracción ni modificando el alcance del literal D.1. La regla queda circunscrita a la responsabilidad patrimonial por multas y obligaciones pecuniaras sin trasladar a los padres o representantes sanciones personales propias del infractor, como la pérdida de puntos, la suspensión o la cancelación de la licencia de conducción.</p> <p>El artículo propuesto retoma el artículo 21 aprobado en Cámara, que establecía una condición especial de pago</p>
---	--	---	---

Página 86

<p>Normalización de cartera</p> <p>Vigencia y derogatorias</p>	<p>pago por infracciones a las normas de tránsito impuestas hasta el 31 de diciembre de 2025, podrán acogerse, por una única vez, a partir de la entrada en vigencia de la presente ley y por un término de seis (6) meses a un descuento del 50% del total de su deuda, y del 100% de sus respectivos intereses; previo a asistencia a un curso sobre normas de tránsito en un Centro Integral de Atención debidamente registrado ante el RUNT o un organismo de tránsito debidamente habilitado.</p> <p>Parágrafo 2°. La condición especial del pago establecida en el presente artículo, no se aplicará para el pago de multas por infracciones a las normas de tránsito impuestas a conductores bajo el ríflujo de alcohol u otras sustancias psicoactivas; y cuyas sanciones penales y administrativas estén establecidas en la Ley 1696 de 2013.</p> <p>Parágrafo 2°. La condición especial de pago establecida en el presente artículo no afecta las destinaciones de los recursos establecidas en los artículos 10 y 160 de la Ley 769 del 2002, los cuales en todo caso serán efectuados respecto del valor efectivamente pagado por el infractor una vez aplicados los descuentos correspondientes.</p> <p>Parágrafo 3°. De forma excepcional, el 50% de los recursos recaudados en virtud de este artículo serán destinados para programas y proyectos de seguridad vial en el municipio que realiza el recaudo. El otro 50% será destinado para los demás aspectos del sector móvil del que habla el artículo 160 de la Ley 769 del 2002.</p>	<p>En el marco de la implementación del sistema de sanción por puntos y como medida transitoria y complementaria de normalización de cartera por infracciones a las normas de tránsito, los infractores que tengan pendiente el pago de multas impuestas hasta el 31 de diciembre de 2025, así como aquellos que se encuentren pagando o hayan incumplido acuerdos de pago derivados de estas, podrán acogerse, por una sola vez y dentro de los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley, a un descuento del cincuenta por ciento (50%) del capital adeudado y del cien por ciento (100%) de los intereses, previa asistencia y aprobación de un curso sobre normas de tránsito en un organismo de tránsito, un centro de enseñanza automovilística o un centro integral de atención, debidamente registrados ante el RUNT.</p> <p>PARÁGRAFO. Lo dispuesto en el presente artículo no se aplicará respecto de las multas impuestas conforme al literal F del artículo 131 y al parágrafo 3 del artículo 152 de la Ley 769 de 2002.</p>	<p>para multas de tránsito impuestas hasta el 31 de diciembre de 2025, aplicable por una sola vez y durante los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigencia de la ley.</p> <p>Se mantiene el beneficio para quienes tengan multas pendientes, estén pagando acuerdos de pago o hayan incumplido dichos acuerdos, así como el descuento del cincuenta por ciento (50%) de la obligación principal y del cien por ciento (100%) de los intereses.</p> <p>También se conserva la exigencia de realizar un curso sobre normas de tránsito como condición para acceder al beneficio, pero se incluye expresamente que debe ser aprobado y se amplía la referencia a las entidades ante las cuales puede realizarse, incorporando los centros de enseñanza automovilística debidamente registrados ante el RUNT.</p> <p>La exclusión del beneficio se reformula para identificar directamente las multas exceptuadas: las impuestas conforme al literal F del artículo 131 y al parágrafo 3 del artículo 152 de la Ley 769 de 2002. Además, se eliminan las reglas especiales sobre destinación de los recursos recaudados, de manera que la disposición queda limitada a regular la medida transitoria de normalización de cartera.</p>	<p>Página 87</p>
--	---	--	---	------------------

<p>meses de la promulgación de la presente ley. Esta ley rige a partir del momento de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.</p> <p>Parágrafo Transitorio. Las disposiciones contenidas en el Capítulo II relativas al Sistema Nacional de Puntos se implementarán de manera progresiva, privilegiando su carácter pedagógico. Durante los primeros seis (6) meses siguientes a la promulgación de la presente ley, y por una sola vez, cuando un conductor incurra en una infracción sujeta a descuento de puntos, no se aplicará la reducción correspondiente. En su lugar, la autoridad de tránsito impondrá una medida pedagógica y notificará al infractor el número de puntos que le habría descontado conforme al régimen previsto en esta ley, con el propósito de generar sensibilización y conciencia sobre la norma.</p> <p>En caso de reincidencia durante el mismo periodo, esto es, si el infractor comete una segunda infracción sujeta a descuento de puntos, se aplicará en su totalidad la medida de reducción de puntos, sin perjuicio de las demás sanciones contempladas en el Código Nacional de Tránsito.</p>	<p>deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.</p> <p>PARÁGRAFO TRANSITORIO. Hasta la entrada en operación del sistema de sanción por puntos y del sistema de licenciamiento gradual para conductores noveles continuará aplicándose el texto vigente de los artículos 17, 18, 20, 24, 26 y 124, así como el del penúltimo inciso del artículo 19 de la Ley 769 de 2002. Una vez transcurridos los seis (6) meses de que trata el artículo 28 de la presente ley, los referidos artículos y el penúltimo inciso del artículo 19 serán sustituidos por lo dispuesto en los artículos 16, 17, 21, 22, 23, 24 y 25 de la presente ley, según corresponda. Así mismo, el artículo 27 de esta ley entrará a regir una vez se cumpla dicho término.</p>	<p>disposición la vigencia general de la ley, la aplicación diferida de las disposiciones del Capítulo II y la etapa pedagógica inicial del sistema de sanción por puntos.</p> <p>El texto propuesto separa esas tres materias en disposiciones autónomas: la aplicación diferida se regula en el artículo 28, la etapa pedagógica en el artículo 29 y la vigencia y derogatorias en este artículo.</p> <p>La regla de vigencia se simplifica. La ley rige a partir de su promulgación, sin distinción entre capítulos, y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.</p> <p>La regla especial de aplicación diferida de seis (6) meses no desaparece, sino que se traslada al artículo sobre implementación, donde queda mejor ubicada sistemáticamente.</p> <p>El parágrafo transitorio introduce una regla que no tenía correspondencia expresa en el texto aprobado en Cámara: precisa cuáles artículos de la Ley 769 de 2002 continuarán aplicándose hasta la entrada en operación de los dos sistemas y cuáles artículos de la nueva ley los sustituirán una vez vencido ese término. Esta precisión evita dudas interpretativas sobre qué normarige durante el periodo de transición, dado que varios artículos del Código Nacional de Tránsito son modificados por la ley pero no pueden aplicarse de inmediato por depender de condiciones operativas que aún no</p>	<p>Página 88</p>
--	--	--	------------------

<p>estarán disponibles al momento de la promulgación.</p>	<p>estarán disponibles al momento de la promulgación.</p>	<p>Página 89</p>
<p>IV. OBJETO Y DESCRIPCIÓN GENERAL DEL TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE</p>		
<p>El proyecto de ley tiene por objeto fortalecer la seguridad vial mediante la creación y regulación de dos instrumentos complementarios: el sistema de sanción por puntos y el sistema de licenciamiento gradual para conductores noveles. El primero busca desincentivar la reincidencia en infracciones de tránsito, de manera que la reiteración de conductas infractoras produzca consecuencias efectivas sobre la licencia de conducción, más allá de la imposición de multas. El segundo, procura que los conductores noveles consoliden su formación y experiencia inicial bajo condiciones de menor riesgo. De esta manera, la iniciativa atiende dos factores relevantes para la seguridad vial: la reiteración de comportamientos infractores y la falta de experiencia en las etapas iniciales de conducción.</p> <p>El articulado propuesto está organizado en cuatro capítulos.</p> <p>El Capítulo I contiene las disposiciones generales. En él se establece el objeto de la ley, se remite a los principios aplicables en materia de seguridad vial y se incorporan las definiciones necesarias para la comprensión y aplicación de los dos sistemas que se crean.</p> <p>El Capítulo II desarrolla el sistema de sanción por puntos. Este sistema parte de la asignación de un puntaje asociado a la licencia de conducción, el cual disminuye cuando su titular incurre en infracciones de tránsito. A partir de esa lógica, el capítulo regula la forma en que se pierden, recuperan y adicionan puntos; los mecanismos de consulta y alerta preventiva; los efectos de la pérdida total del puntaje; y la articulación del sistema con las causales de suspensión, cancelación y reincidencia previstas en el Código Nacional de Tránsito. Este capítulo no reemplaza el régimen general de sanciones por infracciones de tránsito, sino que lo complementa, con el propósito de que la reiteración de infracciones tenga consecuencias progresivas sobre la habilitación para conducir.</p> <p>El Capítulo III crea y regula el sistema de licenciamiento gradual para conductores noveles. Este sistema reconoce que las etapas iniciales de conducción requieren reglas especiales que permitan acumular experiencia de manera progresiva y en condiciones de menor exposición al riesgo. Para ello, regula el periodo de práctica al que quedan sujetos los conductores noveles, las restricciones aplicables durante dicho periodo, su registro y verificación en los sistemas de información y la infracción derivada de su incumplimiento. Además, introduce</p>		

<p>Las modificaciones necesarias a la Ley 769 de 2002 para integrar el sistema de licenciamiento gradual al Código Nacional de Tránsito.</p> <p>El Capítulo IV contiene las disposiciones finales. En él se prevén las reglas de implementación gradual de los dos sistemas, una etapa inicial pedagógica del sistema de sanción por puntos, las adecuaciones técnicas necesarias en materia de licencias de conducción y sistemas de información, los programas de divulgación y capacitación, la obligación de reglamentación, la responsabilidad solidaria por infracciones cometidas por menores de edad, una medida transitoria de normalización de cartera por infracciones de tránsito y las disposiciones sobre vigencia, derogatorias y transición normativa.</p> <p>En conjunto, el texto propuesto para primer debate desarrolla una regulación integral que combina prevención, pedagogía, gradualidad y consecuencias efectivas frente a la reincidencia. La iniciativa no pretende resolver por sí sola todos los problemas de siniestralidad vial, pero sí incorporar herramientas concretas para promover mejores comportamientos en las vías, fortalecer la formación de los nuevos conductores y contribuir a la protección de la vida y la integridad de los actores viales.</p>	<p>Página 90</p>
<p>V. CONTENIDO Y JUSTIFICACIÓN DEL TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE</p>	
<p>El texto propuesto para primer debate está integrado por treinta y cinco (35) artículos.</p> <p>El ARTÍCULO 1 establece el objeto de la ley: fortalecer la seguridad vial mediante la creación y regulación de dos instrumentos complementarios, el sistema de sanción por puntos y el sistema de licenciamiento gradual para conductores noveles.</p> <p>Aunque ambos responden a una finalidad común de protección vial, actúan sobre fenómenos distintos. El sistema de sanción por puntos busca desincentivar la reincidencia en infracciones de tránsito, de manera que su reiteración produzca consecuencias efectivas sobre la licencia de conducción, más allá de la imposición de multas. El sistema de licenciamiento gradual, por su parte, procura que los conductores noveles consoliden su formación y experiencia inicial bajo condiciones de menor riesgo.</p> <p>Esta disposición delimita el alcance general del proyecto y sirve como referente interpretativo para el desarrollo de los dos sistemas que estructuran el articulado.</p> <p>El ARTÍCULO 2 establece que la ley se rige por los principios consagrados en el artículo 2 de la Ley 2251 de 2022, o en la norma que lo modifique o sustituya. La remisión resulta relevante</p>	

porque incorpora al proyecto principios generales de política pública de seguridad vial, que sirven como criterio de interpretación y aplicación de los dos sistemas que se crean. La disposición referida es la siguiente:

ARTÍCULO 20. PRINCIPIOS GENERALES. Las Entidades del Estado, de acuerdo con sus competencias, deben garantizar la protección de la vida, la integridad personal y la salud de todos los residentes en el territorio nacional, promoviendo la circulación de las personas y los vehículos, la calidad de las infraestructuras de la red vial, la seguridad vehicular, para el libre movimiento, circulación y convivencia pacífica de todas las personas sobre las vías públicas, bajo los siguientes principios de seguridad vial:

a) Sistema Seguro: Este tiene en cuenta la vulnerabilidad de las personas a las lesiones graves causadas por accidentes de tránsito, y reconoce que el sistema se debería concebir para tolerar el error humano. La piedra angular de este enfoque son las carreteras y las bermas seguras, las velocidades seguras, los vehículos seguros y los usuarios de carreteras seguros, todo lo cual se deberá abordar con miras a poner fin a los accidentes mortales y reducir el número de lesiones graves.

b) Responsabilidad compartida. Serán responsables de la incidencia y de sus efectos resultantes, de acuerdo a su participación en el sistema: los planificadores y responsables de la gestión de sistema de tránsito y transporte y de la infraestructura vial; así como los usuarios de las vías; y la iniciativa privada relacionada con la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor y del diseño, la fabricación, importación, ensamblaje y comercialización de vehículos.

c) Seguridad Vehicular. Las reglas y normas técnicas en el diseño, la concepción, la fabricación, el ensamblaje, la importación, la comercialización y el mantenimiento de vehículos automotores, deben garantizar: i) la protección a la vida, ii) la integridad personal y iii) la salud, tanto a los usuarios de los vehículos, como a los usuarios vulnerables fuera de él (peatones, ciclistas y motociclistas).

d) Seguridad en las vías. Los cuerpos operativos de control de tránsito, del ámbito nacional, deben intervenir y ejercer el control de las normas de tránsito a los usuarios de las vías en todos los municipios del país; para garantizar un alto nivel de cumplimiento y luchar determinada contra la transgresión generalizada de la misma.

El **ARTÍCULO 3** incorpora las definiciones necesarias para la aplicación de la ley. En particular, define los conceptos de conductor novel, periodo de práctica, sistema de licenciamiento gradual y sistema de sanción por puntos.

La definición de conductor novel permite delimitar el ámbito subjetivo del sistema de licenciamiento gradual. Para ello, no se toma como criterio determinante la edad de la persona, sino el hecho de obtener por primera vez habilitación para conducir vehículos destinados al servicio particular, o de obtener autorización para conducir en una nueva categoría que no se encuentre comprendida por otra de la cual ya sea titular.

Página 91

A su vez, el periodo de práctica se define como la etapa inicial durante la cual la habilitación para conducir queda sujeta a condiciones y restricciones especiales. Esta definición es importante porque permite diferenciar entre la existencia misma de la licencia de conducción y las condiciones particulares bajo las cuales puede ejercerse la conducción durante las primeras etapas de experiencia.

El artículo también precisa el sentido de los dos sistemas que estructuran el proyecto. El sistema de licenciamiento gradual se entiende como el esquema aplicable a los conductores noveles durante el periodo de práctica, mientras que el sistema de sanción por puntos se define como el conjunto de reglas mediante las cuales se asignan, pierden, recuperan y adicionan puntos asociados a la licencia de conducción, con la posibilidad de que la pérdida total del puntaje derive en la suspensión o cancelación de la licencia.

