



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXIII - N° 685

Bogotá, D. C., martes, 28 de mayo de 2024

EDICIÓN DE 20 PÁGINAS

DIRECTORES:

GREGORIO ELJACH PACHECO

SECRETARIO GENERAL DEL SENADO

www.secretariasenado.gov.co

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA

SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA

www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

CÁMARA DE REPRESENTANTES

PONENCIAS

INFORME DE PONENCIA POSITIVA PARA PRIMER DEBATE EN LA COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE DE LA CÁMARA DE REPRESENTANTES DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 422 DE 2024 CÁMARA

por el cual se dictan normas para garantizar el derecho a la seguridad, integridad y vida de los jóvenes en las vías de Colombia mediante la creación del Sistema de Sanción por Puntos y del Sistema de Licenciamiento Gradual.

Bogotá, D. C. 27 de mayo de 2024

Representante

JULIÁN DAVID LÓPEZ TENORIO

Presidente

Comisión Sexta Constitucional Permanente

Cámara de Representantes

Ref.: Informe de ponencia para primer debate en la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes del Proyecto de Ley 422 de 2024 Cámara.

Respetado Presidente,

Atendiendo a la designación realizada por la Mesa Directiva de la Comisión Sexta Constitucional de la Cámara de Representantes a través del Oficio C.S.C.P.3.6 - 327-2024 del catorce (14) de mayo de 2024, y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 150 de la Ley 5ª de 1992, me permito rendir Informe de Ponencia Positiva para Primer Debate en la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes del Proyecto de Ley No. 422 de 2024 Cámara "Por el cual se dictan normas para garantizar el derecho a la seguridad, integridad y vida de los jóvenes en las vías de Colombia mediante la creación del Sistema de Sanción por Puntos y del Sistema de Licenciamiento Gradual".

Por tanto, le solicito amablemente dar el trámite legislativo correspondiente.

Cordialmente,

DANIEL CARVALHO MEJÍA

Coordinador ponente

INFORME DE PONENCIA

Proyecto de Ley No. 422 de 2024 Cámara "Por el cual se dictan normas para garantizar el derecho a la seguridad, integridad y vida de los jóvenes en las vías de Colombia mediante la creación del Sistema de Sanción por Puntos y del Sistema de Licenciamiento Gradual"

1. Objeto

El objeto de la presente ley es garantizar el derecho a la vida, a la integridad personal y a la salud de los individuos en el sistema de tránsito y transporte terrestre mediante la seguridad vial bajo el enfoque de Sistema Seguro, dando prioridad a los jóvenes entre los 18 y los 28 años que tramitan por primera vez una licencia de conducción, regulando de manera gradual el proceso de sanción por puntos y de licenciamiento de conducción gradual para conductores noveles.

2. Justificación

2.1 La problemática de seguridad vial a nivel global y nacional

A nivel mundial la principal causa de fallecimiento prematuro para los adolescentes y adultos jóvenes entre los 15 y los 29 años son los siniestros viales (OMS). Colombia no es ajena a esta problemática, y para este mismo grupo de edad los siniestros viales cobran miles de vidas al año, ubicándose como la segunda causa de muerte externa, solamente detrás de los homicidios y sus secuelas (DANE, 2019).

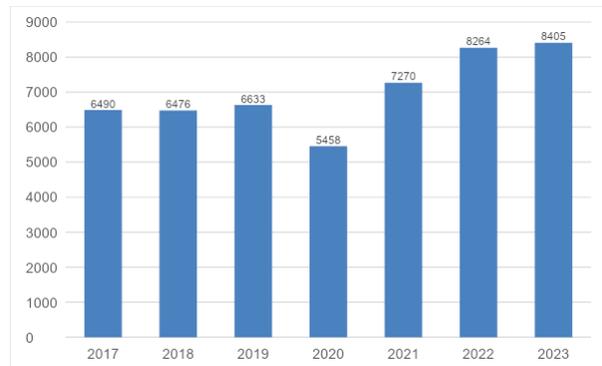
La legislación colombiana ha avanzado en materia de seguridad vial, pues en los últimos años el Estado colombiano adhirió al Acuerdo Internacional de las Naciones Unidas sobre vehículos de motor de 1958 (Vehículos seguros) y adicionalmente, se establecieron y reglamentaron límites máximos de velocidad en zonas urbanas de 50 km/h y 30 km/h en zonas escolares y residenciales (velocidades seguras). No obstante, para continuar avanzando hacia la protección efectiva de la integridad y vida de la ciudadanía en las vías de nuestro país, se deben plantear medidas y utilizar herramientas adicionales; pues las mejoras legislativas en materia de seguridad vial aún son insuficientes.

En este sentido, las sanciones administrativas por el incumplimiento a las infracciones de tránsito y el licenciamiento de conducción y su normativa juegan un rol esencial para garantizar que los conductores en las vías conozcan su responsabilidad y se garantice su idoneidad

para transitar por los corredores viales de manera segura y reducir así el riesgo de que un siniestro grave ocurra.

El número de los fallecimientos a causa de siniestros viales entre 2017 y 2023 fue de 48.966 (promedio de más de 6.999 fallecidos por año) (ANSV, 2024) (véase gráfica 1). Lamentablemente, el año 2023 ha sido el año registrado con mayor número de vidas perdidas en las vías, con más de 8.405 fallecimientos.

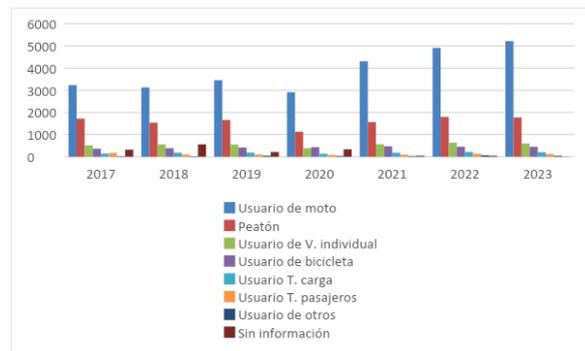
Gráfica 1. Número de fallecimientos en siniestros viales, 2017-2023



Fuente: elaboración propia con datos del Observatorio Nacional de Seguridad Vial

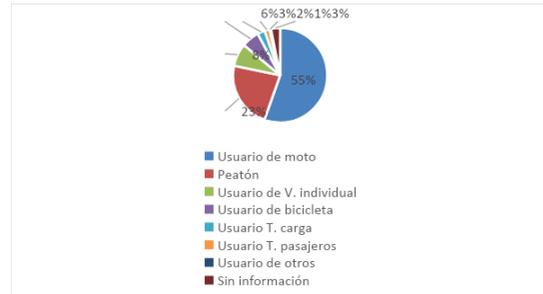
Las víctimas en su mayoría son actores viales vulnerables, (representaron entre 2017 y 2023 el 84 % de las muertes). Según los datos encontrados en el Observatorio Nacional de Seguridad Vial, el actor vial más afectado por la siniestralidad es quien conduce una motocicleta, representando el 55 % de los fallecidos entre el 2017 y el 2023 (más de 27.000 vidas perdidas). Por su parte, los peatones representaron el 23% con más de 11.000 víctimas fatales. Los ciclistas no han sido ajenos a este flagelo de la siniestralidad, pues 2.900 han perdido la vida a causa de los siniestros viales. (véase gráfica 2 y gráfica 3.)

Gráfica 2. Víctimas de siniestros viales por actor 2017-2023



Fuente: elaboración propia con datos del Observatorio Nacional de Seguridad Vial

Gráfica 3. Porcentaje de fallecidos por usuario en siniestros viales, 2017-2023

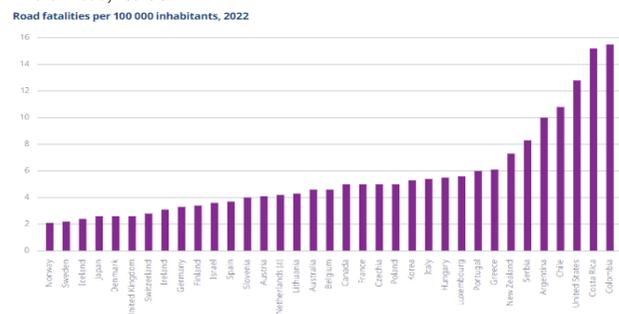


Fuente: elaboración propia con datos del Observatorio Nacional de Seguridad Vial

Por su parte, la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE), en su Reporte Anual sobre Seguridad Vial del año 2023, expuso que Colombia fue el país con mayor número de fallecimientos en las vías por cada 100.000 habitantes

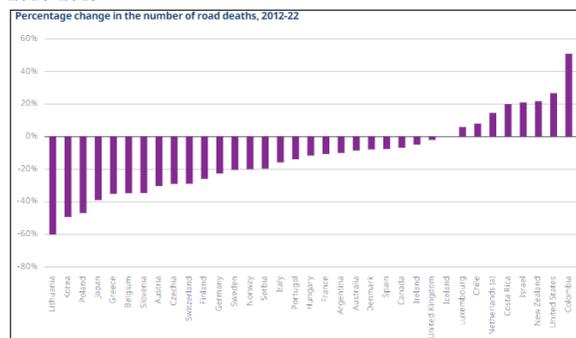
en 2022 y el país de la OCDE con mayor variación en el número de fatalidades en siniestros viales (2012-2022), con más del 40% (véase gráfica 5 y 6).

Gráfica 4. Fallecimientos en las vías por cada 100.000 habitantes, 2022



Fuente: Road Safety Annual Report 2022, OECD publicación.

Gráfica 5. Variación en el número de fatalidades en siniestros viales 2010-2019



Fuente: Road Safety Annual Report 2022, OECD publicación.

Como se evidenció anteriormente, la siniestralidad vial en Colombia viene en ascenso lo cual es una tragedia no solo como sociedad por la muerte de miles de personas al año, sino para las familias de las personas fallecidas. Por ello el objetivo de este proyecto de ley es reducir la siniestralidad vial intentando resolver dos problemáticas: los conductores que cometen de forma reincente infracciones de tránsito y los siniestros viales de los conductores noveles. Estas dos problemáticas se pueden solucionar a través de dos herramientas que la literatura especializada en el tema ha demostrado que tiene efectos positivos: el Sistema de Sanción por Puntos y el Sistema de Licenciamiento Gradual.

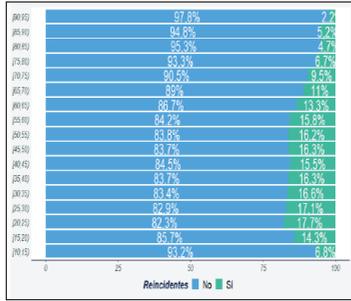
2.2 La problemática de los conductores reincidentes y el Sistema de Sanción por Puntos

a. Diagnóstico

En una investigación hecha por la Agencia Nacional de Seguridad Vial (en adelante ANSV), esta encontró que “en los últimos 15 años cerca del 30% de los conductores que se han visto involucrados en siniestros viales lo han hecho en más de una ocasión. Para los últimos 5 años ese porcentaje es del 15%.” (ANSV, 2023, pág. 4). Este dato pone de presente la magnitud del problema y es que un gran porcentaje de las personas que se mueren en las vías de Colombia ya habían sido multadas anteriormente.