El **ARTÍCULO 4** crea el sistema de sanción por puntos y establece su regla básica de funcionamiento: a la licencia de conducción se le asocia un puntaje que puede disminuir o recuperarse conforme a las reglas previstas en la ley.

El artículo también define el ámbito de aplicación del sistema, al señalar que cubre a todos los titulares de licencia de conducción. Esto permite que el mecanismo opere como un instrumento general de seguimiento al comportamiento vial de los conductores, sin sustituir las sanciones que ya existen por la comisión de infracciones de tránsito.

De esta manera, el sistema de sanción por puntos se concibe como una herramienta complementaria al régimen vigente. Su propósito es que la reiteración de infracciones tenga efectos acumulados sobre la licencia de conducción y no se agote en la imposición aislada de multas u otras sanciones.

El **ARTÍCULO 5** fija el puntaje inicial con el que opera el sistema de sanción por puntos, estableciendo una asignación diferenciada según la clase de habilitación que confiere la licencia: veintiséis (26) puntos cuando habilite para conducir vehículos de servicio particular y treinta y seis (36) puntos cuando habilite para conducir vehículos de servicio público. Este puntaje es la base sobre la cual se descontarán, recuperarán o adicionarán puntos conforme al comportamiento vial del titular.

La diferencia entre ambos puntajes responde a que quien conduce vehículos de servicio público lo hace con mayor frecuencia y durante jornadas más extensas, lo que supone una exposición más intensa a la vía y a situaciones de tránsito. El puntaje más alto reconoce esa realidad.

Página 92

El **ARTÍCULO 6** regula la pérdida de puntos en el sistema de sanción por puntos. El puntaje asignado a la licencia disminuirá en función de las infracciones cometidas y la pérdida se aplicará de manera individual por cada una de ellas.

La disposición construye una escala que va de cuatro (4) a diez (10) puntos, tomando como referencia las infracciones previstas en el artículo 131 del Código Nacional de Tránsito. En términos generales, las infracciones del literal B generan una pérdida de cuatro (4) puntos; las del literal C, de seis (6) puntos; y las de los literales D, E y F, de ocho (8) puntos. Sin embargo, el artículo establece tratamientos diferenciados para varias conductas que, por su naturaleza, justifican una valoración particular dentro del sistema.

Algunas infracciones reciben una pérdida de puntos superior a la que correspondería al literal en que están ubicadas. Llevar niños menores de diez años en el asiento delantero sube al rango de ocho (8) puntos, en atención al deber reforzado de protección de los menores de edad como usuarios vulnerables. En el mismo rango se ubica no reducir la velocidad al transitar por cruces escolares, hospitalarios o de terminales de pasajeros, por tratarse de entornos con alta presencia de peatones y personas que requieren especial cuidado en la vía.

Otras conductas llegan al nivel máximo de diez (10) puntos. No utilizar el cinturón de seguridad compromete una medida básica de protección de los ocupantes del vehículo. Exceder la velocidad máxima permitida en más de veinticinco kilómetros por hora (25 km/h) supone una infracción especialmente riesgosa, en la medida en que reduce la capacidad de reacción y puede aumentar la gravedad de los daños en caso de siniestro. No respetar el paso de peatones en sitios permitidos para ello afecta directamente a uno de los actores más vulnerables de la vía. No realizar la revisión técnico-mecánica en el plazo legal, o circular en condiciones técnico-mecánicas o de emisiones contaminantes inadecuadas, compromete las condiciones mínimas de seguridad del vehículo. Conducir sin portar los seguros ordenados por la ley afecta el mecanismo legal de cobertura previsto para la atención de víctimas de accidentes de tránsito.

En sentido contrario, conducir un vehículo que, sin la debida autorización, se destine a un servicio diferente de aquel para el cual tiene licencia de tránsito recibe una pérdida de cuatro (4) puntos. Aunque esta infracción se encuentra en el literal D del artículo 131 del Código Nacional de Tránsito, se trata principalmente de una conducta asociada al uso autorizado del vehículo, y no de una maniobra de conducción que genere un riesgo inmediato equiparable al de otras conductas del mismo literal.

El numeral 5 incorpora al sistema el incumplimiento de dos obligaciones de velar a cargo del propietario del vehículo, previstas en el artículo 10 de la Ley 2161 de 2021: que el vehículo circule con el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) vigente y con la revisión

Página 93

técnico-mecánica al día. Cuando se cometan las infracciones correspondientes, el propietario perderá diez (10) puntos de los asignados a su licencia de conducción.

Esta regulación debe leerse a la luz de la Sentencia C-321 de 2022 de la Corte Constitucional, que declaró exequible el artículo 10 de la Ley 2161 de 2021 y condicionó únicamente los literales c), d) y e) del mismo artículo, referidos a circular por lugares y horarios permitidos, no exceder los límites de velocidad y respetar la luz roja del semáforo. En esos casos, la sanción al propietario exige que dentro del procedimiento administrativo se pruebe que actuó de manera culpable. Las obligaciones relativas al SOAT y a la revisión técnico-mecánica, en cambio, no fueron objeto de ese condicionamiento, pues corresponden a deberes previos a la circulación, verificables y directamente exigibles al propietario. Esa distinción justifica que el numeral 5 se limite a las infracciones D.2 y C.35.

El **PARÁGRAFO 1** introduce un tratamiento favorable para quienes acepten oportunamente la infracción, paguen la multa correspondiente y asistan a un curso sobre normas de tránsito dentro de los veinte (20) días siguientes a la orden de comparendo. En esos casos, la pérdida de puntos se reduce al cincuenta por ciento (50%).

Esta regla sigue la misma lógica que el Código Nacional de Tránsito ya aplica en materia de reducción de multas: cuando el infractor acepta la comisión de la conducta, cumple tempranamente con el pago y participa en el componente pedagógico previsto por la ley, se evita el desgaste propio del procedimiento administrativo sancionatorio y se habilita un tratamiento más favorable. En el sistema de puntos, esa misma lógica se traslada a la consecuencia asociada a la licencia de conducción, de manera que la aceptación temprana y la asistencia al curso no solo inciden en el valor de la multa, sino también en la cantidad de puntos que se pierden.

El **PARÁGRAFO 2** establece una regla especial para las infracciones detectadas mediante sistemas automáticos, semiautomáticos u otros medios tecnológicos. Cuando en un mismo día se impongan varios comparendos por la misma infracción, solo habrá lugar a una pérdida de puntos respecto de la misma licencia. Con ello se evita que la operación de estos sistemas produzca una afectación desproporcionada del puntaje por hechos ocurridos en un mismo día y asociados a una misma conducta.

El **ARTÍCULO 7** regula dos aspectos operativos del sistema: el momento en que se hace efectiva la pérdida de puntos y el procedimiento para su registro.

En cuanto al momento, la pérdida de puntos no opera con la imposición del comparendo, sino con la ejecutoria del acto administrativo que impone la sanción. Esto significa que el titular de la licencia conserva su puntaje mientras la infracción no haya sido definida en firme,

Página 94

dentro del procedimiento contravencional previsto en el Código Nacional de Tránsito. La regla respeta las garantías del debido proceso, pues nadie pierde puntos por una infracción que aún puede controvertir.

Sin perjuicio de lo anterior, el artículo ordena que desde la orden de comparendo se informe al presunto infractor cuántos puntos podrían descontarse si la sanción queda en firme. Esta comunicación aplica tanto en los comparendos presenciales como en los impuestos mediante sistemas automáticos, semiautomáticos u otros medios tecnológicos, y cumple una función pedagógica importante: permite que el conductor conozca desde el primer momento las consecuencias potenciales de la conducta y tome decisiones informadas, entre ellas acogerse al beneficio de reducción de puntos previsto en el parágrafo 1 del artículo 6.

Una vez ejecutoriada la sanción, la autoridad de tránsito que la impuso tendrá veinte (20) días hábiles para registrar la pérdida de puntos en los sistemas de información correspondientes, los cuales deberán ser interoperables con el RUNT y el SIMIT. Este plazo y la exigencia de interoperabilidad son indispensables para que el puntaje de cada conductor se mantenga actualizado, pueda ser consultado de manera confiable y produzca los efectos previstos en la ley.

El **ARTÍCULO 8** establece el mecanismo de recuperación total del puntaje para quienes hayan perdido puntos de manera parcial. Cuando transcurran dos (2) años continuos sin cometer infracciones que conlleven pérdida de puntos, el titular recuperará automáticamente la totalidad del puntaje inicial asignado a su licencia, sin necesidad de adelantar trámite alguno.

La recuperación automática es un elemento central del diseño del sistema. Quien mantiene un comportamiento vial adecuado durante ese período no debe presentar solicitudes ni asumir cargas administrativas para que su puntaje sea restablecido. De esta manera, el incentivo opera de forma directa y facilita la administración del sistema.

El inciso segundo precisa que el tiempo durante el cual la licencia se encuentre suspendida no cuenta para efectos de este plazo. Esta regla se justifica en que la recuperación total debe fundarse en un período efectivo de conducción sin reincidencia, y no simplemente en el paso del tiempo mientras el titular cumple una sanción.

Finalmente, debe tenerse en cuenta que este artículo se aplica únicamente a quienes hayan perdido puntos de manera parcial. La pérdida total del puntaje tiene consecuencias y reglas de reasignación propias, reguladas más adelante en los artículos 13 y 14.

El **ARTÍCULO 9** introduce un mecanismo de reconocimiento para los conductores que mantienen un comportamiento vial responsable de manera sostenida. Quienes conserven la

Página 95

La medida es coherente con la lógica general del sistema de sanción por puntos. Así como la pérdida de puntos produce consecuencias negativas para el titular de la licencia, la ausencia de infracciones que conlleven pérdida de puntos durante toda la vigencia anterior genera una consecuencia positiva y tangible. En el caso de los conductores de servicio público, para quienes la licencia constituye una condición necesaria para el ejercicio de su actividad, este incentivo puede contribuir a reforzar el cumplimiento sostenido de las normas de tránsito.

El beneficio no modifica los requisitos generales para la renovación de la licencia de conducción. En consecuencia, el titular deberá cumplir las exigencias previstas en el Código Nacional de Tránsito, entre ellas las relacionadas con el examen de aptitud física, mental y de coordinación motriz, el paz y salvo por concepto de multas debidamente ejecutoriadas y la inexistencia de sanciones vigentes que impidan la renovación.

El **PARÁGRAFO** encarga al Ministerio de Transporte la reglamentación de las condiciones y el procedimiento para hacer efectivo el descuento. Esta reglamentación deberá permitir la verificación del puntaje del titular al momento de la renovación y la aplicación uniforme del beneficio en los trámites correspondientes.

El **ARTÍCULO 11** regula un mecanismo de recuperación parcial de puntos mediante la aprobación de un curso sobre normas de tránsito. Este beneficio opera cuando la sanción ya se encuentra ejecutoriada y los puntos ya fueron descontados, siempre que el titular no haya alcanzado la pérdida total del puntaje.

La disposición permite recuperar dos (2) puntos de los perdidos por cada infracción, por una sola vez respecto de cada una, siempre que el curso se apruebe dentro de los tres (3) meses siguientes a la ejecutoria del acto administrativo que impuso la sanción. Se trata, por tanto, de una oportunidad posterior y más limitada para quienes no se acogieron al beneficio de reducción de puntos previsto en el parágrafo 1 del artículo 6.

Para entender su alcance, conviene distinguir ambos mecanismos. El beneficio del artículo 6 opera antes de que la sanción quede en firme: si el infractor acepta la comisión de la conducta, paga la multa y asiste al curso dentro de los veinte (20) días siguientes a la orden de comparendo, la pérdida de puntos se reduce al cincuenta por ciento (50%). El artículo 11, en cambio, opera después de la ejecutoria de la sanción y permite recuperar dos (2) puntos de los que ya fueron descontados. Por esa razón, los dos beneficios no son acumulables respecto de una misma infracción.

Esta diferencia es importante porque el sistema otorga un tratamiento más favorable a quien acepta tempranamente la infracción, paga dentro del término previsto y evita el desgaste propio del procedimiento administrativo sancionatorio. Quien no accede a ese beneficio

Página 97

totalidad del puntaje inicial tendrán derecho a la adición automática de dos (2) puntos extra por cada período continuo de dos (2) años sin cometer infracciones que conlleven pérdida de puntos, hasta alcanzar un máximo de treinta (30) puntos para las licencias que habiliten la conducción de vehículos de servicio particular y cuarenta (40) puntos para las de servicio público.

Esta disposición muestra que el sistema de sanción por puntos no opera únicamente desde una lógica sancionatoria. Además de establecer consecuencias para la reincidencia, reconoce a quienes cumplen de forma sostenida las normas de tránsito. De esta manera, el sistema incorpora un incentivo positivo para mantener una conducta vial adecuada en el tiempo.

La adición de puntos opera de manera automática y exige dos condiciones: que el titular cuente con la totalidad del puntaje inicial y que hayan transcurrido dos (2) años continuos sin infracciones que conlleven pérdida de puntos. Si el conductor nunca ha perdido puntos, el término se cuenta desde la asignación inicial; si los perdió parcialmente y luego recuperó la totalidad del puntaje conforme al artículo 8, se cuenta desde esa recuperación. Cada adición posterior se contabiliza desde la fecha en que haya operado la anterior.

Los topes previstos en el artículo permiten que el incentivo sea real, pero limitado. Así, se reconoce la no reincidencia sin desnaturalizar la escala general del sistema ni eliminar la función preventiva de la pérdida de puntos. En el caso de las licencias de servicio público, el máximo superior guarda correspondencia con el puntaje inicial diferenciado previsto para quienes desarrollan una actividad de conducción más frecuente y con mayor exposición a la vía.

El **ARTÍCULO 10** establece un incentivo económico dirigido a los titulares de licencia de conducción que habilite para conducir vehículos de servicio público. Quienes no hayan perdido puntos durante el período de vigencia inmediatamente anterior de su licencia tendrán derecho a un descuento del cincuenta por ciento (50%) sobre el valor total a su cargo por concepto del trámite de renovación.

El contexto normativo es relevante para entender el alcance práctico de la medida. Conforme al artículo 22 del Código Nacional de Tránsito, las licencias de conducción para vehículos de servicio público tienen una vigencia menor que las licencias para vehículos de servicio particular. Esto implica que los conductores de servicio público deben renovar su licencia con mayor frecuencia, por lo que el descuento reconoce esa diferencia y convierte cada ciclo de renovación en una oportunidad para obtener un beneficio concreto por haber mantenido un comportamiento vial responsable.

Página 96

inicial conserva una alternativa pedagógica posterior, pero de menor alcance. Así, la recuperación de dos (2) puntos puede representar la mitad de los puntos perdidos en las infracciones de menor nivel, pero será proporcionalmente menor en las infracciones de seis (6) u ocho (8) puntos, lo que mantiene una diferencia razonable entre ambos beneficios.