Siguiendo con el estudio de la ANSV, entre el 2018 y el 2022 más de un millón de conductores se vieron involucrados en siniestros viales. El 15% de estas personas tuvo más de un siniestro (alrededor de 160 mil personas), el 74% se vio involucrado en dos siniestros y el 17% en tres siniestros (ANSV, 2023). Además, alrededor de 26 mil conductores tuvieron 2 siniestros viales con víctimas (lesionados o fallecidos), alrededor de 3 mil tuvieron tres siniestros viales con víctimas y 555 tuvieron cuatro siniestros viales con víctimas. Lamentablemente, la mayoría de los conductores reincidentes en la población joven, entre los 20 y los 30 años como se observa en la gráfica n. 6.

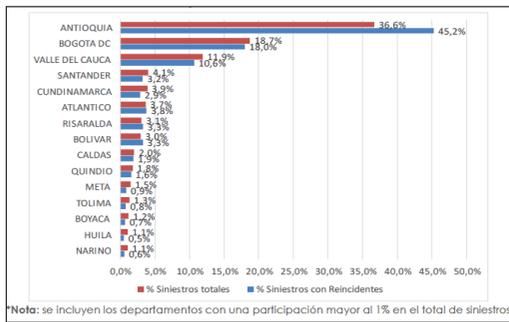
Gráfica n. 6. Porcentaje de reincidencia en siniestralidad vial según rango de edad del primer siniestro, 2018-2022.



Fuente: ONSV a partir del RUNT

Por departamentos, Antioquia es el que concentra el mayor número de siniestros y el mayor porcentaje de siniestros con conductores reincidentes, como se observa en la gráfica n. 7. Sobre el tipo de vehículo involucrado en los siniestros de los reincidentes, se encontró que “el 51% de los conductores reincidentes tuvieron un siniestro donde estuvo involucrada una o más motocicletas” (ANSV, 2023, pág. 17).

Gráfica n. 7. Distribución de siniestros totales y de siniestros de conductores reincidentes por departamento, 2018-2022



Fuente: ONSV a partir de RUNT

Finalmente, la Agencia construyó el concepto de “conductores reincidentes críticos”, es decir, aquellos conductores involucrados en 5 o más siniestros con víctimas. Estos conductores tienen unas características particulares que los diferencian de los demás conductores reincidentes. Por ejemplo, los reincidentes críticos tienen un promedio superior de comparendos en comparación con los conductores reincidentes: 11 vs 8 respectivamente. También tienen un mayor porcentaje de comparendos pendientes en comparación con los conductores reincidentes: 28% vs 6%. Finalmente, los reincidentes críticos presentan mayores porcentajes de no vigencia del SOAT y de la Revisión Técnico Mecánica con respecto al total de conductores (ANSV, 2023, pág. 27).

b. Evidencia teórica y casos prácticos del Sistema de Sanción por Puntos

Una de las estrategias para frenar la comisión de infracciones de tránsito de forma continua es a través de los sistemas de penalización o sanción por puntos. Estos sistemas consisten en el otorgamiento o asignación de puntos a cada licencia de conducción. Teniendo en cuenta la gravedad de la infracción de tránsito cometida, se pierde cierta cantidad de puntos o hasta la totalidad del puntaje otorgado inicialmente. Los puntos se pueden recuperar parcialmente, por medio de cursos de capacitación sobre la conducción responsable o realizando trabajo comunitario.

Tal y como se observa en la Tabla 1, la literatura especializada en el tema ha evidenciado que la implementación de estos sistemas aumenta el efecto disuasorio en el corto plazo, especialmente en los conductores que han cometido diferentes infracciones de tránsito y que están por llegar a los 0 puntos. Sin embargo, la misma literatura insiste en que las medidas son efectivas en la medida en que también se fortalezcan las medidas de control y monitoreo vial pues así se garantiza el cumplimiento de las normas de tránsito y la capacidad de sancionar en caso de su incumplimiento.

Tabla n. 1. Revisión de literatura especializada sobre los sistemas de penalización o sanción por puntos

Autores	Resultados de la investigación
Bourgeon & Picard (2007)	• Privar a los infractores de su licencia es una sanción no monetaria que permite al gobierno incapacitar a personas peligrosas y eso también disuade a la mayoría de los conductores de infringir la ley.
Castillo-Manzano & Castro-Nuño (2012)	• Los resultados muestran un fuerte impacto positivo inicial (reducciones del 15 al 20% en accidentes, muertes y lesiones). • Esta efectividad limitada está relacionada con la ausencia de aplicación complementaria para respaldar estas medidas. (Se recomienda aplicar medidas de control y monitoreo).
De Paola et al. (2012)	• Efectos de la introducción en julio de 2003 un sistema de puntos de penalización por infracciones de conducción en Italia. • La introducción del Sistema de Puntos de Penalización (PPS por sus siglas en inglés) ha llevado a una reducción de alrededor del 9% de los accidentes de tráfico y de alrededor del 30% de las muertes en accidentes de tránsito.
Sagberg & Sundfjer (2019)	• Los conductores que están cerca del límite de descalificación se vuelven más respetuosos de la ley, en comparación con aquellos con pocos o ningún punto.

Fuente: elaboración propia

En países como España, Francia o Italia se implementó el sistema y los resultados fueron positivos en cuanto a la reducción de los siniestros viales.

Tabla n. 2. Resultados de países con Sistema de Penalización/Sanción por Puntos

Resultados de países con Sistema de Penalización/Sanción por Puntos
España: Implementación de la medida en 2006 redujo las fatalidades en el tránsito en un 16,6 %.
Francia: Implementación de la medida en 1992 redujo en un 11,6 % el número de muertes en el tránsito
Italia: La implementación de la medida redujo 7,3 % las muertes en el tránsito.

Fuente: Biblioteca del Congreso Nacional de Chile, 2016.

c. Propuesta de Sistema de Sanción por Puntos

Todos los sistemas de sanción por puntos se componen de los siguientes elementos: una asignación de un puntaje específico a cada licencia de conducción, unas causales de pérdida de puntos por la comisión de infracciones de tránsito, unas formas en las que se pueden recuperar los puntos y las consecuencias por la pérdida de los puntos.

En este sentido, la propuesta de este proyecto de ley es la siguiente:

Tabla n. 3. Elementos del Sistema de Sanción por Puntos

Elementos	Contenido
Asignación inicial de puntos	Veinte (20)
Causales de pérdida de puntos: según la gravedad de la infracción	2 puntos: infracciones del literal A del artículo 131 de la Ley 769 4 puntos: infracciones del literal B del artículo 131 6 puntos: infracciones del literal C del artículo 131 16 puntos por la comisión de unas infracciones puntuales 15 puntos: infracciones de los literales D y E del artículo 131 y por exceder la velocidad permitida por más de 20 km/h
Recuperación parcial del puntaje	Se recuperan la mitad de los puntos por la comisión de las infracciones del literal A y B del artículo 131 de la Ley 769.
Pérdida de la totalidad de puntos	Los puntos se recuperan realizando el curso sobre normas de tránsito. Las primeras cuatro veces que se alcancen los 0 puntos se suspende la licencia. El tiempo de suspensión aumenta paulatinamente. La quinta vez que se alcancen los 0 puntos se cancela la licencia.
Procedimiento sancionatorio	Se sigue el fijado en el artículo 135 de la Ley 769
Sistema de información	Se integran al SIMIT
Entrada en vigencia	Aplica para las personas que obtengan su licencia por primera vez y para aquellos que renuevan la licencia

Fuente: elaboración propia

En este punto es importante realizar dos precisiones jurídicas. La primera es que el Sistema de Sanción por Puntos se aplicará en paralelo a las multas económicas y/o administrativas como consecuencia de la infracción de las normas de tránsito establecidas en el artículo 131 y siguientes de la Ley 769 del 2002. La segunda es que, según se observa en el Código de Tránsito, una misma conducta puede tener una o más consecuencias administrativas. Esto se observa cuando la norma permite no solo sancionar económicamente con una multa por la comisión de una infracción, sino también con la inmovilización del vehículo o la suspensión o la cancelación de la licencia de conducción.

2.3 La problemática de los conductores noveles involucrados en siniestros viales y el Sistema de Licenciamiento Gradual

a. Diagnóstico

A diciembre de 2022, 13.776.944 de ciudadanos cuentan con una licencia de conducción activa. En el 2022 se realizaron 1.170.502 expediciones de licencias de conducción por primera vez y 1.010.026 renovaciones, 15% y 41% más que en el 2021, respectivamente (RUNT, 2023).

Según datos disponibles, la categoría de licencias de conducción donde hay mayor número de conductores son las licencias A2 (motocicletas con cilindraje mayor a 125 cc.) y B1 (automóviles, camperos) con 3.8 y 2.7 millones de licencias registradas, respectivamente (2021, pág. 12)¹. Esto quiere decir que en el 2020 las licencias A2 representaron el 45% del total de licencias y las B1 el 32%, tal y como se observa en la tabla n. 4.

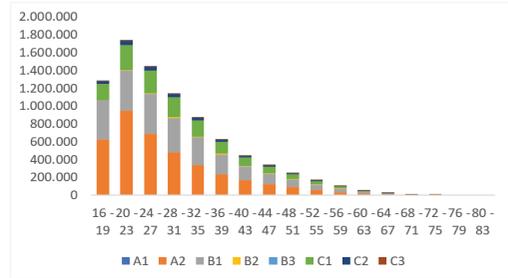
Tabla n. 4. Descripción de las licencias de conducción por categoría de licencia, sexo y edad

	A1	A2	B1	B2	B3	C1	C2	C3	Total
N	12.223	3.812.399	2.736.299	84.090	4.549	1.550.486	276.657	6.732	8.483.435
%	0,10	44,90	32,30	1,00	0,10	18,30	3,30	0,10	100,00
Sexo (% M- % H)	72,1 - 27,9	27,4 - 72,6	38,1 - 61,9	2,2 - 97,8	1,1 - 98,9	22,0 - 78,0	3,3 - 96,7	1,1 - 98,9	28,8 - 71,2
Edad media (sd)	28,5 (9,6)	28,1 (9,7)	30,1 (10,7)	39,1 (11,4)	44,3 (11,5)	30,5 (10,1)	31,8 (11,1)	39,6 (12,8)	29,42 (10,28)

Fuente: Universidad de Los Andes, 2021.

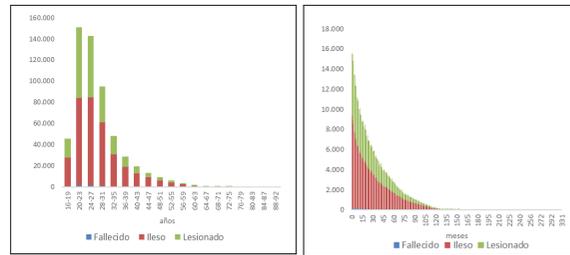
Del total de licencias la mayor cantidad fueron expedidas para jóvenes que se ubican entre los 16 y los 35 años, habiendo un pico significativo entre los 20 y los 23 años. El mayor porcentaje de las licencias expedidas en estas edades se realizan para las categorías A2 y B1, donde más del 50% de los conductores solicita la licencia antes de los 28 años (Universidad de Los Andes, 2021, pág. 13).

Gráfica n. 8. Distribución de edad de expedición por categoría de licencia



Fuente: Universidad de Los Andes, 2021

El hecho de que la mayor parte de las licencias sean expedidas por los jóvenes es problemático debido al número de jóvenes que mueren día a día en las vías de Colombia. Según el mismo estudio de la Universidad de Los Andes, “las personas más jóvenes y con menor experiencia están asociadas a un mayor número de siniestros” (2021, pág. 17). Los datos son más dicientes aún cuando se observa en la gráfica n. 9 que, primero, el rango de edad en el que se presentan la mayor cantidad de siniestros es de los 20 a 23 años, con el 27% de la totalidad de los siniestros y que alrededor del 50% de los siniestros están relacionados con conductores de 25 años o menos. Segundo, que “el 50% de los siniestros están asociados a conductores con experiencia igual o menor a 2 años” (2021, pág. 17).



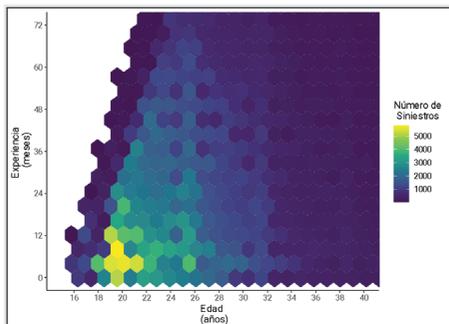
¹ Aunque el dato es del 2020, es razonable que esta tendencia no haya cambiado en los últimos años.

Gráfica n. 9. Distribución de la edad del conductor al momento del siniestro (izquierda) y experiencia (derecha) según el estado del conductor

Fuente: Universidad de Los Andes, 2021.

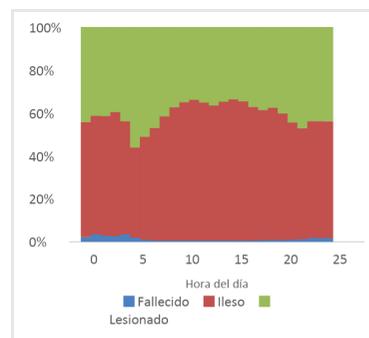
Cuando se examinan las dos variables al tiempo, se evidencia que las personas menores de 40 años y con 6 años de experiencia, concentran alrededor del 90% de los siniestros. Más grave aún es que la mayor concentración de los siniestros se da en los conductores novatos, es decir, aquellos con menos de 1 año de experiencia y menores a los 20 años (Universidad de Los Andes, 2021, pág. 17).

Gráfica n. 10. Frecuencia de siniestros por experiencia y edad.



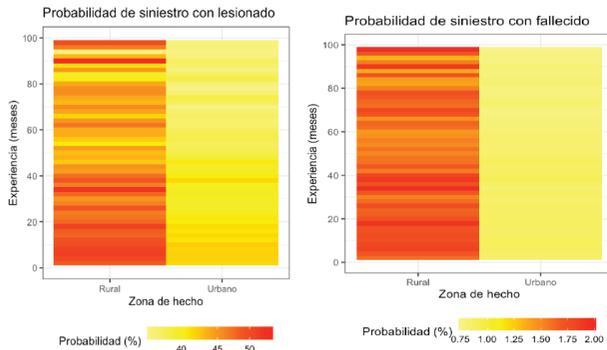
Fuente: Universidad de Los Andes, 2021

Además, los siniestros viales mortales ocurren en las horas de la noche, especialmente entre las 22:00 h y las 5:00 h, lo cual quiere decir que es necesario regular y limitar el tránsito de los más jóvenes en este período horario.



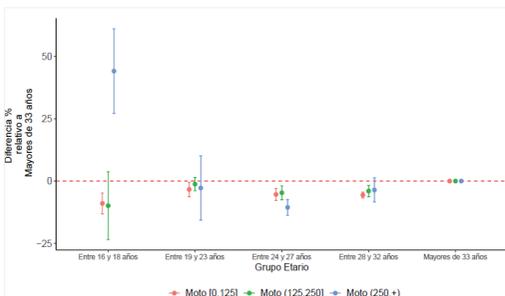
Fuente: Universidad de Los Andes, 2021

El estudio finalmente muestra dos datos relevantes. La primera es que hay una mayor probabilidad de siniestros mortales y no mortales de los conductores noveles en las zonas rurales que en las zonas urbanas. En el caso de los siniestros viales no mortales, esto ocurre con los conductores con menos de 40 meses de experiencia. En el caso de los siniestros viales mortales, “los siniestros en zonas rurales tienen una probabilidad mayor de fatalidad que los urbanos sin importar la experiencia.” (Universidad de Los Andes, 2021, pág. 10) La gráfica n. 12 lo evidencia:



Fuente: Universidad de Los Andes, 2021.

El segundo dato relevante que muestra el estudio es que “existe una mayor probabilidad de un siniestro grave (lesión o muerte) para los conductores entre 16 y 18 años que conducen una motocicleta mayor a 250 cc”. (Universidad de Los Andes, 2021, pág. 11)



Fuente: Universidad de Los Andes, 2021.

Los datos anteriores van en línea con lo que sugieren diferentes investigaciones las cuales han determinado que los conductores jóvenes o quienes han obtenido su licencia de conducción por primera vez y se encuentren manejando de manera reciente tienen mayor probabilidad de cometer errores en la vía. También justifican las restricciones que se proponen en el proyecto de ley: **no conducir con pasajeros, no conducir en vías interurbanas, conducir únicamente en un período horario determinado y sólo determinado tipo de vehículos en función de su potencia.**

Los datos anteriores van en línea con lo que sugieren diferentes investigaciones las cuales han determinado que los conductores jóvenes o quienes han obtenido su licencia de conducción por primera vez y se encuentren manejando de manera reciente tienen mayor probabilidad de cometer errores en la vía. Según Scott-Parker (2013) los conductores jóvenes son los más afectados en los siniestros viales, dado que son ellos quienes generalmente adoptan conductas de riesgo tales como exceder los límites de velocidad, conducir bajo los efectos de sustancias psicoactivas, no usar los elementos de protección, entre otras. Una de las medidas más efectivas para reducir la mortalidad vial de los noveles es, justamente, modificar la manera en que se licencian de tal forma que este sea un proceso gradual.

b. Evidencia teórica y casos de éxitos sobre el Sistema de Licenciamiento Gradual

En la misma investigación realizada por parte de la Universidad de los Andes para la Agencia Nacional de Seguridad Vial en el año 2021, se determinó que una medida efectiva para reducir el riesgo y la siniestralidad de los conductores noveles es la creación del licenciamiento de conducción gradual para estos conductores que se encuentran en una etapa de aprendizaje en las vías. El Licenciamiento de Conducción Gradual (GDL por sus siglas en inglés) consiste en aplicar restricciones a los conductores noveles temporalmente para afianzar sus conocimientos e incrementar su experiencia sin arriesgar su integridad ni la de los demás actores viales.

Dice la investigación:

Toda la literatura incluida en la revisión sistemática de “revisión de revisiones para evaluar el licenciamiento gradual” y de la revisión

sistemática para “conductores jóvenes novatos” destaca el efecto positivo que tiene la implementación del licenciamiento GDL en la reducción número de siniestros viales. Se evidencia, principalmente, la efectividad del licenciamiento y del aprendizaje gradual, y de los diferentes componentes o restricciones que hacen parte de este sistema de licenciamiento GDL (Universidad de Los Andes, 2021, pág. 37).

El Sistema de Licenciamiento Gradual es un sistema de licenciamiento diseñado bajo tres etapas de aprendizaje graduales. La primera etapa trata de un período de “conducción práctica que permite al conductor joven novato conducir únicamente bajo la supervisión de un adulto que tenga una licencia de conducción vigente” (Universidad de Los Andes, 2021, pág. 42). En esta primera etapa se establecen algunos requisitos como un número mínimo de horas de conducción supervisadas, una franja horaria donde no se puede circular y una prohibición de manejar determinados vehículos dependiendo de su potencia.

En la segunda etapa de aprendizaje se permite que el conductor novato conduzca sin el acompañamiento de un mayor de edad con licencia plena pero se limita su desplazamiento con ciertas restricciones “que garantizan que este conductor se exponga a situaciones de mayor riesgo (por ejemplo, restricciones de conducción nocturna, restricción de pasajeros jóvenes o restricciones de alcohol en la sangre [BAC cero]) de manera restringida” (Universidad de Los Andes, 2021, pág. 42).

Finalmente, la tercera etapa es cuando el conductor joven novato “ha completado cada una de las etapas de aprendizaje mencionadas (...) y ha adquirido a través de ellas las habilidades y destrezas necesarias para adquirir la licencia de conducción completa; sin restricciones, pero con responsabilidades (Hedlund et al., 2006; Williams, 2017 en Universidad de Los Andes, 2021, pág. 42).

Según la literatura revisada, se pueden encontrar 10 componentes del GDL. Dependiendo del número de componentes que integre el sistema, mayores son las probabilidades de que este genere un efecto positivo en la reducción de siniestros viales (Universidad de Los Andes, 2021, pág. 87). Los componentes son: 1) edad mínima de aprendizaje, 2) horas mínimas de conducción supervisada, 3) período mínimo de aprendizaje, 4) restricción de conducción nocturna, 5) restricción de número de pasajeros jóvenes, 6) niveles mínimos de alcohol en la sangre/aliento

(BAC cero), 7) restricción de uso de dispositivos móviles, 8) requisitos de educación vial teórica y práctica, 9) sanciones y restricciones relacionadas con los componentes del GDL y 10) uso de placa o insignia de aprendiz (Universidad de Los Andes, 2021, pág. 89).