El artículo también excluye de esta recuperación parcial las infracciones que tienen asignada una pérdida de diez (10) puntos. Estas corresponden a las conductas más graves dentro de la escala del sistema y, por esa razón, no admiten recuperación posterior mediante curso. Sin embargo, esto no impide que, frente a esas mismas infracciones, pueda operar el beneficio del parágrafo 1 del artículo 6, siempre que el infractor cumpla oportunamente sus condiciones.

El **PARÁGRAFO 1** establece la obligación de reportar la aprobación del curso dentro del día hábil siguiente a su terminación. Este reporte deberá realizarlo el organismo de tránsito, centro de enseñanza automovilística o centro integral de atención ante el cual se haya realizado el curso, a través de los sistemas de información que defina el Ministerio de Transporte, interoperables con el RUNT y el SIMIT. Esta regla permite que la autoridad cuente oportunamente con la información necesaria para reconocer el beneficio.

El **PARÁGRAFO 2** fija el plazo para efectuar el abono de los puntos recuperados. Una vez recibido el reporte de aprobación del curso, la autoridad de tránsito que impuso la sanción contará con cinco (5) días hábiles para registrar los dos (2) puntos recuperados. Este término busca que el beneficio tenga efectos reales en el saldo del conductor y que la información del sistema se mantenga actualizada.

El **PARÁGRAFO 3** atribuye a la Superintendencia de Transporte la vigilancia y control sobre el cumplimiento de lo dispuesto en el artículo. Esta previsión refuerza la seriedad del mecanismo, pues la recuperación parcial de puntos depende de que los cursos, reportes y registros se realicen de manera oportuna, confiable y verificable.

El **ARTÍCULO 12** establece dos obligaciones a cargo del Ministerio de Transporte, a través del RUNT y en articulación con el SIMIT, dirigidas a que cada conductor pueda conocer y hacer seguimiento a su situación dentro del sistema de sanción por puntos.

La primera consiste en habilitar un mecanismo de consulta permanente que permita al titular de la licencia verificar, como mínimo, su puntaje vigente, los puntos descontados y, cuando corresponda, el tiempo transcurrido y pendiente para recuperar el puntaje inicial o acceder a la adición de puntos extra. Un sistema de puntos solo puede cumplir adecuadamente su finalidad si los conductores conocen su saldo y entienden las consecuencias de su

Página 98

comportamiento vial. Sin información accesible y actualizada, el mecanismo pierde buena parte de su capacidad para prevenir la reincidencia.

La segunda obligación consiste en generar alertas electrónicas preventivas cuando el puntaje del titular sea igual o inferior a diez (10) puntos. Esta alerta cumple una función disuasoria y pedagógica, pues advierte al conductor que su situación dentro del sistema es crítica y le permite ajustar su conducta antes de llegar a la pérdida total del puntaje.

Ambas herramientas refuerzan la dimensión preventiva del sistema y son necesarias para que los conductores puedan ejercer un seguimiento real sobre su propio puntaje.

El **ARTÍCULO 13** regula las consecuencias de la pérdida total del puntaje, esto es, el momento en que la licencia de conducción llega a cero (0) puntos como resultado de sanciones debidamente ejecutoriadas. En ese evento, la autoridad de tránsito competente deberá expedir el acto administrativo que ordene la suspensión o, según el caso, la cancelación de la licencia.

Las consecuencias se agravan de manera progresiva con cada pérdida total. La primera produce una suspensión de nueve (9) meses; la segunda, una suspensión de dieciocho (18) meses; y la tercera conduce a la cancelación de la licencia. Esta escala ascendente responde a la lógica del sistema: quien reincide de manera grave y reiterada enfrenta consecuencias cada vez más severas sobre su habilitación para conducir.

La cancelación derivada de la tercera pérdida total no impide que el titular pueda solicitar una nueva licencia una vez transcurrido el término previsto en el artículo 26 del Código Nacional de Tránsito. De esta manera, aun en el supuesto más grave del sistema de puntos, se conserva la posibilidad de reincorporación a la conducción, pero solo después de cumplir el término sancionatorio correspondiente.

El **PARÁGRAFO 1** añade una condición para el levantamiento de la suspensión en los casos de primera y segunda pérdida total: además de cumplir el término de suspensión, el titular deberá aprobar un curso sobre normas de tránsito y seguridad vial. El curso no sustituye ni reduce la suspensión, sino que opera como requisito adicional para su levantamiento. La medida se justifica porque quien llegó a perder la totalidad del puntaje acumuló un patrón de infracciones que amerita una intervención formativa antes de volver a conducir.

El **PARÁGRAFO 2** precisa que la suspensión o cancelación solo producirá efectos a partir de la ejecutoria del acto administrativo correspondiente y que, en todos los casos, el titular deberá entregar la licencia ante la autoridad competente. La primera regla garantiza que la consecuencia sobre la licencia solo sea exigible cuando la decisión esté en firme. La segunda

Página 99

El **ARTÍCULO 15** establece una regla de continuidad: la renovación de la licencia de conducción por vencimiento no afecta el puntaje acumulado en el sistema de sanción por puntos. Los puntos que el titular tenga al momento de la renovación, sean los iniciales, los recuperados o los extra adicionados por buen comportamiento, se mantienen y continúan vigentes con la licencia renovada.

La disposición cierra una posible duda sobre la relación entre el trámite de renovación y el sistema de puntos. Sin esta regla expresa, podría interpretarse que la renovación implica un reinicio del puntaje, lo que generaría un incentivo contrario a la finalidad del sistema: esperar al vencimiento de la licencia para «limpiar» el historial de infracciones. El artículo descarta esa posibilidad y garantiza que el puntaje siga al titular con independencia de los ciclos de vigencia de la licencia.

El **ARTÍCULO 16** modifica el artículo 26 de la Ley 769 de 2002, relativo a las causales de suspensión y cancelación de la licencia de conducción. La modificación tiene varios propósitos: integrar el sistema de sanción por puntos al régimen general de suspensión y cancelación, atender los vacíos identificados por la jurisprudencia constitucional, ajustar algunos aspectos procedimentales y actualizar la regulación frente a la licencia de conducción digital.

El cambio más relevante es la incorporación de nuevas causales derivadas del sistema de sanción por puntos. La primera y la segunda pérdida total de puntos dan lugar a la suspensión de la licencia, de acuerdo con las reglas previstas en el artículo 13. La tercera pérdida total, por su parte, conduce a la cancelación. Con ello, el sistema de puntos queda articulado con el régimen general de causales y se completa la secuencia normativa que va desde la comisión de infracciones, la pérdida progresiva de puntos y, en los casos más graves de reincidencia, la suspensión o cancelación de la habilitación para conducir.

El artículo también atiende lo señalado por la Corte Constitucional en la Sentencia C-428 de 2019. En esa providencia, la Corte condicionó la exequibilidad del término de veinticinco (25) años para solicitar una nueva licencia después de la cancelación, en el entendido de que dicho plazo aplica únicamente a la causal de reincidencia en conducción en estado de embriaguez o bajo el efecto de drogas alucinógenas. La Corte advirtió que, por un problema de técnica legislativa, ese término podía interpretarse como aplicable a todas las causales de cancelación, aunque la Ley 1696 de 2013 estaba dirigida a sancionar específicamente la conducción bajo el influjo del alcohol u otras sustancias psicoactivas.

Como consecuencia de esa decisión, la Corte indicó que para las demás causales debía aplicarse el término anterior de tres (3) años previsto en la Ley 1383 de 2010 y exhortó al Congreso a regular expresamente la materia. El texto propuesto responde a ese exhorto al

Página 101

evita que la suspensión o cancelación quede reducida a una anotación formal sin efectos materiales.

El **PARÁGRAFO 3** deja claro que las consecuencias previstas en este artículo son independientes de las demás causales de suspensión o cancelación establecidas en el Código Nacional de Tránsito o en normas especiales, las cuales se regirán por sus propias disposiciones. Así, el sistema de puntos crea un supuesto específico de suspensión o cancelación, pero no desplaza ni interfiere con los demás mecanismos sancionatorios existentes.

El **ARTÍCULO 14** resuelve una pregunta práctica que surge después de regular la pérdida total del puntaje: ¿con cuántos puntos retoma la conducción quien cumplió una suspensión derivada de la pérdida total?

La respuesta varía según el número de suspensiones. Tras la primera, el titular recibe veintitrés (23) puntos si su licencia habilita para conducir vehículos de servicio particular y treinta y tres (33) puntos si habilita para conducir vehículos de servicio público. Tras la segunda, los puntos reasignados son veinte (20) y treinta (30), respectivamente. En ambos casos, el puntaje de reingreso es inferior al puntaje inicial previsto en el artículo 5. Esta diferencia no es arbitraria: quien ya agotó su puntaje una o dos veces vuelve al sistema con un margen más estrecho, lo que refleja su historial de infracciones y mantiene la coherencia con el carácter progresivo del sistema.

A este puntaje reasignado le aplica el mecanismo de recuperación total previsto en el artículo 8. Por tanto, si el titular mantiene un comportamiento vial adecuado durante dos (2) años continuos, sin incurrir en infracciones que conlleven pérdida de puntos, podrá recuperar el puntaje inicial completo.

El inciso segundo regula el caso de quien obtiene una nueva licencia después de la cancelación. En ese supuesto, el titular parte del puntaje inicial previsto en el artículo 5, sin la reducción aplicable a las suspensiones. Esta regla se explica porque la cancelación ya constituye la consecuencia más severa del sistema y exige el cumplimiento del término previsto en el artículo 26 del Código Nacional de Tránsito. Una vez superado ese periodo y expedida una nueva licencia, la asignación se realiza con el puntaje ordinario previsto para toda nueva asignación.

El inciso final se ocupa de las suspensiones derivadas de causas distintas a la pérdida total de puntos. En esos casos, los puntos del titular permanecen durante el tiempo de la suspensión y continúan vigentes una vez esta finalice.

Página 100

fijar un término general de diez (10) años para solicitar una nueva licencia después de la cancelación, salvo cuando esta se haya producido por reincidencia en conducción en estado de embriaguez o bajo el efecto de drogas alucinógenas, caso en el cual se mantiene el término especial de veinticinco (25) años. De esta manera, el artículo define con claridad la consecuencia temporal de la cancelación y fortalece el principio de legalidad en materia administrativa sancionatoria.

El artículo introduce, además, ajustes de articulación institucional y procedimental. En las causales derivadas de decisión judicial, dispone que la decisión en firme deberá inscribirse en el Registro de Conductores del RUNT, conforme al procedimiento que define el Ministerio de Transporte. Esta regla permite que las decisiones judiciales con efectos sobre la licencia queden registradas en el sistema correspondiente y puedan ser verificadas por las autoridades competentes.

El párrafo conserva la regla según la cual la suspensión o cancelación de la licencia implica la entrega obligatoria del documento ante la autoridad de tránsito competente. Esta consecuencia permite que la medida produzca efectos materiales durante el periodo correspondiente y no se limite a una anotación administrativa.

El mismo párrafo ordena que el estado de suspensión o cancelación quede anotado en la licencia de conducción digital. También se mantiene la exigencia de que la resolución que imponga la suspensión o cancelación contenga la prohibición expresa de conducir vehículos automotores durante el tiempo de la medida, así como la regla de notificación conforme al Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo. Estas garantías permiten que el titular conozca formalmente el alcance de la decisión y el momento a partir del cual produce efectos.

El párrafo conserva, además, la obligación de poner en conocimiento de la Fiscalía General de la Nación los casos de cancelación por conducir con la licencia suspendida o por obtener la licencia mediante fraude. El texto propuesto utiliza la fórmula «se compulsarán y remitirán copias», con lo cual hace explícita la obligación de envío de la actuación administrativa a la autoridad competente.

El **ARTÍCULO 17** modifica el artículo 124 de la Ley 769 de 2002, que regula las consecuencias de la reincidencia en infracciones de tránsito. El texto vigente establece que la reincidencia produce la suspensión de la licencia por seis (6) meses, término que se dobla ante una nueva reincidencia, y define la reincidencia como la comisión de más de una infracción en un periodo de seis (6) meses. El texto propuesto reemplaza ese régimen por una remisión expresa al sistema de sanción por puntos.

Página 102

El cambio responde a una necesidad de coherencia normativa. Con la entrada en operación del sistema de puntos, la reincidencia en infracciones de tránsito ya no produciría consecuencias fijas e idénticas para todos los infractores, sino consecuencias graduadas en función del historial acumulado de cada conductor. Cada infracción descuenta puntos según su gravedad, y la pérdida progresiva del puntaje conduce, en los casos más graves de reincidencia, a la suspensión o cancelación de la licencia conforme a lo previsto en los artículos 13 y 16 del proyecto. Mantener en paralelo el régimen del artículo 124 vigente generaría una antinomia: el mismo conductor reincidente quedaría sujeto simultáneamente a dos sistemas con lógicas y consecuencias distintas, lo que produciría incertidumbre tanto para los operadores como para los administrados.

La supresión de la definición de reincidencia contenida en el parágrafo del artículo 124 vigente también es consecuente con este cambio. En el sistema de puntos, la reincidencia no se mide por el número de infracciones cometidas en un periodo fijo de seis (6) meses, sino por el efecto acumulado de las infracciones sobre el puntaje de la licencia. Esa lógica distinta hace innecesaria y potencialmente confusa la definición que traía el texto anterior.

La modificación no debilita la respuesta del ordenamiento frente a la reincidencia: la fortalece y la hace más proporcional. El sistema de puntos responde de manera diferenciada según la gravedad de las infracciones cometidas y el historial del conductor, a diferencia del esquema anterior, que aplicaba la misma consecuencia general, la suspensión por seis (6) meses, con independencia de cuáles fueran las infracciones que daban lugar a la reincidencia.

El **ARTÍCULO 18** crea el sistema de licenciamiento gradual para conductores noveles, segundo de los dos instrumentos que estructuran el proyecto. El sistema aplica a quienes obtengan habilitación para conducir vehículos destinados al servicio particular y tiene un doble propósito: fortalecer la formación y experiencia de los conductores en las etapas iniciales de conducción, y contribuir a la reducción de la siniestralidad vial.

La justificación del sistema parte de una premisa reconocida en materia de seguridad vial: los conductores noveles pueden enfrentar mayores riesgos durante sus primeras etapas de conducción, no necesariamente por imprudencia, sino por la falta de experiencia en situaciones de tránsito complejas. Frente a esa realidad, el licenciamiento gradual opera como una etapa de transición entre la formación recibida para obtener la licencia y el ejercicio ordinario de la conducción. Durante ese periodo, el conductor novel queda sujeto a condiciones y restricciones que le permiten consolidar sus habilidades en entornos de menor riesgo, antes de enfrentar situaciones de mayor exigencia.

Este enfoque es consistente con el principio de sistema seguro que inspira la política pública de seguridad vial en Colombia y que reconoce la vulnerabilidad de las personas ante el error

Página 103

humano. En lugar de tratar a todos los conductores como igualmente experimentados desde el primer día, el sistema reconoce que la destreza al volante se desarrolla de manera progresiva y que el ordenamiento jurídico puede acompañar ese proceso con medidas proporcionales y temporales.

El **ARTÍCULO 19** regula el periodo de práctica, que es la etapa inicial durante la cual la habilitación para conducir queda sujeta a las condiciones y restricciones del sistema de licenciamiento gradual.