En cuanto a los casos de éxito, los resultados positivos del sistema han sido comprobados ampliamente por la literatura especializada. En Nueva Zelanda, Estado donde se creó el GDL, la medida tuvo efectos positivos reduciendo los siniestros en un 26% en la población de conductores jóvenes novatos (Hartling et al. 2009, p. 3 en Universidad de Los Andes, 2021, pág. 46). En Australia, la implementación del sistema redujo en un 25% los siniestros entre los conductores de 16 a 19 años ((Senserrick & Williams, 2015, p. 13 en Universidad de Los Andes, 2021, pág. 47). En Alemania, la reducción fue del 20% en los conductores jóvenes novatos (ERSO, 2015, pp. 35-36 en Universidad de Los Andes, 2021, pág. 47). En los Estados Unidos la implementación del GDL tuvo una disminución entre el 20% y el 40% entre la población de conductores jóvenes novatos (Bates et al., 2014, p. 432 en Universidad de Los Andes, 2021, pág. 90)

c. Propuesta

Siguiendo entonces las recomendaciones hechas por la literatura especializada, en el presente proyecto de ley se implementa el Sistema de Licenciamiento Gradual (en adelante SLG) para conductores noveles en el ordenamiento jurídico colombiano. El SLG está compuesto principalmente de dos elementos: el primero son los requisitos para adquirir la licencia de conducción incluido en el artículo 19 de la Ley 769 del 2002. En esta modificación se introduce la licencia de aprendizaje y la licencia plena, estableciendo los diferentes requisitos para obtener cada tipo de licencia por cada tipo de vehículo (de dos y tres ruedas, de cuatro ruedas y de servicio público).

En este punto es importante mencionar que no se introdujeron los tres niveles de aprendizaje a los que se refiere la literatura con la finalidad de reducir los costos de los exámenes teóricos y prácticos que hay que realizar para obtener cada tipo de licencia.

Tabla n. 5. Requisitos para obtener la licencia de aprendizaje y licencia plena según el tipo de vehículo

Requisitos		
	Vehículos 2, 3 y 4 ruedas	Vehículos de servicio público
Licencia de aprendizaje	<ul style="list-style-type: none"> - Saber leer y escribir - Edad mínima de 16 años - Aprobar exámenes teóricos y prácticos 	<ul style="list-style-type: none"> - Saber leer y escribir - Edad mínima de 18 años - Aprobar exámenes teóricos y prácticos
Licencia plena	<ul style="list-style-type: none"> - Haber durado 24 meses con la licencia de aprendizaje - Edad mínima de 18 años - Aprobar los exámenes teóricos y prácticos. 	<ul style="list-style-type: none"> - Haber durado 24 meses con la licencia de aprendizaje - Edad mínima de 20 años - Aprobar los exámenes teóricos y prácticos

El segundo elemento es la introducción de un artículo que se refiere a las restricciones de cada tipo de licencia. Estas restricciones van de la mano de los componentes del GDL mencionados en párrafos anteriores. Es importante anotar que se incluyeron la mayoría de las restricciones no consagradas en la legislación colombiana, ya que los límites de alcohol en la sangre, el no uso de dispositivos móviles y los requisitos de educación vial teórica y práctica ya están contemplados en el ordenamiento jurídico.

Tabla n. 6. Restricciones por tipo de licencia y por tipo de vehículos

Restricciones			
	Vehículos 2 y 3 ruedas	Vehículos de 4 ruedas	Vehículos de servicio público
Licencia de aprendizaje	<ul style="list-style-type: none"> - No pueden conducir con pasajeros. - No pueden conducir en vías intraurbanas. - Velocidad máxima de 50 km/h. - Entre las 5:00 am y 8:00 pm. - Menor o igual a 150 cc. 	<ul style="list-style-type: none"> - Deben conducir con un acompañante > 18 años con licencia de conducción plena. - Entre las 5:00 am y 8:00 pm. - Solo en perímetros urbanos. 	Sin restricciones
Licencia plena	Sin restricciones	Sin restricciones	Sin restricciones

2.4 Bibliografía

Agencia Nacional de Seguridad Vial. (2023). Reincidencia en siniestralidad vial: análisis de factores asociados con la probabilidad de que un conductor reiniciada en siniestros viales. Bogotá.

Agencia Nacional de Seguridad Vial. (2024). Obtenido de <https://ansv.gov.co/es/observatorio/estadisticas/historico-victimas>

Boletín N° 3376-15, disponible en: http://sil.senado.cl/cgi-bin/index_eleg.pl?3376

ITF (2023), Road Safety Annual Report 2023, OECD Publishing, Paris.

Organización Mundial de la Salud, 2008. Control de la velocidad: Un manual de seguridad vial para los responsables de tomar decisiones y profesionales. Ginebra, Sociedad Global de Seguridad Vial (GRSF por sus siglas en inglés), 2008

Registro Único Nacional de Tránsito. (2023). Balance de cifras RUNT 2022. Bogotá, Colombia

Universidad de Los Andes. (2021). Capítulo 6. Análisis de datos. En Estudio epidemiológico sobre niveles de idoneidad de conductores. Bogotá.

Universidad de Los Andes. (2021). Estudio epidemiológico sobre niveles de idoneidad de conductores. Bogotá.

3. Consideraciones jurídicas

La Corte Constitucional ha sido clara en que el legislador tiene un amplio poder de configuración en el diseño del régimen sancionatorio y procesal en materia de tránsito (Sentencia C-633 de 2014). La razón de este amplio poder legislativo se debe a:

“La naturaleza del tránsito terrestre, su carácter imperativo para garantizar el derecho a la movilidad y circulación de las personas y ciudadanos, el carácter de interés público que entraña y la prevalencia de este interés sobre el privado” (Sentencia C-089 de 2011).

Lo anterior ha generado que el control constitucional ejercido por la Corte sobre las leyes que regulan el tránsito no sea tan riguroso con el objetivo de no vulnerar ese amplio poder legislativo:

(...) la jurisprudencia de este Corporación ha señalado que “el control constitucional ejercido sobre las regulaciones de tránsito no debe ser tan riguroso como en otros campos a fin de no vulnerar esa amplitud de la libertad de configuración del Legislador (...)”[14]; o como también tuvo la oportunidad de indicarlo “[e]l control constitucional ejercido sobre las regulaciones de tránsito debe entonces ser dúctil (...) a fin de no vulnerar

(...) las facultades del Legislador para regular el tránsito, debido a su carácter riesgoso.”[15] (Sentencia C-633 de 2014).

Sin embargo, esa amplia potestad sancionatoria evidentemente tiene límites claros como los principios, derechos fundamentales y valores esenciales del Estado Social de Derecho:

“(…) En materia de procedimientos y procesos administrativos para la imposición de sanciones de tránsito por infracciones, ha insistido igualmente la jurisprudencia constitucional, que tal regulación debe enmarcarse dentro de los principios, derechos fundamentales y valores esenciales del Estado constitucional de Derecho, y que cualquier procedimiento o proceso administrativo de tránsito debe ajustarse a las exigencias del debido proceso contenido en el artículo 29 Superior. De esta manera, la regulación que realice el Legislador de los diversos procedimientos y procesos administrativos se debe ajustar a las garantías sustanciales y formales que exige el derecho fundamental al debido proceso (...)” (Sentencia C-089 de 2011).

En ese examen constitucional, la Corte ha concluido que se debe emplear el **juicio intermedio** para juzgar las normas relativas al régimen procedimental y sancionatorio en materia de tránsito.

“Acerca del nivel de intensidad del juicio de constitucionalidad respecto de sanciones por infracciones de las normas de tránsito, la Corte ha establecido que el juicio que procede en estos casos es un juicio intermedio de constitucionalidad, el cual resulta de tener en cuenta, de un lado, el carácter de las normas que imponen sanciones a las infracciones de tránsito y la afectación de derechos constitucionales de las personas, frente a lo cual se impone un juicio estricto de constitucionalidad; y de otro lado, el que se trata de normas de tránsito respecto de las cuales le asiste una amplia libertad de configuración al Legislador en esta materia, lo cual impone un juicio leve” (Sentencia C-089 de 2011)

Por lo anterior, y considerando que la presente iniciativa legislativa es un proyecto de ley de carácter sancionatorio en materia de tránsito, se procede a realizar el **juicio intermedio**. Este juicio implica determinar **i)** que la norma sea razonable si propende por **fines importantes constitucionalmente**, **ii)** mediante **medios que no estén prohibidos** y que **iii)** sean conducentes para llegar a los **fines propuestos** (Sentencia C-885 de 2010).

Primero, la finalidad de este proyecto de ley es importante constitucionalmente en la medida en que pretende salvaguardar y disminuir las muertes de personas en

siniestros viales en Colombia. Este fin va en armonía con diferentes artículos nucleares de la Constitución, como la protección de la vida (preámbulo, artículo 2 y 11), la dignidad humana (artículo 1), la integridad territorial y la vigencia de un orden justo (artículo 2) o el derecho a la locomoción (art. 24). La protección de las personas en las vías por parte del Estado colombiano ha sido resaltado por la misma Corte:

(...) la jurisprudencia de esta Corte ha recabado en múltiple jurisprudencia, que la promoción de la seguridad y la protección de las personas y usuarios, así como la seguridad vial en su conjunto, constituyen principios rectores de la regulación del tránsito terrestre y un fin constitucionalmente válido y relevante, de conformidad con el artículo 2º Superior[28] por cuanto, “[...] si no existiera una regulación adecuada de la circulación de personas y vehículos sobre las vías públicas, los derechos de los particulares, así como el interés colectivo, se verían gravemente afectados (...)” (Sentencia C-089 de 2011).

Segundo, en el proyecto de ley no se proponen medidas prohibidas. Ninguna de las disposiciones contempladas en este proyecto vulnera derechos fundamentales como la libertad o el debido proceso o restringe desproporcionadamente normas que consagran derechos.

Por ejemplo, el procedimiento establecido para imponer la sanción por puntos es el establecido en el artículo 135 de la Ley 769 de 2002, artículo que ha sido revisado y declarado exequible por la Corte en diferentes sentencias de control de constitucionalidad (véase las sentencias C-980 del 2010 o la C-530 del 2003). La Corte también ha considerado proporcional que una misma conducta sea sancionada de dos formas diferentes, como afirmó el alto tribunal en la Sentencia C-018 de 2004 en donde autorizó imponer dos tipos de sanciones frente a determinadas infracciones de tránsito, como en el caso de la multa y la inmovilización. De esta manera, no se encuentra desproporcionado que por la comisión de una infracción se sancione simultáneamente con multa y con la disminución de puntos.

Finalmente, los medios propuestos (los sistemas de sanción por puntos y de licenciamiento gradual) son conducentes para lograr el fin (reducción de los siniestros viales) tal y como se describió en las citadas investigaciones. La literatura internacional ha demostrado que ambos sistemas han logrado disminuir los muertos por siniestros viales sustancialmente.

4. Impacto fiscal

El artículo 7 de la Ley 819 de 2003 “Por la cual se dictan normas orgánicas en materia de presupuesto, responsabilidad y transparencia fiscal y se dictan otras disposiciones”, establece que en todo proyecto de ley que se ordene gastos debe existir en la exposición de motivos el respectivo análisis del impacto fiscal de la iniciativa.

Es importante mencionar que en la presente iniciativa no genera ningún costo fiscal a mediano o largo plazo, mención que se deja de presente en la exposición de motivos.

5. Declaración de conflictos de interés

De conformidad con el Artículo 3 de la Ley 2003 del 19 de noviembre de 2019, “Por la cual se modifica parcialmente la Ley 5 de 1992 y se dictan otras disposiciones”, que establece que tanto el autor del proyecto y el ponente dentro de la exposición de motivos, deberán incluir un acápite que describa las circunstancias o eventos que podrían generar un conflicto de interés para la discusión y votación del proyecto, sirviendo de guía para que los otros congresistas tomen una decisión en torno, si se encuentran incursos en una causal de impedimento, no obstante, otras causales que el Congresista pueda encontrar.

En ese orden de ideas, el presente proyecto de ley, por ser de carácter general, no configura un beneficio particular, actual y directo para ningún congresista, teniendo en cuenta que la propuesta pretende crear un marco regulatorio general y abstracto para toda persona dentro del territorio colombiano que sea titular de una licencia de conducción, con la finalidad de que los siniestros viales mortales y no mortales sean reducidos.

Finalmente, sobre los conflictos de interés resulta importante recordar lo señalado por el Consejo de Estado que, en la Sala Plena Contenciosa Administrativa del Honorable mediante Sentencia 02830 del 16 de julio de 2019, M.P. Carlos Enrique Moreno Rubio, señaló que:

“No cualquier interés configura la causal de desinversión 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 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”.

En el mismo sentido, es pertinente señalar lo que la Ley 5 de 1992 dispone sobre la materia en el artículo 286, modificado por el artículo 1 de la Ley 2003 de 2019:

“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.

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 primer civil.”

Es de aclarar que, la descripción de los posibles conflictos de interés que se puedan presentar frente al trámite del presente proyecto de ley estatutaria, conforme a lo dispuesto en el artículo 291 de la ley 5 de 1992, no exime del deber del Congresista de identificar otras causales adicionales.

6. Pliego de modificaciones.

Texto radicado del PL 422 de 2024 Cámara	Articulado que se presenta para primer debate	Justificación
“Por el cual se dictan normas para garantizar el derecho a la seguridad, integridad y vida de los jóvenes en las vías de Colombia mediante la creación del Sistema de Sanción por Puntos y del Sistema de Licenciamiento Gradual”	“Por el cual se dictan normas para garantizar el derecho a la seguridad, integridad y vida de los jóvenes en las vías de Colombia mediante la creación del Sistema de Sanción por Puntos y del Sistema de Licenciamiento Gradual”	Sin modificaciones

CAPÍTULO I: Objeto y principios	CAPÍTULO I: Objeto y principios	Sin modificaciones
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 los individuos en el sistema de tránsito y transporte terrestre mediante la seguridad vial bajo el enfoque de Sistema Seguro, dando prioridad a los jóvenes entre los 18 y los 28 años que tramitan por primera vez una licencia de conducción, 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 período de aprendizaje de conducción de 2 (dos) años y es titular por primera vez de una licencia de conducción.	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 los individuos en el sistema de tránsito y transporte terrestre mediante la seguridad vial bajo el enfoque de Sistema Seguro, dando prioridad a los jóvenes entre los 18 y los 28 años que tramitan por primera vez una licencia de conducción, 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 período de aprendizaje de conducción de 2 (dos) años y es titular por primera vez de una licencia de conducción.	Sin modificaciones
ARTÍCULO 2º. Principios generales. La presente ley se interpretará a la luz de los siguientes principios: 1. Sistema seguro 2. Prevención de muertes y traumatismo 3. Responsabilidad compartida 4. Seguridad vehicular 5. Seguridad en las vías 6. Protección del medio ambiente Sistema Seguro: Reconoce que en el centro del sistema de tránsito y transporte están las personas, el error humano está latente y puede provocar siniestros viales. El sistema necesita poner capas de protección en forma de vías seguras, vehículos seguros, velocidades adaptadas, para no someter a los usuarios del sistema a un nivel de fuerza de impacto que les pueda ocasionar lesiones a la vida, a la integridad personal y a la salud. Todas	Artículo 2. Principios. Los principios bajo los que se rige la presente ley son los consagrados en la Ley 2251 del 2022 o norma que lo modifique o lo sustituya.	Por coherencia normativa, se remite la interpretación de los principios a lo regulado en la Ley 2251 del 2022.

las partes del sistema deberán fortalecerse en combinación para multiplicar los efectos protectores y si una parte falla, las otras aún protegerán a las personas. Prevención de muertes y traumatismos. La Seguridad Vial debe estar encaminada a abordar todos los componentes del sistema de tránsito y transporte dentro de los perímetros urbanos y en zonas rurales con el fin de asegurar que los niveles de energía liberada en un hecho de tránsito sean menores que los que pudieran causar graves lesiones o víctimas mortales. Responsabilidad compartida. Los planificadores y responsables de la gestión del sistema de tránsito y transporte y de las infraestructuras viales, así como los usuarios de las vías y la iniciativa privada relacionada con la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor deben ser responsables de la incidencia y efectos resultantes de su participación en el sistema. 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 de forma determinada contra la transgresión generalizada de la misma.		
CAPÍTULO II: SISTEMA DE SANCIÓN POR PUNTOS	CAPÍTULO II: SISTEMA DE SANCIÓN POR PUNTOS	Sin modificaciones
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 anual de 20 puntos a cada ciudadano que cuente con licencia de conducción,	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 anual de 20 puntos a cada ciudadano que cuente con licencia de	Se completa la oración faltante.

<p>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</p>	<p>conducción, 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 conducta punible.</p>	Sin modificaciones
<p>Artículo 4. Asignación de puntos. A todos los titulares actuales y nuevos de una licencia de conducción de cualquier categoría, se les asignará un total de 20 (veinte) puntos de manera inicial.</p>	<p>Artículo 4. Asignación de puntos. A todos los titulares actuales y nuevos de una licencia de conducción de cualquier categoría, se les asignará un total de 20 (veinte) puntos de manera inicial.</p>	Sin modificaciones
<p>Artículo 5. Descuento de puntos. Las autoridades de tránsito competentes de adelantar el proceso contravencional descontarán los puntos al conductor que sea sancionado o acepte la comisión de las siguientes infracciones:</p> <p>A. Se descontarán 2 puntos por la comisión de las infracciones del literal A del artículo 131 de la Ley 769 de 2002.</p> <p>B. Se descontarán 4 puntos por la comisión de las infracciones del literal B del artículo 131 de la Ley 769 de 2002.</p> <p>C. Se descontarán 6 puntos por la comisión de las infracciones del literal C del artículo 131 de la Ley 769 de 2002.</p> <p>D. Se descontarán 10 puntos por la comisión de las siguientes infracciones:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Conducir un vehículo sin llevar consigo la licencia de conducción. 2. Conducir un vehículo con la licencia de conducción vencida. 3. Conducir un vehículo sin placas. 4. Conducir un vehículo sin el permiso vigente expedido por autoridad de tránsito. 	<p>Artículo 5. Descuento de puntos. Las autoridades de tránsito competentes de adelantar el proceso contravencional descontarán los puntos al conductor que sea sancionado o acepte la comisión de las siguientes infracciones:</p> <p>A. Se descontarán 2 puntos por la comisión de las infracciones del literal A del artículo 131 de la Ley 769 de 2002.</p> <p>B. Se descontarán 4 puntos por la comisión de las infracciones del literal B del artículo 131 de la Ley 769 de 2002.</p> <p>C. Se descontarán 6 puntos por la comisión de las infracciones del literal C del artículo 131 de la Ley 769 de 2002.</p> <p>D. Se descontarán 10 puntos por la comisión de las siguientes infracciones:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Conducir un vehículo sin llevar consigo la licencia de conducción. 2. Conducir un vehículo con la licencia de conducción vencida. 3. Conducir un vehículo sin placas. 4. Conducir un vehículo sin el permiso vigente expedido por autoridad de tránsito. 	Sin modificaciones
<p>partir de la tercera vez que se alcancen los 0 (cero) puntos.</p> <p>D. La suspensión automática de la licencia de conducción por 24 (veinticuatro) meses contados a partir de la cuarta vez que se alcancen los 0 (cero) puntos</p> <p>E. La cancelación de la licencia de conducción contados a partir de la quinta vez que se alcancen los 0 (cero) puntos.</p>	<p>a partir de la tercera vez que se alcancen los 0 (cero) puntos.</p> <p>D. La suspensión automática de la licencia de conducción por 24 (veinticuatro) meses contados a partir de la cuarta vez que se alcancen los 0 (cero) puntos</p> <p>E. La cancelación de la licencia de conducción contados a partir de la quinta vez que se alcancen los 0 (cero) puntos.</p>	Sin modificaciones
<p>Artículo 7. Recuperación parcial del puntaje. El conductor que cometa las infracciones de los literal A podrá recuperar un (1) punto perdido 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 cinco (5) días siguientes a la orden de comparendo.</p> <p>El conductor que cometa las infracciones del literal B del artículo 7 de la presente Ley, podrá recuperar dos (2) 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 cinco (5) días 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 al que se refiere el presente artículo.</p>	<p>Artículo 7. Recuperación parcial del puntaje. El conductor que cometa las infracciones de los literal A podrá recuperar un (1) punto perdido 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 cinco (5) días siguientes a la orden de comparendo.</p> <p>El conductor que cometa las infracciones del literal B del artículo 7 de la presente Ley, podrá recuperar dos (2) 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 cinco (5) días 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 al que se refiere el presente artículo.</p>	Sin modificaciones
<p>Artículo 8. Procedimiento. La autoridad de tránsito competente deberá notificar al presunto infractor</p>	<p>Artículo 8. Procedimiento. La autoridad de tránsito competente deberá notificar al presunto infractor</p>	Sin modificaciones
<ol style="list-style-type: none"> 5. Conducir un vehículo con las placas adulteradas. 6. Conducir un vehículo con una sola placa. 7. Conducir un vehículo sin el permiso vigente expedido por autoridad de tránsito. 8. Conducir un vehículo con placas falsas. <p>E. Se descontarán 15 puntos por la comisión de las infracciones del literal D y E del artículo 131 de la Ley 769 de 2002 y por exceder la velocidad máxima permitida por más de 20 Km/h.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 5. Conducir un vehículo con las placas adulteradas. 6. Conducir un vehículo con una sola placa. 7. Conducir un vehículo sin el permiso vigente expedido por autoridad de tránsito. 8. Conducir un vehículo con placas falsas. <p>E. Se descontarán 15 puntos por la comisión de las infracciones del literal D y E del artículo 131 de la Ley 769 de 2002 y por exceder la velocidad máxima permitida por más de 20 Km/h.</p>	Sin modificaciones
<p>Parágrafo 1. El descuento de puntos se aplicará individualmente por cada una de las infracciones cometidas, aún si el inculpaado acepta la comisión de la infracción y asiste a los cursos sobre normas de tránsito.</p> <p>Parágrafo 2. Las sanciones correspondientes por la pérdida de la totalidad de los puntos se aplicarán sin perjuicio de las demás sanciones administrativas a las que pueda conllevar la comisión de una misma conducta.</p>	<p>Parágrafo 1. El descuento de puntos se aplicará individualmente por cada una de las infracciones cometidas, aún si el inculpaado acepta la comisión de la infracción y asiste a los cursos sobre normas de tránsito.</p> <p>Parágrafo 2. Las sanciones correspondientes por la pérdida de la totalidad de los puntos se aplicarán sin perjuicio de las demás sanciones administrativas a las que pueda conllevar la comisión de una misma conducta.</p>	Sin modificaciones
<p>Artículo 6. Pérdida de la totalidad de puntos. La pérdida de la totalidad de los puntos en el respectivo sistema implica:</p> <ol style="list-style-type: none"> A. La suspensión automática de la licencia de conducción por 6 (seis) 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 12 (doce) 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 18 (dieciocho) meses contados a 	<p>Artículo 6. Pérdida de la totalidad de puntos. La pérdida de la totalidad de los puntos en el respectivo sistema implica:</p> <ol style="list-style-type: none"> A. La suspensión automática de la licencia de conducción por 6 (seis) 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 12 (doce) 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 18 (dieciocho) meses contados 	Sin modificaciones
<p>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 descontados 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 un (1) hábil para realizar el descuento de los puntos en el SIMIT.</p>	<p>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 descontados 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 un (1) hábil para realizar el descuento de los puntos en el SIMIT.</p>	Sin modificaciones.
<p>Artículo 9. 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> <ol style="list-style-type: none"> 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 Centro de Reconocimiento de Conductores legalmente habilitado. 2. Por decisión judicial. 3. Por encontrarse en estado de embriaguez o bajo el efecto de drogas alucinógenas determinado por la autoridad competente de conformidad con 	<p>Artículo 9. 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> <ol style="list-style-type: none"> 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 Centro de Reconocimiento de Conductores legalmente habilitado. 2. Por decisión judicial. 3. Por encontrarse en estado de embriaguez o bajo el efecto de drogas alucinógenas determinado por la autoridad competente de conformidad 	Sin modificaciones.