El periodo de práctica opera en dos situaciones: cuando se obtiene la licencia de conducción por primera vez, y cuando el titular obtiene autorización para conducir en una nueva categoría que no esté comprendida por otra de la cual ya sea titular. En ambos casos, el periodo tiene una duración de un (1) año, contado desde la expedición de la licencia o de la autorización correspondiente.

El artículo prevé la ampliación del periodo de práctica cuando el conductor novel incurre en infracciones durante esta etapa inicial. Si antes de que venza el año el titular pierde cuatro (4) o más puntos en el sistema de sanción por puntos, el periodo se extiende por un (1) año adicional. En ese caso, la terminación del periodo ampliado no depende únicamente del cumplimiento del tiempo adicional, sino también de la aprobación de un curso sobre normas de tránsito y responsabilidad vial.

La combinación de tiempo y formación refleja la lógica del sistema: quien durante la etapa inicial pierde puntos requiere más tiempo de experiencia y una intervención pedagógica antes de dejar de estar sometido a las condiciones propias del periodo de práctica.

El umbral de cuatro (4) puntos es relevante porque corresponde al nivel mínimo de pérdida dentro del sistema de sanción por puntos. Esto significa que, durante el periodo de práctica, incluso una infracción ubicada en el nivel más bajo de la escala puede activar la ampliación, lo que evidencia una exigencia mayor para los conductores noveles frente a quienes ya cuentan con experiencia ordinaria de conducción.

El artículo también señala quiénes podrán impartir el curso exigido para finalizar el periodo ampliado: instituciones de educación superior de naturaleza pública, organismos de tránsito, centros de enseñanza automovilística o centros integrales de atención, debidamente registrados ante el RUNT, conforme a la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte. La aprobación del curso deberá quedar registrada en el RUNT.

El inciso final establece que, cuando el periodo de práctica se origine en la autorización para conducir en una nueva categoría, sus efectos se circunscriben a esa categoría y no se

Página 104

extienden a las demás para las cuales el titular ya esté habilitado. Esta regla evita que una restricción asociada al aprendizaje en una nueva categoría afecte habilitaciones respecto de las cuales el conductor ya cuenta con experiencia previa.

El **ARTÍCULO 20** regula el registro y verificación del periodo de práctica en el RUNT, y constituye el soporte operativo que permite que el sistema de licenciamiento gradual funcione en la práctica.

El organismo de tránsito que expida la licencia por primera vez o en una nueva categoría tendrá la obligación de registrar en el RUNT el inicio del periodo de práctica, con indicación de la categoría a la que aplica y las fechas de inicio y terminación. Este registro es necesario para que las autoridades puedan verificar si un conductor está sujeto a las restricciones del periodo de práctica y para que el sistema determine cuándo procede su ampliación.

La ampliación del periodo de práctica depende de la información registrada en el SIMIT sobre las infracciones cometidas por el titular. Cuando, con base en esa información, se configure la causal de ampliación prevista en el artículo anterior, el RUNT deberá actualizarse con la nueva fecha de terminación. La aprobación del curso exigido como condición adicional para finalizar el periodo ampliado también deberá quedar registrada.

La articulación entre el RUNT y el SIMIT es central para que este mecanismo opere de manera confiable. Un sistema de licenciamiento gradual que dependa de verificaciones aisladas o exclusivamente manuales para activar la ampliación o acreditar su terminación sería difícil de ejecutar a escala nacional. El registro oportuno e interoperable entre los dos sistemas hace viable la aplicación uniforme del régimen en todo el territorio.

El **ARTÍCULO 21** modifica el artículo 17 de la Ley 769 de 2002, que regula el otorgamiento de la licencia de conducción. La mayor parte del texto vigente se conserva, pero se introduce un cambio puntual y significativo: se añade, dentro de los datos mínimos que debe incorporar el formato de la licencia, la fecha desde la cual el titular se encuentra autorizado para conducir en cada una de las categorías registradas.

Este dato no figura en el texto vigente, que exige consignar las categorías autorizadas, pero no el momento a partir del cual comenzó la habilitación en cada una de ellas. La adición responde directamente a las necesidades del sistema de licenciamiento gradual. Como el periodo de práctica puede originarse no solo por la expedición de la licencia por primera vez, sino también por la autorización para conducir en una nueva categoría, resulta indispensable conocer desde cuándo el titular está habilitado en cada una.

Página 105

La modificación facilita la verificación del periodo de práctica y de la categoría respecto de la cual opera. Sin esta información, el control dependería exclusivamente de la consulta a los sistemas de información, sin que la licencia aportara por sí misma un dato básico para identificar el inicio de la habilitación correspondiente.

El cambio también se relaciona con otras reglas de la iniciativa, en particular con la exigencia de experiencia previa para acceder a licencias de servicio público y con el ascenso entre categorías. En esos casos, la autoridad necesita conocer con certeza desde qué momento el titular cuenta con autorización en una categoría determinada, para verificar el cumplimiento de los términos exigidos.

La modificación es, además, coherente con la licencia de conducción digital, que permite integrar y consultar información más completa sobre el titular.

Los demás elementos del artículo se mantienen sin cambios de fondo respecto del texto vigente introducido por la Ley 2251 de 2022: el formato único nacional, las características técnicas de seguridad, la licencia de conducción digital con plenos efectos legales, el registro de sanciones y anotaciones asociadas a la licencia, y la obligación de las autoridades de tener por cumplido el deber de portar los documentos mediante consulta en los sistemas de información, sin exigir su presentación física.

El **ARTÍCULO 22** modifica el artículo 18 de la Ley 769 de 2002, que regula la facultad del titular de la licencia de conducción. El cambio es mínimo en extensión, pero necesario en términos de articulación normativa: se conserva el texto vigente y se añade un segundo inciso según el cual, cuando la habilitación para conducir esté sujeta al periodo de práctica, su ejercicio quedará sometido a las condiciones y restricciones establecidas para ese periodo.

El **ARTÍCULO 23** modifica el penúltimo inciso del artículo 19 de la Ley 769 de 2002, que establece los requisitos para obtener una licencia de conducción para vehículos de servicio público. El cambio consiste en añadir un requisito que el texto vigente no contempla: haber sido titular de licencia de conducción para vehículos de servicio particular durante un periodo no inferior a tres (3) años, sin contar los lapsos en que la licencia haya estado suspendida.

La justificación de esta adición es clara. Quien aspira a conducir vehículos de servicio público asume una responsabilidad que va más allá de la propia: transporta pasajeros, puede operar durante jornadas extensas y enfrenta condiciones de tránsito más exigentes que las habituales en la conducción particular. Exigir tres (3) años de experiencia previa como conductor particular busca que quien acceda a esa habilitación no lo haga desde la inexperiencia, sino con un bagaje mínimo que reduzca el riesgo asociado a esa actividad.

Página 106

La exclusión de los periodos de suspensión del cómputo de los tres (3) años es coherente con la lógica de la norma: lo que se acredita es experiencia efectiva al volante, no el simple transcurso del tiempo como titular nominal de una licencia. Quien tuvo la licencia suspendida durante parte de ese periodo no acumuló la experiencia que el requisito busca verificar.

El **ARTÍCULO 24** modifica el artículo 20 de la Ley 769 de 2002, que faculta al Ministerio de Transporte para definir mediante resolución las categorías de licencias de conducción, las recategorizaciones y las restricciones especiales aplicables a cada categoría. El texto vigente se limita a esa facultad general. El texto propuesto la conserva y añade un segundo inciso que encarga al Ministerio desarrollar reglamentariamente dos aspectos específicos del sistema de licenciamiento gradual: El primero es la definición de los casos en que una categoría se encuentra comprendida por otra. Esta regla es necesaria porque el sistema de licenciamiento gradual solo aplica cuando el conductor obtiene autorización para una categoría que no está comprendida por otra para la cual ya esté autorizado. El segundo es el desarrollo de los aspectos técnicos y operativos necesarios para aplicar las restricciones del periodo de práctica. La ley establece las restricciones generales, pero su implementación efectiva, incluida la forma de verificarlas en los controles en vía, requiere definiciones que corresponden al Ministerio de Transporte en ejercicio de su competencia reglamentaria.

El **ARTÍCULO 25** modifica el artículo 24 de la Ley 769 de 2002, que regula la recategorización de la licencia de conducción. El texto vigente establece el procedimiento general: el titular solicita la recategorización, aprueba un examen teórico-práctico, presenta un certificado de aptitud y el trámite no puede durar más de setenta y dos (72) horas, una vez aceptada la documentación. El texto propuesto conserva ese procedimiento y añade un requisito específico para el ascenso entre categorías de licencia para vehículos de servicio público: haber sido titular de la licencia correspondiente a la categoría inmediatamente inferior durante al menos tres (3) años, sin contar los periodos de suspensión.

La justificación de este requisito es análoga a la del artículo 23, que exige experiencia previa en servicio particular para acceder a la primera licencia de servicio público. En ambos casos, el texto propuesto reconoce que conducir en condiciones más exigentes, por el tipo de vehículo autorizado, la naturaleza del servicio o la complejidad de la operación, requiere una base de experiencia acreditada y no solo la superación de un examen. Quien aspira a ascender de categoría en el servicio público debe demostrar que ha ejercido efectivamente la categoría anterior durante un tiempo suficiente para consolidar las habilidades que la nueva categoría demanda.

La exclusión de los periodos de suspensión del cómputo de los tres (3) años responde, como en el artículo 23, a que lo que se acredita es experiencia real al volante. El tiempo durante el

Página 107

El **PARÁGRAFO** encarga al Ministerio de Transporte la reglamentación de las características del distintivo, incluyendo su forma, contenido, dimensiones y condiciones de portación. Esta reglamentación es necesaria para que el distintivo sea uniforme, reconocible y verificable en los controles en vía.

El **ARTÍCULO 27** tipifica como infracción de tránsito el incumplimiento de cualquiera de las restricciones del periodo de práctica, incorporándola al literal C del artículo 131 del Código Nacional de Tránsito como numeral C.40. Las infracciones de este literal están sancionadas con multa equivalente a quince (15) salarios mínimos legales diarios vigentes (SMLDV) y, en este caso, se añade la inmovilización del vehículo como consecuencia adicional.

La tipificación expresa de esta conducta es indispensable para que el sistema de licenciamiento gradual tenga eficacia práctica. Un régimen de restricciones sin consecuencia sancionatoria definida carecería de fuerza disuasoria y dificultaría su control por parte de las autoridades de tránsito. Al incorporar el incumplimiento como infracción, el texto propuesto le da al sistema el respaldo necesario para que las restricciones sean verificables y exigibles.

La inmovilización del vehículo como consecuencia adicional a la multa refuerza ese efecto disuasorio. Se trata de una medida proporcionada: quien conduce en condiciones que el ordenamiento ha considerado de mayor riesgo para un conductor sin experiencia suficiente enfrenta no solo una sanción económica, sino también la interrupción inmediata de la conducción.

El **ARTÍCULO 28** establece que el sistema de sanción por puntos y el sistema de licenciamiento gradual para conductores noveles entrarán en operación y serán aplicables una vez transcurridos seis (6) meses desde la promulgación de la ley.

La regla responde a una necesidad práctica. Ambos sistemas requieren condiciones previas para funcionar adecuadamente: el Ministerio de Transporte debe expedir la reglamentación correspondiente y, en coordinación con las entidades competentes, adoptar las medidas operativas y de articulación institucional necesarias para su implementación. Esto incluye, entre otros aspectos, adecuaciones en el RUNT y el SIMIT, mecanismos de consulta y alerta, registro de la pérdida, recuperación y adición de puntos, y herramientas para verificar el periodo de práctica y sus eventuales ampliaciones.

La aplicación inmediata de los sistemas, sin ese alistamiento previo, podría generar dificultades operativas, diferencias en la aplicación territorial y problemas de confiabilidad en la información registrada. Por ello, el artículo prevé un periodo de preparación que permite una entrada en operación ordenada y técnicamente viable.

Página 109

cual la licencia estuvo suspendida no genera esa experiencia y no puede contarse a favor del solicitante.

El **ARTÍCULO 26** establece las restricciones a las que quedan sujetos los conductores noveles durante el periodo de práctica. Estas restricciones operan sin perjuicio de las demás que sean aplicables conforme a la normativa vigente y se organizan en dos grupos: las comunes a todos los vehículos y las específicas para motocicletas, motociclos y mototriciclos.

La prohibición de conducir entre las once de la noche (11:00 p. m.) y las cinco de la mañana (5:00 a. m.) responde a que la conducción nocturna presenta condiciones de mayor exigencia, asociadas a menor visibilidad, fatiga y mayores dificultades para anticipar o reaccionar ante situaciones de riesgo. Para un conductor que aún está consolidando su experiencia, esas condiciones pueden resultar prematuras. La restricción, en todo caso, es temporal y desaparece al término del periodo de práctica.

La prohibición de circular por vías del Sistema Nacional de Carreteras o Red Vial Nacional en las que el límite máximo de velocidad sea de ochenta kilómetros por hora (80 km/h) o superior busca que los conductores noveles adquieran experiencia inicial en entornos de menor velocidad antes de exponerse a vías de mayor exigencia, donde los márgenes de reacción son menores y las consecuencias de los errores pueden ser más graves.

La obligación de contar con un distintivo que identifique al conductor como novel en periodo de práctica cumple una doble función. De un lado, permite a las autoridades verificar en vía el cumplimiento de las restricciones aplicables. De otro, informa a los demás usuarios de la vía que comparten el espacio con un conductor en etapa de formación, lo que puede favorecer una interacción más prudente en el entorno vial.

Las restricciones específicas para motocicletas, motociclos y mototriciclos responden a las condiciones particulares de conducción de estos vehículos, en los que la estabilidad, la maniobrabilidad y la exposición física del conductor exigen especial cuidado durante las etapas iniciales. La prohibición de llevar pasajero reduce la complejidad de la conducción y evita que el conductor novel asuma, durante el periodo de práctica, la responsabilidad adicional de transportar a otra persona. La limitación de cilindraje o potencia busca que la experiencia inicial se desarrolle en vehículos de menor exigencia técnica y capacidad de aceleración.

Las restricciones del artículo 26 no buscan limitar de manera innecesaria la habilitación del conductor novel, sino acotar temporalmente las condiciones en que esta se ejerce. La finalidad es que la experiencia inicial se acumule de forma progresiva y en escenarios de menor riesgo.

Página 108

Al mismo tiempo, el plazo de seis (6) meses funciona como un límite para la administración. No se trata de una autorización abierta para aplazar indefinidamente la implementación, sino de un término específico dentro del cual deben adelantarse la reglamentación y los ajustes institucionales requeridos para poner en marcha los dos sistemas.

El **ARTÍCULO 29** establece una etapa inicial pedagógica del sistema de sanción por puntos durante los seis (6) meses siguientes a su entrada en operación. Durante ese periodo, la primera infracción que cometa cada titular de licencia no generará pérdida de puntos. En su lugar, la autoridad de tránsito impondrá una medida pedagógica mediante la cual informará al infractor cuántos puntos habrían sido descontados.

La etapa pedagógica responde a una consideración de equidad y razonabilidad en la implementación de un sistema nuevo. Aunque se adelanten acciones de divulgación antes de su entrada en operación, es previsible que durante los primeros meses muchos conductores todavía estén familiarizándose con las reglas del sistema, los niveles de pérdida de puntos y las consecuencias acumuladas de la reincidencia. Por ello, el artículo prevé una transición que permite un primer acercamiento pedagógico al sistema, sin eliminar las demás consecuencias legales de la infracción cometida.

Es importante señalar lo que esta medida no implica. El infractor seguirá respondiendo por la multa, las obligaciones y las demás consecuencias previstas en la legislación vigente. La etapa pedagógica no es una amnistía ni una suspensión general del régimen sancionatorio de tránsito; es una excepción temporal y limitada, referida exclusivamente a la pérdida de puntos por la primera infracción cometida durante ese periodo.

Si el titular de la licencia comete una nueva infracción durante la etapa inicial pedagógica, se aplicará la pérdida de puntos correspondiente. Además, una vez vencidos los seis (6) meses, el sistema de sanción por puntos se aplicará integralmente, incluso respecto de quienes no hayan sido beneficiarios de la medida pedagógica. Con ello se evita que la etapa pedagógica sea entendida como un derecho individual a recibir una advertencia en cualquier momento posterior.

El **PARÁGRAFO** ordena registrar la aplicación de la medida pedagógica en el RUNT y en el SIMIT. Este registro es necesario para garantizar que el beneficio opere una sola vez por titular de licencia y para impedir que una misma persona lo invoque nuevamente durante la etapa pedagógica.

El **ARTÍCULO 30** establece las condiciones de transición para la implementación del Capítulo III, relativo al sistema de licenciamiento gradual para conductores noveles. Para ello, ordena

Página 110

al Ministerio de Transporte realizar, dentro de los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigencia de la ley, las adecuaciones técnicas y operativas necesarias en la ficha técnica de la licencia de conducción, en la licencia de conducción digital, en el RUNT y en el SIMIT.

Estas adecuaciones son el soporte material del sistema. Sin ellas, no sería posible registrar adecuadamente el periodo de práctica, identificar la categoría respecto de la cual opera, gestionar sus eventuales ampliaciones, acreditar la aprobación del curso exigido cuando haya lugar, ni facilitar la verificación en los controles en vía.

El artículo también establece una regla de transición para las licencias ya expedidas: conservarán su validez hasta su vencimiento. Esta previsión protege las situaciones jurídicas consolidadas de quienes ya son titulares de una licencia y evita que la implementación del nuevo sistema genere cargas inmediatas de sustitución o actualización del documento.

Finalmente, las licencias que se expidan con posterioridad deberán ajustarse a las adecuaciones técnicas y operativas realizadas por el Ministerio de Transporte. De esta manera, el texto permite una transición ordenada: respeta las licencias previamente expedidas y asegura que las nuevas incorporen la información y condiciones necesarias para la aplicación del sistema de licenciamiento gradual.

El **ARTÍCULO 31** ordena al Ministerio de Transporte y a la ANSV adoptar, dentro de los seis (6) meses siguientes a la promulgación, una estrategia pedagógica de alcance nacional para socializar y acompañar la implementación del sistema de sanción por puntos y del sistema de licenciamiento gradual para conductores noveles.

La disposición reconoce que la eficacia de los dos sistemas no depende únicamente de su implementación técnica e institucional, sino también del conocimiento que los conductores tengan de su funcionamiento. Un sistema de puntos que los titulares de licencia desconocen difícilmente modifica comportamientos: para que el incentivo y la disuasión operen, las personas deben saber cómo funciona el sistema, qué infracciones generan pérdida de puntos, cómo se recuperan y cuáles son las consecuencias de perderlos todos. Lo mismo ocurre con el sistema de licenciamiento gradual: los conductores noveles deben conocer las restricciones a las que están sujetos y las consecuencias de incumplirlas.

La estrategia deberá incluir, como mínimo, campañas de divulgación y sensibilización dirigidas a conductores, materiales pedagógicos de acceso público y gratuito, y asistencia técnica y capacitación a los organismos de tránsito de las entidades territoriales y a sus agentes. Este último componente es especialmente importante, pues buena parte de la aplicación de los dos sistemas ocurrirá en el territorio y en los controles en vía.

Página 111

permite cubrir necesidades técnicas, operativas o institucionales que surjan durante el alistamiento de los dos sistemas, siempre dentro del marco material definido por la ley.

El **ARTÍCULO 33** adiciona un artículo 131A a la Ley 769 de 2002, para regular la responsabilidad derivada de las infracciones de tránsito cometidas por personas menores de edad.

La disposición establece dos niveles de responsabilidad. Por una parte, el menor de edad responde como infractor, lo que mantiene el carácter personal de la conducta y de las consecuencias sancionatorias que recaen directamente sobre quien conduce. Por otra, el padre, la madre o ambos, según ejerzan la patria potestad, responden solidariamente por el pago de la multa y de las demás obligaciones pecuniarias derivadas de la infracción. A falta de ellos, la responsabilidad recae en quien ejerza la representación legal del menor.

La regla atiende una situación que requiere regulación expresa. En Colombia, las personas pueden obtener licencia de conducción para vehículos de servicio particular desde los dieciséis (16) años, de modo que es posible que un menor de edad cometa infracciones de tránsito. Sin una regla clara sobre la responsabilidad por las consecuencias económicas, el cobro de las multas podría dificultarse o quedar sujeto a interpretaciones dispares.

La solidaridad prevista en el artículo permite que la autoridad exija el pago de las obligaciones pecuniarias a quienes ejercen la patria potestad o la representación legal, sin trasladarles la condición de infractores. Por eso, la responsabilidad se limita al componente económico de la infracción: multas y demás obligaciones pecuniarias. Las consecuencias personales del régimen sancionatorio de tránsito, como la pérdida de puntos, la suspensión o la cancelación de la licencia, recaen exclusivamente sobre el infractor cuando resulten aplicables.

El **ARTÍCULO 34** establece una medida transitoria y complementaria de normalización de cartera por infracciones a las normas de tránsito, en el marco de la implementación del sistema de sanción por puntos. La medida está dirigida a quienes tengan pendiente el pago de multas impuestas hasta el 31 de diciembre de 2025, así como a quienes se encuentren pagando o hayan incumplido acuerdos de pago derivados de estas.

El beneficio podrá aplicarse por una sola vez y dentro de los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigencia de la ley. Consiste en un descuento del cincuenta por ciento (50%) del capital adeudado y del cien por ciento (100%) de los intereses, siempre que el infractor asista y apruebe un curso sobre normas de tránsito en un organismo de tránsito, centro de enseñanza automovilística o centro integral de atención debidamente registrado ante el RUNT.

Página 113

El **PARÁGRAFO 1** señala que el diseño, implementación y desarrollo de la estrategia estarán a cargo del Ministerio de Transporte y de la ANSV, en el marco de sus competencias y de acuerdo con la disponibilidad presupuestal. Esta regla asigna responsabilidades institucionales, pero reconoce los límites presupuestales dentro de los cuales deberán cumplirse.

El **PARÁGRAFO 2** exige que la estrategia incorpore medidas de accesibilidad para personas con discapacidad y mecanismos de difusión que permitan su implementación efectiva en zonas rurales. Con ello se busca que la pedagogía sobre los nuevos sistemas no se concentre únicamente en centros urbanos, sino que llegue también a poblaciones y territorios con mayores barreras de acceso a la información.

El **PARÁGRAFO 3** articula la acción nacional con la territorial. El Ministerio de Transporte y la ANSV expedirán lineamientos en materia de comunicación, pedagogía y difusión, que deberán ser incorporados por los organismos de tránsito de las entidades territoriales en sus acciones, programas y metas, de acuerdo con su autonomía, disponibilidad presupuestal y capacidad operativa. Así se establece una orientación nacional común, sin desconocer las condiciones institucionales territoriales.

El **ARTÍCULO 32** impone al Gobierno nacional, por conducto del Ministerio de Transporte, la obligación de expedir dentro de los seis (6) meses siguientes a la promulgación la reglamentación detallada y necesaria para la implementación y cumplimiento de la ley.

El plazo coincide con el previsto en el artículo 28 para la entrada en operación del sistema de sanción por puntos y del sistema de licenciamiento gradual para conductores noveles. Esta coincidencia responde a que la reglamentación es una condición previa para que ambos sistemas puedan aplicarse de manera ordenada, uniforme y técnicamente viable.

A lo largo del texto propuesto se remiten al Ministerio de Transporte distintos aspectos técnicos y operativos, como los procedimientos de registro y consulta de puntos, la interoperabilidad de los sistemas de información, el registro, verificación, ampliación y terminación del periodo de práctica, las características del distintivo de conductor novel, las condiciones operativas de los cursos previstos en el texto y las adecuaciones en materia de licencia física y digital. Sin embargo, el artículo 32 cumple una función más amplia: opera como una habilitación general de reglamentación para todos aquellos aspectos que resulten necesarios para la implementación y cumplimiento de la ley, incluso cuando no hayan sido objeto de una remisión específica en un artículo determinado.

De esta manera, se evita que la implementación quede abierta indefinidamente o limitada únicamente a los asuntos expresamente mencionados en cada disposición. La cláusula

Página 112

La medida tiene una doble justificación. De un lado, busca facilitar la normalización de obligaciones pendientes por infracciones de tránsito, ofreciendo una oportunidad excepcional para que los infractores regularicen su situación y las autoridades puedan mejorar la gestión de la cartera existente. De otro lado, se conecta con la lógica pedagógica del sistema de sanción por puntos, porque el beneficio económico no se concede de manera aislada, sino condicionado a la aprobación de un curso sobre normas de tránsito.

De esta manera, la disposición no opera como una simple reducción de obligaciones pecuniarias. Su diseño combina saneamiento de cartera con una intervención formativa dirigida a reforzar el conocimiento de las normas de tránsito y prevenir la reincidencia. Además, su carácter temporal y su aplicación por una sola vez evitan que se convierta en un mecanismo permanente de descuento.

El **PARÁGRAFO** excluye del beneficio las multas impuestas conforme al literal F del artículo 131 y al parágrafo 3 del artículo 152 de la Ley 769 de 2002. Se trata de conductas asociadas a la conducción bajo el influjo del alcohol o bajo los efectos de sustancias psicoactivas, así como a la negativa a permitir la práctica de las pruebas correspondientes. La exclusión es coherente con el tratamiento especialmente severo que el ordenamiento reserva para estas conductas y evita que sean objeto de reducción en el marco de la normalización transitoria de cartera.

Finalmente, el **ARTÍCULO 35** contiene la regla general de vigencia y derogatorias de la iniciativa. Establece que la ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

El **PARÁGRAFO TRANSITORIO** regula la aplicación diferida de las modificaciones al Código Nacional de Tránsito que dependen de la entrada en operación del sistema de sanción por puntos y del sistema de licenciamiento gradual para conductores noveles. La regla es necesaria porque varios artículos del texto propuesto modifican disposiciones que seguirán siendo aplicables durante el periodo de alistamiento previsto en el artículo 28.

Hasta que transcurran los seis (6) meses señalados en dicho artículo, continuarán aplicándose los textos vigentes de los artículos 17, 18, 20, 24, 26 y 124 de la Ley 769 de 2002, así como el penúltimo inciso del artículo 19. Una vez cumplido ese término, esas disposiciones serán sustituidas por las reglas contenidas en los artículos 16, 17, 21, 22, 23, 24 y 25 del texto propuesto, según corresponda.

El artículo 27, que adiciona la infracción por incumplir las restricciones del periodo de práctica, también entrará a regir una vez se cumpla el mismo término. Esto es coherente con la estructura del proyecto, pues antes de que el sistema de licenciamiento gradual esté en

Página 114

operación no existirían restricciones del periodo de práctica cuya infracción pudiera sancionarse.

La lógica del párrafo es sencilla, pero indispensable: las modificaciones al Código Nacional de Tránsito introducidas por el texto propuesto están diseñadas para operar dentro de los nuevos sistemas. Aplicarlas antes de que estos estén en funcionamiento podría generar vacíos o inconsistencias en el régimen vigente. Por ello, la disposición mantiene la continuidad normativa durante el periodo de implementación y asegura que el tránsito hacia el nuevo régimen se produzca de manera ordenada y simultánea con la entrada en operación de los sistemas que justifican los cambios.

VI. CIRCUNSTANCIAS O EVENTOS QUE PODRÍAN GENERAR UN CONFLICTO DE INTERÉS

El inciso primero del artículo 291 de la Ley 5 de 1992, modificado por el artículo 3 de la Ley 2003 de 2019, dispone:

ARTÍCULO 291. DECLARACIÓN DE IMPEDIMENTO. <Artículo modificado por el artículo 3 de la Ley 2003 de 2019. El nuevo texto es el siguiente:> 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.

Por su parte, el artículo 286 de la Ley 5 de 1992, modificado por el artículo 1 de la Ley 2003 de 2019, regula el régimen de conflicto de interés de los congresistas en los siguientes términos:

ARTÍCULO 286. RÉGIMEN DE CONFLICTO DE INTERÉS DE LOS CONGRESISTAS. <Artículo modificado por el artículo 1 de la Ley 2003 de 2019. El nuevo texto es el siguiente:> Todos los congresistas deberán declarar los conflictos de intereses que pudieran surgir en ejercicio de sus funciones.

Se entiende como conflicto de interés una situación donde la discusión o votación de un proyecto de ley o acto legislativo o artículo, pueda resultar en un beneficio particular, actual y directo a favor del congresista.

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.

Página 115

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 coincida 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) <Literal INEXEQUIBLE>

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.

PARÁGRAFO 10. Entiéndase por conflicto de interés moral aquel que presentan los congresistas cuando por razones de conciencia se quieren apartar de la discusión y votación del proyecto.

PARÁGRAFO 20. Cuando se trate de funciones judiciales, disciplinarias o fiscales de los congresistas, sobre conflicto de interés se aplicará la norma especial que rige ese tipo de investigación.

PARÁGRAFO 30. Igualmente se aplicará el régimen de conflicto de intereses para todos y cada uno de los actores que presenten, discutan o participen de cualquier iniciativa legislativa, conforme al artículo 140 de la Ley 5 de 1992.

Sobre el particular, debe tenerse en cuenta lo indicado por el Consejo de Estado en Sentencia o2890 de 16 de julio de 2019 (M.P. Carlos Enrique Moreno Rubio), en la cual manifestó:

No cualquier interés configura la causal de desinestudatura en comento, pues se sabe que sólo lo será aquél del que se pueda predicar que es directo, esto es, que per se el alegado beneficio, provecho o utilidad encuentre su fuente en el asunto que fue conocido por el legislador; particular, que el mismo sea específico o personal, bien para el congresista o quienes se

Página 116

encuentren relacionados con él; y actual o inmediato, que concurra para el momento en que ocurrió la participación o votación del congresista, lo que excluye sucesos contingentes, futuros o imprevisibles. También se tiene noticia que el interés puede ser de cualquier naturaleza, esto es, económico o moral, sin distinción alguna.