<p>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 por primera, segunda, tercera y cuarta vez.</p> <p>La licencia de conducción se cancelará:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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. 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 hacer uso de la licencia de conducción estando suspendida. Por obtener por medios fraudulentos la expedición de una licencia de conducción, sin 	<p>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 por primera, segunda, tercera y cuarta vez.</p> <p>La licencia de conducción se cancelará:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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. 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 hacer uso de la licencia de conducción estando suspendida. Por obtener por medios fraudulentos la expedición de una licencia de conducción, sin 		<p>perjuicio de las acciones penales que correspondan.</p> <p>8. Cuando se alcancen los 0 (cero) puntos en el Sistema de Sanción por Puntos por quinta 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>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 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>Transcurridos veinticinco (25) años desde la cancelación, el conductor podrá volver a</p>	<p>perjuicio de las acciones penales que correspondan.</p> <p>8. Cuando se alcancen los 0 (cero) puntos en el Sistema de Sanción por Puntos por quinta 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>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 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>Transcurridos veinticinco (25) años desde la cancelación, el conductor podrá volver a</p>	
<p>solicitar una nueva licencia de conducción.</p> <p>ARTÍCULO 10. Modifíquese el artículo 10 de la Ley 769 del 2002, el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 10. SISTEMA INTEGRADO DE INFORMACIÓN SOBRE LAS MULTAS Y SANCIONES POR INFRACCIONES DE TRÁNSITO. Con el propósito de contribuir al mejoramiento de los ingresos de los municipios, se autoriza a la Federación Colombiana de Municipios para implementar y mantener actualizado a nivel nacional, un sistema integrado de información sobre las multas, sanciones y el número de puntos actualizado a la fecha por infracciones de tránsito (SIMIT), por lo cual percibirá el 10% por la administración del sistema cuando se cancele el valor adeudado. En ningún caso podrá ser inferior a medio salario mínimo diario legal vigente.</p> <p>PARÁGRAFO. En las dependencias de los organismos de tránsito y transportes de las entidades territoriales existirá una sede del SIMIT, con el fin de obtener la información para el consolidado nacional y para garantizar que no se efectúe ningún trámite de los que son competencia de los organismos de tránsito en donde se encuentre involucrado el infractor en cualquier calidad, si éste no se encuentra a paz y salvo.</p> <p>PARÁGRAFO TRANSITORIO. La Federación Nacional de Municipios tendrá un (1) año desde la entrada en vigencia de la presente ley para realizar las</p>	<p>solicitar una nueva licencia de conducción.</p> <p>ARTÍCULO 10. Modifíquese el artículo 10 de la Ley 769 del 2002, el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 10. SISTEMA INTEGRADO DE INFORMACIÓN SOBRE LAS MULTAS Y SANCIONES POR INFRACCIONES DE TRÁNSITO. Con el propósito de contribuir al mejoramiento de los ingresos de los municipios, se autoriza a la Federación Colombiana de Municipios para implementar y mantener actualizado a nivel nacional, un sistema integrado de información sobre las multas, sanciones y el número de puntos actualizado a la fecha por infracciones de tránsito (SIMIT), por lo cual percibirá el 10% por la administración del sistema cuando se cancele el valor adeudado. En ningún caso podrá ser inferior a medio salario mínimo diario legal vigente.</p> <p>PARÁGRAFO. En las dependencias de los organismos de tránsito y transportes de las entidades territoriales existirá una sede del SIMIT, con el fin de obtener la información para el consolidado nacional y para garantizar que no se efectúe ningún trámite de los que son competencia de los organismos de tránsito en donde se encuentre involucrado el infractor en cualquier calidad, si éste no se encuentra a paz y salvo.</p> <p>PARÁGRAFO TRANSITORIO. La Federación Nacional de Municipios tendrá un (1) año</p>	<p>Sin modificaciones</p>	<p>respectivas modificaciones al SIMIT.</p> <p>CAPÍTULO III Sistema de Licenciamiento Gradual para conductores noveles</p> <p>ARTÍCULO 11. Creación del Sistema de Licenciamiento Gradual para conductores noveles. Créase el Sistema de Licenciamiento Gradual para que los conductores noveles incrementen el tiempo de aprendizaje y se reduzca la siniestralidad vial, mortalidad y morbilidad en las vías de Colombia.</p> <p>Este sistema implica que todos los conductores noveles, sin importar su edad, deberán conducir los dos (2) primeros años con una licencia de conducción de aprendizaje que tendrá restricciones para reducir el riesgo de que ocurra un siniestro.</p> <p>La licencia de conducción de aprendizaje será expedida por la autoridad de tránsito correspondiente y será inscrita como licencia de conducción en el RUNT.</p> <p>Artículo 12. Modifíquese el artículo 17 de la Ley 769 del 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</p>	<p>desde la entrada en vigencia de la presente ley para realizar las respectivas modificaciones al SIMIT.</p> <p>CAPÍTULO III Sistema de Licenciamiento Gradual para conductores noveles</p> <p>ARTÍCULO 11. Creación del Sistema de Licenciamiento Gradual para conductores noveles. Créase el Sistema de Licenciamiento Gradual para que los conductores noveles incrementen el tiempo de aprendizaje y se reduzca la siniestralidad vial, mortalidad y morbilidad en las vías de Colombia.</p> <p>Este sistema implica que todos los conductores noveles, sin importar su edad, deberán conducir los dos (2) primeros años con una licencia de conducción de aprendizaje que tendrá restricciones para reducir el riesgo de que ocurra un siniestro.</p> <p>La licencia de conducción de aprendizaje será expedida por la autoridad de tránsito correspondiente y será inscrita como licencia de conducción en el RUNT.</p> <p>Artículo 12. Modifíquese el artículo 17 de la Ley 769 del 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</p>	<p>Sin modificaciones</p> <p>Sin modificaciones.</p> <p>Sin modificaciones.</p>