Por lo anterior, se estima que, en principio, el presente proyecto de ley no genera conflictos de interés para su discusión y votación, toda vez que contiene disposiciones de carácter general, aplicables a categorías amplias e indeterminadas de destinatarios, relacionadas con la seguridad vial, el sistema de sanción por puntos, el sistema de licenciamiento gradual para conductores noveles y la modificación de normas del Código Nacional de Tránsito.

Sin perjuicio de lo anterior, los congresistas deberán evaluar si se encuentran incurso en una causal de impedimento cuando la discusión o votación de la iniciativa o alguna de sus disposiciones pueda generarles un beneficio particular, actual y directo. En especial, deberán valorar dicha circunstancia quienes, directamente o a través de su cónyuge, compañero o compañera permanente, o parientes en los grados previstos en la ley, tengan multas pendientes de pago, acuerdos de pago vigentes o acuerdos de pago incumplidos por infracciones de tránsito cobijadas por la medida transitoria de normalización de cartera prevista en la presente iniciativa.

De igual manera, deberán evaluar la existencia de un eventual conflicto de interés quienes, directamente o por interpuesta persona, tengan vínculos económicos, societarios, contractuales o de dirección con centros de enseñanza automovilística, centros integrales de atención o demás entidades autorizadas o registradas para impartir cursos sobre normas de tránsito, habida cuenta de que la aplicación del proyecto puede incrementar la demanda de cursos prestados por ese tipo de entidades, siempre que de ello pueda derivarse un beneficio particular, actual y directo para el congresista o alguna de las personas señaladas en el artículo 286 de la Ley 5 de 1992.

En todo caso, la descripción de las circunstancias o eventos que podrían generar conflicto de interés no exime a cada congresista del deber de identificar y declarar las causales en las que pueda estar inmerso, conforme a la Constitución, la ley y la jurisprudencia aplicable.

VII. IMPACTO FISCAL

El artículo 7 de la Ley 819 de 2003 dispone:

ARTÍCULO 70. ANÁLISIS DEL IMPACTO FISCAL DE LAS NORMAS. En todo momento, el impacto fiscal de cualquier proyecto de ley, ordenanza o acuerdo, que ordene gasto o que otorgue

Página 117

beneficios tributarios, deberá hacerse explícito y deberá ser compatible con el Marco Fiscal de Mediano Plazo.

Para estos propósitos, deberá incluirse expresamente en la exposición de motivos y en las ponencias de trámite respectivas los costos fiscales de la iniciativa y la fuente de ingreso adicional generada para el financiamiento de dicho costo.

El Ministerio de Hacienda y Crédito Público, en cualquier tiempo durante el respectivo trámite en el Congreso de la República, deberá rendir su concepto frente a la consistencia de lo dispuesto en el inciso anterior. En ningún caso este concepto podrá ir en contravía del Marco Fiscal de Mediano Plazo. Este informe será publicado en la Gaceta del Congreso.

Los proyectos de ley de iniciativa gubernamental, que planteen un gasto adicional o una reducción de ingresos, deberá contener la correspondiente fuente sustitutiva por disminución de gasto o aumentos de ingresos, lo cual deberá ser analizado y aprobado por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público.

En las entidades territoriales, el trámite previsto en el inciso anterior será surtido ante la respectiva Secretaría de Hacienda o quien haga sus veces.

Ahora bien, para la interpretación del artículo transcrito debe tenerse en cuenta lo dispuesto por la Corte Constitucional en la Sentencia C-502-07 de 4 de julio de 2007 (M. P. Manuel José Cepeda Espinosa); providencia en la cual se señaló:

35. Ciertamente, dadas las condiciones actuales en que se desempeña el Congreso de la República, admitir que el art. 7º de la Ley 819 de 2003 constituye un requisito de trámite, que crea una carga adicional y exclusiva sobre el Congreso en la formación de los proyectos de ley, significa, en la práctica, cercenar considerablemente la facultad del Congreso para legislar y concederle al Ministerio de Hacienda una especie de poder de veto sobre los proyectos de ley.

Por una parte, los requisitos contenidos en el artículo presuponen que los congresistas – o las bancadas – tengan los conocimientos y herramientas suficientes para estimar los costos fiscales de una iniciativa legal, para determinar la fuente con la que podrían financiarse y para valorar sus proyectos frente al Marco Fiscal de Mediano Plazo. En la realidad, aceptar que las condiciones establecidas en el art. 7º 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. El Ministerio de Hacienda es quien cuenta con los elementos necesarios para poder efectuar estimativos de los costos fiscales, para establecer de dónde pueden surgir los recursos necesarios para asumir los costos de un proyecto y para determinar la compatibilidad de los proyectos con el Marco Fiscal de Mediano Plazo. A él tendrían que acudir los congresistas o las bancadas que quieren presentar un proyecto

Página 118

de ley que implique gastos. De esta manera, el Ministerio decidiría qué peticiones atiende y el orden de prioridad para hacerlo. Con ello adquiriría el poder de determinar la agenda legislativa, en desmedro de la autonomía del Congreso.

Pero, además, el Ministerio podría decidir no intervenir en el trámite de un proyecto de ley que genere impacto fiscal o simplemente desatender el trámite de los proyectos. Ello podría conducir a que el proyecto fuera aprobado sin haberse escuchado la posición del Ministerio y sin conocer de manera certera si el proyecto se adecua a las exigencias macroeconómicas establecidas en el Marco Fiscal de Mediano Plazo. En realidad, esta situación ya se presentó en el caso analizado en la Sentencia C-874 de 2005 – atrás reseñada – y el Presidente de la República objetó el proyecto por cuanto el Ministerio de Hacienda no había conceptuado acerca de la iniciativa legal. Sin embargo, como se recordó, en aquella ocasión la Corte manifestó que la omisión del Ministerio de Hacienda no afectaba la validez del proceso legislativo

36. Por todo lo anterior, la Corte considera que los primeros tres incisos del art. 7° de la Ley 879 de 2003 deben entenderse como parámetros de racionalidad de la actividad legislativa, y como una carga que le incumbe inicialmente al Ministerio de Hacienda, una vez que el Congreso ha valorado, con la información y las herramientas que tiene a su alcance, las incidencias fiscales de un determinado proyecto de ley. Esto significa que ellos constituyen instrumentos para mejorar la labor legislativa.

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. Y en ese proceso de racionalidad legislativa la carga principal reposa en el Ministerio de Hacienda, que es el que cuenta con los datos, los equipos de funcionarios y la experticia en materia económica. Por lo tanto, en el caso de que los congresistas tramiten un proyecto incorporando estimativos erróneos sobre el impacto fiscal, sobre la manera de atender esos nuevos gastos o sobre la compatibilidad del proyecto con el Marco Fiscal de Mediano Plazo, le corresponde al Ministro de Hacienda intervenir en el proceso legislativo para ilustrar al Congreso acerca de las consecuencias económicas del proyecto. Y el Congreso habrá de recibir y valorar el concepto emitido por el Ministerio. No obstante, la carga de demostrar y convencer a los congresistas acerca de la incompatibilidad de cierto proyecto con el Marco Fiscal de Mediano Plazo recae sobre el Ministro de Hacienda.

Por otra parte, es preciso reiterar que si el Ministerio de Hacienda no participa en el curso del proyecto durante su formación en el Congreso de la República, mal puede ello significar que el proceso legislativo se encuentra viciado por no haber tenido en cuenta las condiciones establecidas en el art. 7° de la Ley 879 de 2003. Puesto que la carga principal en la presentación de las consecuencias fiscales de los proyectos reside en el Ministerio de Hacienda, la omisión del Ministerio en informar a los congresistas acerca de los problemas que presenta el proyecto no afecta la validez del proceso legislativo ni vicia la ley correspondiente.

(Subrayado y negrita fuera de texto)

Así, atendiendo a la interpretación de la Corte Constitucional, se advierte que una copia de esta ponencia será remitida al Ministerio de Hacienda y Crédito Público para que emita

Página 119

concepto sobre el texto del articulado propuesto para primer debate en Senado y se pronuncie sobre sus posibles implicaciones fiscales.

En todo caso, de manera preliminar, se considera que la iniciativa no ordena directamente la creación de nuevas apropiaciones presupuestales ni establece beneficios tributarios. Sin embargo, algunas de sus disposiciones pueden generar incidencias presupuestales, operativas o de recaudo asociadas a la implementación del sistema de sanción por puntos, el sistema de licenciamiento gradual, las adecuaciones técnicas en los sistemas de información, la estrategia pedagógica nacional, el incentivo en la renovación de licencias de conducción para vehículos de servicio público y la medida transitoria de normalización de cartera por infracciones de tránsito.

En esa medida, los costos, disminuciones de ingreso o demás efectos fiscales que eventualmente se deriven de la implementación de la ley deberán atenderse conforme al Marco Fiscal de Mediano Plazo, las disponibilidades presupuestales de las entidades competentes y el concepto que para el efecto emita el Ministerio de Hacienda y Crédito Público durante el trámite legislativo.

Página 120

VIII. PROPOSICIÓN

En mérito de lo expuesto, presento ponencia positiva y, en consecuencia, solicito a la Comisión Sexta Constitucional Permanente del Senado de la República dar primer debate al Proyecto de Ley 277 de 2025 Senado, 58 de 2024 Cámara «Por la cual se dictan normas para garantizar el derecho a la seguridad, integridad y vida de las personas en las vías de Colombia mediante la creación del sistema de sanción por puntos y del sistema de licenciamiento gradual y se modifica la Ley 769 de 2002», de conformidad con el pliego de modificaciones propuesto.


JULIO ALBERTO ELÍAS VIDAL
SENADOR DE LA REPÚBLICA

Página 121

IX. TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE

PROYECTO DE LEY 277 DE 2025 SENADO, 58 DE 2024 CÁMARA

«Por la cual se crean los sistemas de sanción por puntos y de licenciamiento gradual, se modifica la Ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones»

EL CONGRESO DE COLOMBIA,

DECRETA:

CAPÍTULO I
DISPOSICIONES GENERALES

ARTÍCULO 1. OBJETO. La presente ley tiene por objeto fortalecer la seguridad vial mediante la creación y regulación del sistema de sanción por puntos y del sistema de licenciamiento gradual para conductores noveles, los cuales están orientados a reducir la ocurrencia de siniestros viales, en especial aquellos asociados a infractores reincidentes.

ARTÍCULO 2. PRINCIPIOS. La presente ley se rige por los principios consagrados en el artículo 2 de la Ley 2251 de 2022, o en la norma que lo modifique o sustituya.

ARTÍCULO 3. DEFINICIONES. Para los efectos de la presente ley, se adoptan las siguientes definiciones:

Conductor novel: Persona que, independientemente de su edad, obtiene por primera vez habilitación para conducir vehículos destinados al servicio particular o autorización para conducirlos en una nueva categoría, siempre que esta no se encuentre comprendida por otra de la cual ya sea titular, y que durante el periodo de práctica queda sujeta a las condiciones y restricciones del sistema de licenciamiento gradual.

Periodo de práctica: Etapa inicial del sistema de licenciamiento gradual durante la cual la habilitación para conducir otorgada al conductor novel queda sujeta a las condiciones y restricciones establecidas en la presente ley.

Sistema de licenciamiento gradual: Esquema aplicable a los conductores noveles, en virtud del cual estos quedan sometidos al periodo de práctica.

Sistema de sanción por puntos: Conjunto de reglas mediante las cuales se asignan, pierden, recuperan y adicionan puntos asociados a la licencia de conducción. La pérdida de puntos se

Página 122

produce en función de las infracciones de tránsito cometidas y la pérdida total del puntaje puede dar lugar a la suspensión o cancelación de la licencia de conducción.

**CAPÍTULO II
SISTEMA DE SANCIÓN POR PUNTOS**

ARTÍCULO 4. CREACIÓN DEL SISTEMA DE SANCIÓN POR PUNTOS. Créese el sistema de sanción por puntos, mediante el cual se asignan, pierden y recuperan puntos asociados a la licencia de conducción, de conformidad con lo establecido en la presente ley. El sistema se aplicará a todos los titulares de licencia de conducción y operará sin perjuicio de las demás sanciones previstas en la legislación vigente.

ARTÍCULO 5. ASIGNACIÓN INICIAL DE PUNTOS. Como base para la aplicación del sistema de sanción por puntos, a cada licencia de conducción se le asignarán inicialmente veintiséis (26) puntos cuando habilite para conducir vehículos de servicio particular, y treinta y seis (36) puntos cuando habilite para conducir vehículos de servicio público.

ARTÍCULO 6. PÉRDIDA DE PUNTOS. Los puntos asignados a la licencia de conducción disminuirán en función de las infracciones de tránsito cometidas. La pérdida de puntos se aplicará por cada infracción de manera individual y oscilará entre cuatro (4) y diez (10) puntos, de conformidad con las siguientes reglas:

1. Se perderán cuatro (4) puntos por la comisión de las siguientes infracciones previstas en el artículo 131 del Código Nacional de Tránsito:
 - a) Las del literal B, excepto la infracción B.22.
 - b) La infracción D.12.
2. Se perderán seis (6) puntos por la comisión de las siguientes infracciones previstas en el artículo 131 del Código Nacional de Tránsito:
 - a) Las del literal C, excepto las infracciones C.5, C.6, C.32, C.35 y la C.29 cuando el exceso de velocidad supere los veinticinco kilómetros por hora (25 km/h).
3. Se perderán ocho (8) puntos por la comisión de las siguientes infracciones previstas en el artículo 131 del Código Nacional de Tránsito:
 - a) La infracción B.22.

Página 123

En la orden de comparendo se informará al presunto infractor el número de puntos que podrán ser descontados como consecuencia de la infracción, tanto cuando la imposición del comparendo se haga de manera presencial como cuando la infracción sea detectada mediante sistemas automáticos, semiautomáticos u otros medios tecnológicos.

Una vez la sanción quede en firme, la autoridad de tránsito que la haya impuesto deberá registrar la pérdida de puntos dentro de los veinte (20) días hábiles siguientes, en los sistemas de información correspondientes, interoperables con el RUNT y el Sistema Integrado de Información sobre las Multas y Sanciones por Infracciones de Tránsito (SIMIT), conforme a lo previsto en la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte.

ARTÍCULO 8. RECUPERACIÓN TOTAL DE PUNTOS POR NO REINCIDENCIA. El titular de la licencia de conducción que haya perdido puntos parcialmente recuperará automáticamente la totalidad del puntaje inicial asignado a su licencia cuando transcurran dos (2) años continuos sin que reincida en la comisión de infracciones de tránsito que conlleven pérdida de puntos.

El término previsto en el presente artículo no se computará durante el tiempo en que la licencia de conducción se encuentre suspendida.

ARTÍCULO 9. PUNTOS EXTRA POR NO REINCIDENCIA. El titular de la licencia de conducción que cuente con la totalidad del puntaje asignado inicialmente tendrá derecho a la adición de dos (2) puntos extra por cada período continuo de dos (2) años sin incurrir en infracciones que conlleven pérdida de puntos. Dicha adición procederá hasta alcanzar un máximo de treinta (30) puntos cuando la licencia habilite para conducir vehículos de servicio particular, y cuarenta (40) puntos cuando habilite para conducir vehículos de servicio público.

La adición de puntos extra operará automáticamente. Para la primera adición, el término se contará desde la asignación inicial del puntaje o, si hubo pérdida parcial de puntos, desde la recuperación total del puntaje inicial conforme al artículo anterior. Para la segunda adición, el término se contará desde la fecha en que haya operado la primera.

ARTÍCULO 10. INCENTIVO EN LA RENOVACIÓN DE LA LICENCIA DE CONDUCCIÓN PARA VEHÍCULOS DE SERVICIO PÚBLICO. Los titulares de licencia de conducción que habilite para conducir vehículos de servicio público tendrán derecho a un descuento del cincuenta por ciento (50%) sobre el valor total a su cargo por concepto del trámite de renovación de la licencia de conducción, siempre que durante el período de vigencia inmediatamente anterior no hayan perdido puntos en el sistema de sanción por puntos.

Página 125

- b) La infracción C.5.
- c) Las de los literales D, E y F, excepto las infracciones D.2 y D.12.

4. Se perderán diez (10) puntos por la comisión de las siguientes infracciones previstas en el artículo 131 del Código Nacional de Tránsito:

- a) La infracción C.6.
- b) La infracción C.29, cuando el exceso de velocidad supere los veinticinco kilómetros por hora (25 km/h).
- c) La infracción C.32.
- d) La infracción C.35.
- e) La infracción D.2.

5. Por incumplir las obligaciones de velar previstas en los literales a) y b) del artículo 10 de la Ley 2161 de 2021, se perderán diez (10) puntos de los asignados a la licencia de conducción del propietario del vehículo automotor con el que se cometan las infracciones D.2 o C.35 del artículo 131 del Código Nacional de Tránsito.

PARÁGRAFO 1. Cuando el infractor acepte la comisión de la infracción y, dentro de los veinte (20) días siguientes a la orden de comparendo, pague el valor de la multa que corresponda y asista a un curso sobre normas de tránsito en un organismo de tránsito, un centro de enseñanza automovilística o un centro integral de atención, debidamente registrados ante el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), perderá únicamente el cincuenta por ciento (50%) de los puntos que correspondan conforme a lo previsto en el presente artículo.

PARÁGRAFO 2. Cuando en un mismo día se impongan varias órdenes de comparendo mediante sistemas automáticos, semiautomáticos u otros medios tecnológicos para la detección de infracciones de tránsito, y estas correspondan a la misma infracción, solo habrá lugar a una pérdida de puntos respecto de la misma licencia de conducción.

ARTÍCULO 7. PROCEDIMIENTO Y REGISTRO DE LA PÉRDIDA DE PUNTOS. La pérdida de puntos se aplicará como consecuencia de la imposición de la sanción por infracción a las normas de tránsito, una vez quede en firme el acto administrativo que la impone, en el marco del procedimiento contravencional previsto en el Código Nacional de Tránsito.

Página 124

PARÁGRAFO. El Ministerio de Transporte reglamentará las condiciones y el procedimiento para hacer efectivo este beneficio.

ARTÍCULO 11. RECUPERACIÓN PARCIAL DE PUNTOS MEDIANTE CURSO. Siempre que no haya alcanzado la pérdida total de los puntos asignados, el titular de la licencia de conducción que haya perdido puntos podrá recuperar, por una sola vez respecto de cada infracción, dos (2) puntos de los perdidos, mediante la aprobación de un curso sobre normas de tránsito en un organismo de tránsito, un centro de enseñanza automovilística o un centro integral de atención, debidamente registrados ante el RUNT.

Este beneficio no procederá respecto de las infracciones que tengan asignada una pérdida de diez (10) puntos, ni respecto de aquellas frente a las cuales se haya aplicado el beneficio previsto en el parágrafo 1 del artículo 6 de la presente ley.

Para acceder a este beneficio, el titular deberá aprobar el curso dentro de los tres (3) meses siguientes a la ejecutoria del acto administrativo que impuso la sanción. Vencido este término, no habrá lugar a la recuperación parcial de puntos por esa infracción.

PARÁGRAFO 1. El organismo de tránsito, el centro de enseñanza automovilística o el centro integral de atención ante el cual se realice el curso deberá reportar su aprobación dentro del día hábil siguiente a su terminación, a través de los sistemas de información que defina el Ministerio de Transporte, interoperables con el RUNT y el SIMIT.

PARÁGRAFO 2. Dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes al reporte de aprobación del curso, la autoridad de tránsito que haya impuesto la sanción, con base en dicho reporte, efectuará el abono de los puntos recuperados.

PARÁGRAFO 3. La Superintendencia de Transporte ejercerá la vigilancia y control sobre el cumplimiento de lo dispuesto en este artículo.

ARTÍCULO 12. CONSULTA DE PUNTOS Y ALERTA PREVENTIVA POR SALDO CRÍTICO. El Ministerio de Transporte, a través del RUNT y en articulación con el SIMIT, habilitará un mecanismo de consulta permanente para que cada titular de licencia de conducción pueda verificar la información registrada a su nombre en el sistema de sanción por puntos. Dicho mecanismo deberá permitir conocer, como mínimo, el puntaje vigente, los puntos descontados y, cuando haya lugar, el tiempo transcurrido y pendiente para la recuperación total del puntaje o para la adición de puntos.

Así mismo, con base en la información reportada por las autoridades y organismos de tránsito, el Ministerio de Transporte, a través del RUNT y en articulación con el SIMIT,

Página 126

generará alertas electrónicas preventivas dirigidas a los titulares de licencia de conducción cuando registren un saldo igual o inferior a diez (10) puntos.

ARTÍCULO 13. PÉRDIDA TOTAL DE LOS PUNTOS Y SUS EFECTOS. La pérdida total de los puntos asociados a una licencia de conducción se configura cuando el puntaje llegue a cero (0) como resultado de la imposición de sanciones debidamente ejecutoriadas. En tal caso, la autoridad de tránsito competente deberá expedir el acto administrativo correspondiente, mediante el cual se ordene la suspensión o cancelación de la licencia, según las reglas siguientes:

La primera pérdida total de puntos dará lugar a la suspensión de la licencia de conducción por nueve (9) meses.

La segunda pérdida total de puntos dará lugar a la suspensión de la licencia de conducción por dieciocho (18) meses.

La tercera pérdida total de puntos dará lugar a la cancelación de la licencia de conducción, sin perjuicio de que su titular pueda solicitar una nueva licencia una vez transcurrido el término previsto en el artículo 26 del Código Nacional de Tránsito.

PARÁGRAFO 1. En el caso de la primera y segunda pérdida total de puntos, el levantamiento de la suspensión de la licencia de conducción estará condicionado a la aprobación de un curso sobre normas de tránsito y seguridad vial en un organismo de tránsito, un centro de enseñanza automovilística o un centro integral de atención, debidamente registrados ante el RUNT. La realización y aprobación del curso no sustituye ni reduce el término de la suspensión. La aprobación del curso deberá ser registrada en el RUNT.

PARÁGRAFO 2. En todos los casos, la suspensión o cancelación solo producirá efectos a partir de la ejecutoria del acto administrativo correspondiente y conllevará la obligación de entregar la licencia de conducción ante la autoridad competente.

PARÁGRAFO 3. Las consecuencias previstas en este artículo se aplicarán sin perjuicio de las demás causales de suspensión o cancelación de la licencia de conducción establecidas en el Código Nacional de Tránsito o en normas especiales, las cuales se registrarán por sus propias disposiciones.

ARTÍCULO 14. REASIGNACIÓN DE PUNTOS TRAS SUSPENSIÓN O CANCELACIÓN DE LA LICENCIA. Una vez cumplido el término de la suspensión de la licencia de conducción derivada de la pérdida total de puntos, al titular se le asignarán veintitrés (23) puntos cuando la licencia habilite para conducir vehículos de servicio particular, y treinta y tres (33) puntos

Página 127

La licencia de conducción se cancelará:

- Por disposición de las autoridades de tránsito basada en la imposibilidad permanente física o mental para conducir, soportada en un certificado médico o en el examen de aptitud física, mental y de coordinación motriz expedido por un Centro de Reconocimiento de Conductores legalmente habilitado.
- Por decisión judicial, la cual, una vez en firme, se inscribirá en el Registro de Conductores del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), conforme al procedimiento que defina el Ministerio de Transporte.
- Por muerte del titular. La Registraduría Nacional del Estado Civil está obligada a reportar a los sistemas creados por los artículos 8 y 10 del presente ordenamiento, el fallecimiento del titular.
- Reincidencia al encontrarse conduciendo en cualquier grado de estado de embriaguez o bajo el efecto de drogas alucinógenas determinado por autoridad competente, en concordancia con el artículo 152 de este Código.
- Por reincidencia en la prestación del servicio público de transporte con vehículos particulares sin justa causa.
- Por conducir con la licencia de conducción estando suspendida.
- Por obtener por medios fraudulentos la expedición de una licencia de conducción, sin perjuicio de las acciones penales que correspondan.
- Cuando se configure la pérdida total de los puntos en el sistema de sanción por puntos, por tercera vez.

Parágrafo. La suspensión o cancelación de la licencia de conducción implica la entrega obligatoria del documento a la autoridad de tránsito competente para imponer la sanción por el periodo de la suspensión o a partir de la cancelación de ella.

El estado de suspensión o cancelación de la licencia también deberá quedar anotado en la licencia de conducción digital.

Página 129

cuando habilite para conducir vehículos de servicio público, si se trata de la primera suspensión; si es la segunda, se asignarán veinte (20) puntos cuando la licencia habilite para conducir vehículos de servicio particular, y treinta (30) puntos cuando habilite para conducir vehículos de servicio público. Al puntaje reasignado le será aplicable lo dispuesto en el artículo 8 de la presente ley.

En caso de cancelación de la licencia de conducción, cuando proceda la expedición de una nueva licencia de conducción conforme a lo previsto en el artículo 26 del Código Nacional de Tránsito, al titular se le asignará el puntaje inicial previsto en el artículo 5 de la presente ley.

La imposición de una suspensión de la licencia de conducción por causas distintas a la pérdida total de puntos no afectará el puntaje acumulado en el sistema, el cual se mantendrá durante el tiempo de la sanción y continuará vigente una vez esta finalice.

ARTÍCULO 15. CONSERVACIÓN DEL PUNTAJE TRAS LA RENOVACIÓN DE LA LICENCIA DE CONDUCCIÓN. La renovación de la licencia de conducción por vencimiento no afectará el puntaje acumulado en el sistema de sanción por puntos, el cual se mantendrá y continuará vigente con la licencia renovada.

ARTÍCULO 16. CAUSALES DE SUSPENSIÓN O CANCELACIÓN DE LA LICENCIA DE CONDUCCIÓN. Modifíquese el artículo 26 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

ARTÍCULO 26. CAUSALES DE SUSPENSIÓN O CANCELACIÓN. La licencia de conducción se suspenderá:

- Por disposición de las autoridades de tránsito, basada en la imposibilidad transitoria, física o mental para conducir, soportada en un certificado médico o en el examen de aptitud física, mental o de coordinación expedido por un Centro de Reconocimiento de Conductores legalmente habilitado.
- Por decisión judicial, la cual, una vez en firme, se inscribirá en el Registro de Conductores del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), conforme al procedimiento que defina el Ministerio de Transporte.
- Por encontrarse en estado de embriaguez o bajo el efecto de drogas alucinógenas determinado por la autoridad competente de conformidad con lo consagrado en el artículo 152 de este Código.
- Cuando se configure la pérdida total de los puntos en el sistema de sanción por puntos, por primera o segunda vez.

Página 128

La resolución de la autoridad de tránsito que establezca la responsabilidad e imponga la suspensión o cancelación de la licencia de conducción deberá contener la prohibición expresa al infractor de conducir vehículos automotores durante el tiempo que se le suspenda o cancele la licencia.

La notificación de la suspensión o cancelación de la licencia de conducción se realizará de conformidad con las disposiciones aplicables del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

Una vez se encuentre en firme la resolución de la autoridad de tránsito mediante la cual cancela la licencia de conducción por las causales previstas en los numerales 6 y 7 de este artículo, se compulsarán y remitirán copias de la actuación administrativa a la Fiscalía General de la Nación, para lo de su competencia.

Transcurridos diez (10) años desde la cancelación, el conductor podrá volver a solicitar una nueva licencia de conducción. Cuando la cancelación se haya producido por la causal prevista en el numeral 4 de la segunda parte de este artículo, dicho término será de veinticinco (25) años.

ARTÍCULO 17. REINCIDENCIA. Modifíquese el artículo 124 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

ARTÍCULO 124. REINCIDENCIA. En caso de reincidencia, se aplicará lo previsto en las disposiciones que regulan el sistema de sanción por puntos.

**CAPÍTULO III
SISTEMA DE LICENCIAMIENTO GRADUAL PARA CONDUCTORES NOVELES**

ARTÍCULO 18. CREACIÓN DEL SISTEMA DE LICENCIAMIENTO GRADUAL PARA CONDUCTORES NOVELES. Créese el sistema de licenciamiento gradual para conductores noveles, aplicable a quienes obtengan habilitación para conducir vehículos destinados al servicio particular, con el fin de fortalecer su formación y experiencia en las etapas iniciales de conducción y contribuir a la reducción de la siniestralidad vial. Con el propósito de desarrollar y consolidar sus habilidades de conducción en condiciones de menor riesgo, los conductores noveles estarán sujetos, durante un periodo inicial de práctica, a las condiciones y restricciones establecidas en el presente capítulo.

Página 130

ARTÍCULO 19. PERIODO DE PRÁCTICA. El periodo de práctica es la etapa inicial durante la cual la habilitación para conducir otorgada a su titular queda sujeta a las condiciones y restricciones establecidas en el presente capítulo.

Habrà lugar al periodo de práctica cuando se obtenga licencia de conducción por primera vez, así como cuando su titular obtenga autorización para conducir en una nueva categoría, siempre que esta no se encuentre comprendida por otra de la cual ya sea titular.

El periodo de práctica tendrá una duración de un (1) año, contado a partir de la fecha de expedición de la licencia de conducción otorgada por primera vez o, cuando se trate de la obtención de autorización para conducir en una nueva categoría, a partir de la fecha en que se expida la licencia de conducción que la autoriza.

Si, antes del vencimiento del periodo de práctica, el titular pierde cuatro (4) o más puntos conforme al sistema de sanción por puntos, dicho periodo se ampliará, por una sola vez, por un (1) año adicional, contado a partir del vencimiento del término inicial. En tal caso, además del transcurso del término de ampliación, la terminación del periodo de práctica quedará condicionada a la aprobación de un curso sobre normas de tránsito y responsabilidad vial. Dicho curso podrá ser impartido por instituciones de educación superior de naturaleza pública, así como por organismos de tránsito, centros de enseñanza automovilística o centros integrales de atención, debidamente registrados ante el RUNT, conforme a la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte. La aprobación del curso deberá registrarse en el RUNT.

Cuando el periodo de práctica se origine en la obtención de autorización para conducir en una nueva categoría, su aplicación, duración y eventual ampliación se circunscribirán a dicha categoría y no afectarán las demás categorías para las cuales el titular ya esté autorizado.