<p>de tránsito en su respectiva jurisdicción.</p> <p>Seguindo 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 aprendizaje 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, huella y tipo de sangre, fecha de nacimiento, categorías autorizadas, restricciones, fecha en que finaliza el periodo de aprendizaje como conductor novel, fechas de expedición y de vencimiento y organismo de tránsito que la expidió.</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</p>	<p>organismo de tránsito en su respectiva jurisdicción.</p> <p>Seguindo 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 aprendizaje 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, huella y tipo de sangre, fecha de nacimiento, categorías autorizadas, restricciones, fecha en que finaliza el periodo de aprendizaje como conductor novel, fechas de expedición y de vencimiento y organismo de tránsito que la expidió.</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</p>	<p>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 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.</p>	<p>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 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.</p>	<p>Sin modificaciones.</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 14. Modifíquese el artículo 19 de la Ley 769 del 2002 el cual quedará así:</p> <p>Artículo 19. Requisitos mínimos. Para obtener y renovar 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>Para vehículos particulares de dos y tres ruedas:</p> <p>Los requisitos para obtener la licencia de conducción de aprendizaje para vehículos particulares de dos y tres ruedas 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 	<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 14. Modifíquese el artículo 19 de la Ley 769 del 2002 el cual quedará así:</p> <p>Artículo 19. Requisitos mínimos. Para obtener y renovar 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>Para vehículos particulares de dos y tres ruedas:</p> <p>Los requisitos para obtener la licencia de conducción de aprendizaje para vehículos particulares de dos y tres ruedas 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 	<p>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> <p>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.</p> <p>En todo caso las entidades competentes suscribirán contratos donde se establezcan claramente las condiciones para realizar los exámenes.</p> <ol style="list-style-type: none"> 4. Obtener un certificado de capacitación en conducción otorgado por un centro de enseñanza automovilística registrado ante el RUNT. 	<p>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> <p>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.</p> <p>En todo caso las entidades competentes suscribirán contratos donde se establezcan claramente las condiciones para realizar los exámenes.</p> <ol style="list-style-type: none"> 4. Obtener un certificado de capacitación en conducción otorgado por un centro de enseñanza automovilística 	<p>Se corrige la numeración y se elimina un asunto que se encontraba duplicado.</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 RUNT.</p> <p>Para la obtención de licencia de conducción plena para vehículos de dos y tres ruedas particulares se deben cumplir los siguientes requisitos:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Haber cumplido un período de 24 meses con la licencia de aprendizaje del respectivo tipo de vehículo. Los 24 meses se cuentan a partir de la fecha en que fue otorgada la licencia de conducción de aprendizaje. 2. Tener una edad mínima de 18 años. 3. Si en el período de aprendizaje el conductor novel ha perdido 4 puntos o más dentro del Sistema de Sanción por Puntos, deberá aprobar 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 	<p>registrado ante el RUNT.</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 RUNT.</p> <p>Para la obtención de licencia de conducción plena para vehículos de dos y tres ruedas particulares se deben cumplir los siguientes requisitos:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Haber cumplido un período de 24 meses con la licencia de conducción de aprendizaje del respectivo tipo de vehículo. Los 24 meses se cuentan a partir de la fecha en que fue otorgada la licencia de conducción de aprendizaje. 2. Tener una edad mínima de 18 años. 3. Si en el período de aprendizaje el conductor novel ha perdido 4 puntos o más dentro del Sistema de Sanción por Puntos, deberá aprobar los exámenes teóricos y prácticos de conducción, practicados por Instituciones de Educación Superior de Naturaleza Pública reconocidas por el 	<p>habilidades, los conocimientos y las destrezas desarrolladas mientras se era titular de la licencia de conducción de aprendizaje. 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> <p>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.</p> <p>En todo caso las entidades competentes suscribirán contratos donde se establezcan claramente las condiciones para realizar los exámenes.</p> <p>Ministerio de Educación Nacional. En los exámenes teóricos y prácticos se deben evaluar las habilidades, los conocimientos y las destrezas desarrolladas mientras se era titular de la licencia de conducción de aprendizaje. 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> <p>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.</p> <p>En todo caso las entidades competentes suscribirán contratos donde se establezcan</p>
<p>Para vehículos particulares de cuatro ruedas:</p> <p>Los requisitos para obtener la licencia de conducción de aprendizaje para vehículos de cuatro ruedas particulares 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 teórico y práctico 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 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,</p> 	<p>claramente las condiciones para realizar los exámenes.</p> <p>Para vehículos particulares de cuatro ruedas:</p> <p>Los requisitos para obtener la licencia de conducción de aprendizaje para vehículos de cuatro ruedas particulares 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 teórico y práctico 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 de dicho servicio, se facultará a las autoridades públicas y entidades</p> 	<p>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.</p> <p>Para la obtención de licencia de conducción plena de vehículos de cuatro ruedas particulares se deben cumplir los siguientes requisitos:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Haber cumplido un período de 24 meses con la licencia de conducción de aprendizaje del respectivo tipo de vehículo. Los 24 meses se cuentan a partir de la fecha en que fue otorgada la licencia de conducción de aprendizaje. 2. Tener una edad mínima de 18 años. 3. Si en el período de aprendizaje el conductor novel ha perdido 4 puntos o más dentro del Sistema de Sanción por Puntos, deberá aprobar los exámenes teórico y práctico 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 <p>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.</p> <p>En todo caso las entidades competentes suscribirán contratos donde se establezcan claramente las condiciones para realizar los exámenes.</p> <p>Para la obtención de licencia de conducción plena de vehículos de cuatro ruedas particulares se deben cumplir los siguientes requisitos:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Haber cumplido un período de 24 meses con la licencia de conducción de aprendizaje del respectivo tipo de vehículo. Los 24 meses se cuentan a partir de la fecha en que fue otorgada la licencia de conducción de aprendizaje. 2. Tener una edad mínima de 18 años. 3. Si en el período de aprendizaje el conductor novel ha perdido 4 puntos o más dentro del Sistema de Sanción por Puntos, deberá aprobar los exámenes teórico y práctico de conducción, practicados por Instituciones de Educación Superior de Naturaleza Pública reconocidas por el

<p>destrezas desarrolladas mientras se era titular de la licencia de conducción de aprendizaje. 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> <p>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.</p> <p>En todo caso las entidades competentes suscribirán contratos donde se establezcan claramente las condiciones para realizar los exámenes.</p> <p>Para vehículos de servicio público:</p>	<p>Ministerio de Educación Nacional. En los exámenes teóricos y prácticos se deben evaluar las habilidades, los conocimientos y las destrezas desarrolladas mientras se era titular de la licencia de conducción de aprendizaje. 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> <p>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.</p> <p>En todo caso las entidades competentes suscribirán contratos donde se establezcan</p>	<p>Los requisitos para obtener la licencia de conducción para vehículos de servicio público serán los mismos aplicables a los requisitos establecidos para los vehículos de cuatro ruedas particulares, con las siguientes modificaciones:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Para obtener la licencia de conducción de aprendizaje se requiere tener una edad mínima de 18 años. 2. Para obtener la licencia de conducción plena se requiere tener una edad mínima de veinte (20) años. 3. Si en el periodo de aprendizaje el conductor novel ha perdido 4 puntos o más dentro del Sistema de Sanción por Puntos, deberá aprobar el examen teórico y práctico de conducción para vehículos de servicio público, de conformidad con la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte. Obtener un certificado de capacitación en conducción otorgado por un centro de enseñanza automovilística registrado ante el RUNT. <p>En los exámenes teóricos y prácticos se deben evaluar las habilidades, los conocimientos y las destrezas desarrolladas mientras se era titular de la licencia de conducción de aprendizaje.</p>	<p>claramente las condiciones para realizar los exámenes.</p> <p>Para vehículos de servicio público:</p> <p>Los requisitos para obtener la licencia de conducción para vehículos de servicio público serán los mismos aplicables a los requisitos establecidos para los vehículos de cuatro ruedas particulares, con las siguientes modificaciones:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Para obtener la licencia de conducción de aprendizaje se requiere tener una edad mínima de 18 años. 2. Para obtener la licencia de conducción plena se requiere tener una edad mínima de veinte (20) años. 3. Si en el periodo de aprendizaje el conductor novel ha perdido 4 puntos o más dentro del Sistema de Sanción por Puntos, deberá aprobar el examen teórico y práctico de conducción para vehículos de servicio público, de conformidad con la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte. 4. Obtener un certificado de capacitación en conducción otorgado por un centro de enseñanza automovilística registrado ante el RUNT. En los exámenes teóricos y prácticos se deben evaluar las habilidades, los conocimientos y las
<p>Los conductores de servicio público deben recibir capacitación y obtener la certificación en los temas que determine el Ministerio de Transporte.</p> <p>Parágrafo 1. La licencia de conducción de aprendizaje será expedida por la autoridad de tránsito correspondiente y será inscrita como la licencia de conducción provisional ante el RUNT.</p> <p>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, en el caso de que el conductor novel no deba presentar los exámenes teóricos y prácticos para adquirir la licencia de conducción plena por no haber perdido 4 puntos o más durante el periodo de aprendizaje, este podrá optar por solo adquirir la licencia de forma digital.</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 licencia de conducción de aprendizaje y plena serán definidos por el Ministerio de Educación en coordinación con el Ministerio de Transporte.</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</p>	<p>destrezas desarrolladas mientras se era titular de la licencia de aprendizaje.</p> <p>Los conductores de servicio público deben recibir capacitación y obtener la certificación en los temas que determine el Ministerio de Transporte.</p> <p>Parágrafo 1. La licencia de conducción de aprendizaje será expedida por la autoridad de tránsito correspondiente y será inscrita como la licencia de conducción provisional ante el RUNT.</p> <p>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, en el caso de que el conductor novel no deba presentar los exámenes teóricos y prácticos para adquirir la licencia de conducción plena por no haber perdido 4 puntos o más durante el periodo de aprendizaje, este podrá optar por solo adquirir la licencia de forma digital.</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 licencia de conducción de aprendizaje y plena serán definidos por el Ministerio de</p>	<p>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 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 novatos que, cumplidos los requisitos mencionados en el presente artículo, aspiren a una licencia de conducción plena.</p> <p>Artículo 15. Modifíquese el artículo 20 de la Ley 769 del 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</p>	<p>Educación en coordinación con el Ministerio de Transporte.</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 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 novatos que, cumplidos los requisitos mencionados en el presente artículo, aspiren a una licencia de conducción plena.</p> <p>Artículo 15. Modifíquese el artículo 20 de la Ley 769 del 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</p>
		<p>Además, se agrega la expresión "o</p>	<p>Además, se agrega la expresión "o</p>