ARTÍCULO 20. REGISTRO Y VERIFICACIÓN DEL PERIODO DE PRÁCTICA. El organismo de tránsito que expida la licencia de conducción por primera vez o en una nueva categoría no comprendida por otra de la que el conductor ya sea titular registrará en el RUNT el sometimiento del titular al periodo de práctica. En el registro deberá constar la categoría respecto de la cual opera el periodo de práctica y sus fechas de inicio y terminación.

Cuando, en los términos del artículo anterior y con base en la información registrada en el SIMIT, haya lugar a la ampliación del periodo de práctica, esta deberá reflejarse en el RUNT, con actualización de la fecha de terminación correspondiente. La aprobación del curso exigido para la terminación del periodo ampliado también deberá registrarse en el RUNT.

Página 131

técnico-mecánica y de gases, mediante la consulta en los sistemas de información establecidos por la autoridad de tránsito competente, sin que sea exigible su presentación en físico.

ARTÍCULO 22. FACULTAD DEL TITULAR. Modifíquese el artículo 18 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

ARTÍCULO 18. FACULTAD DEL TITULAR. La licencia de conducción habilitará a su titular para conducir vehículos automotores de acuerdo con las categorías que para cada modalidad establezca la reglamentación que adopte el Ministerio de Transporte, estipulando claramente si se trata de un conductor de servicio público o particular.

Cuando la habilitación para conducir se encuentre sujeta al periodo de práctica, se ejercerá conforme a las condiciones y restricciones establecidas para dicho periodo.

ARTÍCULO 23. EXPERIENCIA PREVIA PARA ACCEDER A LICENCIA DE CONDUCCIÓN PARA VEHÍCULOS DE SERVICIO PÚBLICO. Modifíquese el penúltimo inciso del artículo 19 de la Ley 769 de 2002, que establece los requisitos para obtener una licencia de conducción para vehículos de servicio público, el cual quedará así:

Se exigirán los requisitos anteriormente señalados. Adicionalmente, tener por lo menos dieciocho (18) años cumplidos; aprobar el examen teórico y práctico de conducción para vehículos de servicio público, de conformidad con la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte; y haber sido titular de licencia de conducción para vehículos de servicio particular durante un periodo no inferior a tres (3) años, sin contar los lapsos durante los cuales la licencia haya estado suspendida. Las condiciones para la prestación de este servicio serán las mismas previstas en el literal c) de este artículo.

ARTÍCULO 24. CATEGORÍAS Y RESTRICCIONES. Modifíquese el artículo 20 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

ARTÍCULO 20. CATEGORÍAS Y RESTRICCIONES. El Ministerio de Transporte definirá mediante resolución las categorías de licencias de conducción y recategorizaciones, lo mismo que las restricciones especiales que deben tenerse en cuenta para la expedición de las licencias según cada categoría.

Página 133

ARTÍCULO 21. OTORGAMIENTO DE LA LICENCIA DE CONDUCCIÓN. Modifíquese el artículo 17 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

ARTÍCULO 17. OTORGAMIENTO. La licencia de conducción será otorgada por primera vez a quien cumpla con todos los requisitos descritos en el artículo 19 de este código, por la entidad pública o privada autorizada para el efecto por el organismo de tránsito en su respectiva jurisdicción.

El formato de la licencia de conducción será único nacional, de conformidad con la ficha técnica que establezca el Ministerio de Transporte, incorporando como mínimo el nombre completo del conductor, fotografía, número del documento de identificación, huella y tipo de sangre, fecha de nacimiento, categorías autorizadas, la fecha desde la cual el titular se encuentra autorizado para conducir en cada una de ellas, restricciones, fechas de expedición y de vencimiento y organismo de tránsito que la expidió.

Dentro de las características técnicas que deben contener las licencias de conducción se incluirán, entre otros, un código de barras bidimensional electrónico, magnético u óptico con datos del registro y un holograma de seguridad.

Además de la entrega de su licencia física, el conductor al que se le otorgue, renueve o recategorice su licencia podrá solicitar la expedición adicional de la licencia de conducción digital, que contendrá todos los datos registrados por el conductor, entre ellos su dirección de domicilio y notificaciones. La licencia digital tendrá los mismos efectos legales que la licencia física, deberá ser aceptada por los cuerpos de control y podrá ser presentada desde cualquier dispositivo tecnológico portátil.

La licencia de conducción digital deberá guardar el registro de las sanciones y demás anotaciones asociadas a la licencia, permitiéndole la identificación, autenticación y consulta al conductor y a las autoridades, en el marco de sus competencias, sin costo alguno. El Ministerio de Transporte garantizará la interoperabilidad, firma digital y consulta con todos los sistemas de información que lo requieran.

PARÁGRAFO. Las autoridades de tránsito, los organismos de tránsito y los agentes de tránsito deberán dar por cumplida la obligación de portar el documento de identidad, la licencia de conducción, la licencia de tránsito, el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) y el certificado de revisión

Página 132

En relación con el sistema de licenciamiento gradual para conductores noveles, la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte definirá los casos en que una categoría se encuentra comprendida por otra y desarrollará los aspectos técnicos y operativos necesarios para la aplicación de las restricciones establecidas en la ley para el periodo de práctica.

ARTÍCULO 25. ASCENSO ENTRE CATEGORÍAS DE LICENCIA DE CONDUCCIÓN PARA VEHÍCULOS DE SERVICIO PÚBLICO. Modifíquese el artículo 24 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

ARTÍCULO 24. RECATEGORIZACIÓN. El titular de una licencia de conducción podrá solicitar ante un organismo de tránsito o la entidad pública o privada por él autorizada la recategorización de su licencia, para lo cual deberá presentar y aprobar un nuevo examen teórico-práctico para la categoría solicitada y presentar un certificado de aptitud en conducción otorgado por el centro respectivo. El trámite no podrá durar más de setenta y dos (72) horas una vez aceptada la documentación.

Para ascender entre categorías de licencia de conducción para vehículos de servicio público, el solicitante deberá haber sido titular de la licencia correspondiente a la categoría inmediatamente inferior durante un periodo no inferior a tres (3) años, sin contar los lapsos durante los cuales la licencia haya estado suspendida.

ARTÍCULO 26. RESTRICCIONES DURANTE EL PERIODO DE PRÁCTICA. Sin perjuicio de las demás restricciones aplicables conforme a la normativa vigente, durante el periodo de práctica los conductores noveles estarán sujetos a las siguientes restricciones:

1. Restricciones comunes para todos los vehículos:
 - a) No podrán conducir entre las once de la noche (11:00 p. m.) y las cinco de la mañana (5:00 a. m.).
 - b) No podrán circular por vías del Sistema Nacional de Carreteras o Red Vial Nacional en las que el límite máximo de velocidad sea de ochenta kilómetros por hora (80 km/h) o superior.
 - c) Deberán tener, en los términos que reglamente el Ministerio de Transporte, un distintivo que los identifique como conductores noveles en periodo de práctica.

Página 134

2. Restricciones específicas para motocicletas, motociclos o mototriciclos:

- a) No podrán conducir con pasajero.
- b) Solo podrán conducir vehículos con cilindraje igual o inferior a ciento veinticinco centímetros cúbicos (125 cc) o con potencia igual o inferior a diez kilovatios (10 kW), si son de propulsión eléctrica.

PARÁGRAFO. El Ministerio de Transporte reglamentará las características del distintivo previsto en el literal c) del numeral 1 de este artículo, incluyendo su forma, contenido, dimensiones y condiciones de portación, de manera que sea verificable en los controles en vía.

ARTÍCULO 27. INFRACCIÓN POR INCUMPLIMIENTO DE LAS RESTRICCIONES DURANTE EL PERIODO DE PRÁCTICA. Adiciónese el numeral C.40 al literal C del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

C.40. Incumplir cualquiera de las restricciones establecidas en la ley para el período de práctica del sistema de licenciamiento gradual para conductores noveles. Además, el vehículo será inmovilizado.

**CAPÍTULO IV
DISPOSICIONES FINALES**

ARTÍCULO 28. IMPLEMENTACIÓN Y APLICACIÓN DIFERIDA DEL SISTEMA DE SANCIÓN POR PUNTOS Y DEL SISTEMA DE LICENCIAMIENTO GRADUAL. Con el propósito de permitir que el Ministerio de Transporte expida la reglamentación necesaria para la implementación de la presente ley y adopte, en coordinación con las entidades competentes, las medidas operativas y de articulación institucional requeridas, el sistema de sanción por puntos y el sistema de licenciamiento gradual para conductores noveles entrarán en operación y serán aplicables una vez transcurridos seis (6) meses contados a partir de su promulgación.

ARTÍCULO 29. ETAPA INICIAL PEDAGÓGICA DEL SISTEMA DE SANCIÓN POR PUNTOS. Durante los seis (6) meses siguientes a la entrada en operación del sistema de sanción por puntos se desarrollará una etapa inicial pedagógica, destinada a facilitar su conocimiento por parte de la ciudadanía y a promover la conciencia sobre las consecuencias de la reincidencia en infracciones de tránsito.

Página 135

3. Asistencia técnica y capacitación a los organismos de tránsito de las entidades territoriales y a sus agentes de tránsito para facilitar la implementación de la presente ley.

PARÁGRAFO 1. El diseño, implementación y desarrollo de la estrategia de que trata el presente artículo se adelantarán por el Ministerio de Transporte y la ANSV, en el marco de sus competencias y de acuerdo con la disponibilidad presupuestal.

PARÁGRAFO 2. La estrategia pedagógica de que trata el presente artículo deberá incorporar medidas de accesibilidad para personas con discapacidad y mecanismos de difusión que permitan su implementación efectiva en las zonas rurales.

PARÁGRAFO 3. El Ministerio de Transporte y la ANSV expedirán lineamientos en materia de comunicación, pedagogía y difusión para el desarrollo de la estrategia de que trata el presente artículo. Dichos lineamientos deberán ser incorporados por los organismos de tránsito de las entidades territoriales, de acuerdo con su autonomía, disponibilidad presupuestal y capacidad operativa, en las acciones, programas y metas que adelanten para su ejecución.

ARTÍCULO 32. REGLAMENTACIÓN. Dentro de los seis (6) meses siguientes a la promulgación de la presente ley, el Gobierno Nacional, por conducto del Ministerio de Transporte, deberá expedir la reglamentación detallada y necesaria para su implementación y cumplimiento.

ARTÍCULO 33. RESPONSABILIDAD SOLIDARIA POR INFRACCIONES COMETIDAS POR MENORES DE EDAD. Adiciónese el siguiente artículo a la Ley 769 de 2002:

ARTÍCULO 131A. RESPONSABILIDAD SOLIDARIA POR INFRACCIONES COMETIDAS POR MENORES DE EDAD. Cuando la infracción de tránsito sea cometida por una persona menor de edad, esta responderá como infractora. El padre o la madre que ejerza la patria potestad sobre aquella, o ambos si la ejercen conjuntamente, responderán solidariamente por el pago de la multa y de las demás obligaciones pecuniarias que se deriven de la infracción. A falta de ambos, responderá en los mismos términos quien ejerza la representación legal del menor.

ARTÍCULO 34. MEDIDA TRANSITORIA Y COMPLEMENTARIA DE NORMALIZACIÓN DE CARTERA. En el marco de la implementación del sistema de sanción por puntos y como medida transitoria y complementaria de normalización de cartera por infracciones a las normas de tránsito, los infractores que tengan pendiente el pago de multas impuestas hasta

Página 137

Durante esta etapa, por una sola vez, no se aplicará la pérdida de puntos correspondiente a la primera infracción cometida durante dicho periodo. En su lugar, la autoridad de tránsito impondrá una medida pedagógica en la que se le informará al infractor sobre el número de puntos que tendrían que haber sido descontados. En todo caso, lo anterior no exime al infractor de las demás sanciones, obligaciones o consecuencias previstas en la legislación vigente por la infracción cometida.

Si el titular de la licencia de conducción comete una nueva infracción durante la etapa inicial pedagógica, se aplicará la pérdida de puntos correspondiente conforme a la presente ley.

Vencida esta etapa, el sistema de sanción por puntos se aplicará integralmente, incluso respecto de quienes no hayan sido beneficiarios de la medida pedagógica prevista en este artículo.

PARÁGRAFO. La aplicación de la medida pedagógica de que trata este artículo deberá registrarse en el RUNT y en el SIMIT, con el fin de garantizar que solo se aplique por una vez respecto de cada titular de licencia de conducción.

ARTÍCULO 30. TRANSICIÓN Y ADECUACIONES TÉCNICAS EN MATERIA DE LICENCIAS DE CONDUCCIÓN. Para la aplicación de lo dispuesto en el Capítulo III de esta ley, dentro de los seis (6) meses siguientes a su entrada en vigencia, el Ministerio de Transporte realizará las adecuaciones técnicas y operativas necesarias en la ficha técnica de la licencia de conducción, en la licencia de conducción digital, en el RUNT y en el SIMIT.

Las licencias de conducción expedidas con anterioridad conservarán su validez hasta su vencimiento. Las que se expidan con posterioridad deberán ajustarse a dichas adecuaciones.

ARTÍCULO 31. PROGRAMAS DE DIVULGACIÓN Y CAPACITACIÓN DEL SISTEMA DE SANCIÓN POR PUNTOS Y DEL SISTEMA DE LICENCIAMIENTO GRADUAL. Dentro de los seis (6) meses siguientes a la promulgación de la presente ley, el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) adoptarán una estrategia pedagógica de alcance nacional para socializar y acompañar la implementación del sistema de sanción por puntos y del sistema de licenciamiento gradual para conductores noveles.

La estrategia incluirá, como mínimo:

1. Campañas de divulgación y sensibilización dirigidas a conductores.
2. Materiales pedagógicos de acceso público y gratuito.


Página 136

el 31 de diciembre de 2025, así como aquellos que se encuentren pagando o hayan incumplido acuerdos de pago derivados de estas, podrán acogerse, por una sola vez y dentro de los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley, a un descuento del cincuenta por ciento (50%) del capital adeudado y del cien por ciento (100%) de los intereses, previa asistencia y aprobación de un curso sobre normas de tránsito en un organismo de tránsito, un centro de enseñanza automovilística o un centro integral de atención, debidamente registrados ante el RUNT.

PARÁGRAFO. Lo dispuesto en el presente artículo no se aplicará respecto de las multas impuestas conforme al literal F del artículo 131 y al parágrafo 3 del artículo 152 de la Ley 769 de 2002.

ARTÍCULO 35. VIGENCIA Y DEROGATORIAS. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

PARÁGRAFO TRANSITORIO. Hasta la entrada en operación del sistema de sanción por puntos y del sistema de licenciamiento gradual para conductores noveles continuará aplicándose el texto vigente de los artículos 17, 18, 20, 24, 26 y 124, así como el del penúltimo inciso del artículo 19 de la Ley 769 de 2002. Una vez transcurridos los seis (6) meses de que trata el artículo 28 de la presente ley, los referidos artículos y el penúltimo inciso del artículo 19 serán sustituidos por lo dispuesto en los artículos 16, 17, 21, 22, 23, 24 y 25 de la presente ley, según corresponda. Así mismo, el artículo 27 de esta ley entrará a regir una vez se cumpla dicho término.



JULIO ALBERTO ELÍAS VIDAL
SENADOR DE LA REPÚBLICA

Página 138