<p>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>Los titulares de las licencias de conducción de aprendizaje para vehículos de dos y tres ruedas particulares tendrán las siguientes restricciones:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. No pueden conducir con pasajeros. 2. No pueden conducir en vías interurbanas. 3. Deben conducir entre las 5:00 am y las 8:00 pm. 4. Deben conducir únicamente vehículos de dos y tres ruedas con un cilindraje menor o igual a 125 cc. <p>Los titulares de las licencias de conducción de aprendizaje para vehículos de cuatro ruedas particulares tendrán las siguientes restricciones:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Deben conducir con un acompañante mayor titular de una licencia de conducción plena. 2. Deben conducir entre las 5:00 am y las 8:00 pm. 3. No pueden conducir en vías interurbanas. <p>Parágrafo. El incumplimiento de estas restricciones tendrá como sanción la reducción de 4 (cuatro) puntos en el Sistema de</p> <p>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>Los titulares de las licencias de conducción de aprendizaje para vehículos de dos y tres ruedas particulares tendrán las siguientes restricciones:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Solo puede viajar el conductor en el vehículo. 2. No pueden conducir en vías interurbanas. 3. Deben conducir entre las 5:00 am y las 8:00 pm. 4. Deben conducir únicamente vehículos de dos y tres ruedas con un cilindraje menor o igual a 125 cc o su equivalente en potencia. <p>Los titulares de las licencias de conducción de aprendizaje para vehículos de cuatro ruedas particulares tendrán las siguientes restricciones:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Deben conducir con un acompañante mayor titular de una licencia de conducción plena. 2. Deben conducir entre las 5:00 am y las 8:00 pm. 3. No pueden conducir en vías interurbanas. <p>Parágrafo. El incumplimiento de estas restricciones tendrá</p> <p>su equivalente en potencia” pues esto amplía el espectro de control de la norma, abarcando también a los vehículos eléctricos.</p>	<table border="1"> <tr> <td>Sanción por Puntos y la inmovilización del vehículo.</td> <td>como sanción la reducción de 4 (cuatro) puntos en el Sistema de Sanción por Puntos y la inmovilización del vehículo.</td> <td></td> </tr> <tr> <td>CAPÍTULO IV Disposiciones generales</td> <td>CAPÍTULO IV Disposiciones generales</td> <td>Sin modificaciones</td> </tr> <tr> <td>Artículo 16. Multas a conductores de motocicleta. Adiciónese las siguientes infracciones de tránsito al literal C del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, las cuales quedarán así: <i>C.40. Conducir motocicleta con menores de edad, cuya altura no les permita apoyar los pies sobre el posapiés, sin sistemas de seguridad infantil en motocicleta. Para tal efecto, el Ministerio de Transporte expedirá una reglamentación sobre los sistemas de seguridad infantil en motocicletas dentro de los 6 (seis) meses siguientes a la expedición de esta ley.</i> <i>C.41. Conducir motocicleta con menores de 10 años a más de 30 kilómetros por hora.</i></td> <td>Artículo 16. Multas a conductores de motocicleta. Adiciónese las siguientes infracciones de tránsito al literal C del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, las cuales quedarán así: <i>C.40. Conducir motocicleta con menores de edad, cuya altura no les permita apoyar los pies sobre el posapiés, sin sistemas de seguridad infantil en motocicleta. Para tal efecto, el Ministerio de Transporte expedirá una reglamentación sobre los sistemas de seguridad infantil en motocicletas dentro de los 6 (seis) meses siguientes a la expedición de esta ley.</i> <i>C.41. Conducir motocicleta con menores de 10 años a más de 30 kilómetros por hora.</i></td> <td>Sin modificaciones</td> </tr> <tr> <td>Artículo 17. Vigencia. Las disposiciones contenidas en el Capítulo II de esta Ley aplican únicamente para las personas que obtengan su licencia de conducción por primera vez y para quienes tengan la obligación de renovar su licencia de conducción.</td> <td>Artículo 17. Vigencia. Las disposiciones contenidas en el Capítulo III de esta Ley aplican únicamente para las personas que obtengan su licencia de conducción por primera vez y para quienes tengan la obligación de renovar su licencia de conducción.</td> <td>Se modifica la entrada en vigencia del Capítulo III.</td> </tr> </table>	Sanción por Puntos y la inmovilización del vehículo.	como sanción la reducción de 4 (cuatro) puntos en el Sistema de Sanción por Puntos y la inmovilización del vehículo.		CAPÍTULO IV Disposiciones generales	CAPÍTULO IV Disposiciones generales	Sin modificaciones	Artículo 16. Multas a conductores de motocicleta. Adiciónese las siguientes infracciones de tránsito al literal C del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, las cuales quedarán así: <i>C.40. Conducir motocicleta con menores de edad, cuya altura no les permita apoyar los pies sobre el posapiés, sin sistemas de seguridad infantil en motocicleta. Para tal efecto, el Ministerio de Transporte expedirá una reglamentación sobre los sistemas de seguridad infantil en motocicletas dentro de los 6 (seis) meses siguientes a la expedición de esta ley.</i> <i>C.41. Conducir motocicleta con menores de 10 años a más de 30 kilómetros por hora.</i>	Artículo 16. Multas a conductores de motocicleta. Adiciónese las siguientes infracciones de tránsito al literal C del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, las cuales quedarán así: <i>C.40. Conducir motocicleta con menores de edad, cuya altura no les permita apoyar los pies sobre el posapiés, sin sistemas de seguridad infantil en motocicleta. Para tal efecto, el Ministerio de Transporte expedirá una reglamentación sobre los sistemas de seguridad infantil en motocicletas dentro de los 6 (seis) meses siguientes a la expedición de esta ley.</i> <i>C.41. Conducir motocicleta con menores de 10 años a más de 30 kilómetros por hora.</i>	Sin modificaciones	Artículo 17. Vigencia. Las disposiciones contenidas en el Capítulo II de esta Ley aplican únicamente para las personas que obtengan su licencia de conducción por primera vez y para quienes tengan la obligación de renovar su licencia de conducción.	Artículo 17. Vigencia. Las disposiciones contenidas en el Capítulo III de esta Ley aplican únicamente para las personas que obtengan su licencia de conducción por primera vez y para quienes tengan la obligación de renovar su licencia de conducción.	Se modifica la entrada en vigencia del Capítulo III.
Sanción por Puntos y la inmovilización del vehículo.	como sanción la reducción de 4 (cuatro) puntos en el Sistema de Sanción por Puntos y la inmovilización del vehículo.												
CAPÍTULO IV Disposiciones generales	CAPÍTULO IV Disposiciones generales	Sin modificaciones											
Artículo 16. Multas a conductores de motocicleta. Adiciónese las siguientes infracciones de tránsito al literal C del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, las cuales quedarán así: <i>C.40. Conducir motocicleta con menores de edad, cuya altura no les permita apoyar los pies sobre el posapiés, sin sistemas de seguridad infantil en motocicleta. Para tal efecto, el Ministerio de Transporte expedirá una reglamentación sobre los sistemas de seguridad infantil en motocicletas dentro de los 6 (seis) meses siguientes a la expedición de esta ley.</i> <i>C.41. Conducir motocicleta con menores de 10 años a más de 30 kilómetros por hora.</i>	Artículo 16. Multas a conductores de motocicleta. Adiciónese las siguientes infracciones de tránsito al literal C del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, las cuales quedarán así: <i>C.40. Conducir motocicleta con menores de edad, cuya altura no les permita apoyar los pies sobre el posapiés, sin sistemas de seguridad infantil en motocicleta. Para tal efecto, el Ministerio de Transporte expedirá una reglamentación sobre los sistemas de seguridad infantil en motocicletas dentro de los 6 (seis) meses siguientes a la expedición de esta ley.</i> <i>C.41. Conducir motocicleta con menores de 10 años a más de 30 kilómetros por hora.</i>	Sin modificaciones											
Artículo 17. Vigencia. Las disposiciones contenidas en el Capítulo II de esta Ley aplican únicamente para las personas que obtengan su licencia de conducción por primera vez y para quienes tengan la obligación de renovar su licencia de conducción.	Artículo 17. Vigencia. Las disposiciones contenidas en el Capítulo III de esta Ley aplican únicamente para las personas que obtengan su licencia de conducción por primera vez y para quienes tengan la obligación de renovar su licencia de conducción.	Se modifica la entrada en vigencia del Capítulo III.											
<p>7. Proposición.</p> <p>Por las anteriores consideraciones expuestas en el desarrollo de los párrafos anteriores, me permito presentar ponencia positiva al Proyecto de Ley 422 de 2024 Cámara “Por el cual se dictan normas para garantizar el derecho a la seguridad, integridad y vida de los jóvenes en las vías de Colombia mediante la creación del Sistema de Sanción por Puntos y del Sistema de Licenciamiento Gradual” por lo que le solicito a la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes dar primer debate a este proyecto conforme al texto propuesto y el pliego de modificaciones.</p> <p>Del Honorable Representante,</p>  <p>DANIEL CARVALHO MEJÍA Coordinador ponente</p>	<p>8. Texto propuesto para primer debate del Proyecto de Ley 422 de 2024 Cámara</p> <p>PROYECTO DE LEY NO. 422 DE 2024 CÁMARA</p> <p><i>“Por el cual se dictan normas para garantizar el derecho a la seguridad, integridad y vida de los jóvenes en las vías de Colombia mediante la creación del Sistema de Sanción por Puntos y del Sistema de Licenciamiento Gradual”</i></p> <p>El Congreso de Colombia</p> <p>DECRETA:</p> <p>CAPÍTULO I:</p> <p>Objeto y principios</p> <p>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 los individuos en el sistema de tránsito y transporte terrestre mediante la seguridad vial bajo el enfoque de Sistema Seguro, dando prioridad a los jóvenes entre los 18 y los 28 años que tramitan por primera vez una licencia de conducción, regulando de manera gradual el proceso de sanción por puntos y de licenciamiento de conducción gradual para conductores noveles.</p> <p>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 aprendizaje de conducción de 2 (dos) años y es titular por primera vez de una licencia de conducción.</p> <p>Artículo 2. Principios: Los principios bajo los que se rige la presente ley son los consagrados en la Ley 2251 del 2022 o norma que lo modifique o lo sustituya.</p> <p>CAPÍTULO II:</p> <p>Sistema de Sanción por Puntos</p> <p>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 normas de tránsito a través de la asignación anual de 20 puntos a cada ciudadano que cuente con licencia de conducción, puntos que se irán restando en función del tipo de infracción a las normas de tránsito cometidas.</p>												

<p>El Sistema de Sanción por Puntos se aplica sin perjuicio de las demás sanciones que correspondan por la comisión de la conducta punible.</p> <p>Artículo 4. Asignación de puntos. A todos los titulares actuales y nuevos de una licencia de conducción de cualquier categoría, se les asignará un total de 20 (veinte) puntos de manera inicial.</p> <p>Artículo 5. Descuento de puntos. Las autoridades de tránsito competentes de adelantar el proceso contravencional descontarán los puntos al conductor que sea sancionado o acepte la comisión de las siguientes infracciones:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. Se descontarán 2 puntos por la comisión de las infracciones del literal A del artículo 131 de la Ley 769 de 2002. b. Se descontarán 4 puntos por la comisión de las infracciones del literal B del artículo 131 de la Ley 769 de 2002. c. Se descontarán 6 puntos por la comisión de las infracciones del literal C del artículo 131 de la Ley 769 de 2002. d. Se descontarán 10 puntos por la comisión de las siguientes infracciones: <ol style="list-style-type: none"> 1. Conducir un vehículo sin llevar consigo la licencia de conducción. 2. Conducir un vehículo con la licencia de conducción vencida. 3. Conducir un vehículo sin placas. 4. Conducir un vehículo sin el permiso vigente expedido por autoridad de tránsito. 5. Conducir un vehículo con las placas adulteradas. 6. Conducir un vehículo con una sola placa. 7. Conducir un vehículo sin el permiso vigente expedido por autoridad de tránsito. 8. Conducir un vehículo con placas falsas. e. Se descontarán 15 puntos por la comisión de las infracciones del literal D y E del artículo 131 de la Ley 769 de 2002 y por exceder la velocidad máxima permitida por más de 20 Km/h. <p>Parágrafo 1. El descuento de puntos se aplicará individualmente por cada una de las infracciones cometidas, aún si el inculgado acepta la comisión de la infracción y asiste a los cursos sobre normas de tránsito.</p> <p>Parágrafo 2. Las sanciones correspondientes por la pérdida de la totalidad de los puntos se aplicarán sin perjuicio de las demás sanciones administrativas a las que pueda conllevar la comisión de una misma conducta.</p> <p>Artículo 6. Pérdida de la totalidad de puntos. La pérdida de la totalidad de los puntos en el respectivo sistema implica:</p>	<ol style="list-style-type: none"> a. La suspensión automática de la licencia de conducción por 6 (seis) 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 12 (doce) 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 18 (dieciocho) meses contados a partir de la tercera vez que se alcancen los 0 (cero) puntos. d. La suspensión automática de la licencia de conducción por 24 (veinticuatro) meses contados a partir de la cuarta vez que se alcancen los 0 (cero) puntos. e. La cancelación de la licencia de conducción contados a partir de la quinta vez que se alcancen los 0 (cero) puntos. <p>Artículo 7. Recuperación parcial del puntaje. El conductor que cometa las infracciones de los literal A podrá recuperar un (1) punto perdido 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 cinco (5) días siguientes a la orden de comparendo.</p> <p>El conductor que cometa las infracciones del literal B del artículo 7 de la presente Ley, podrá recuperar dos (2) 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 cinco (5) días 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 al que se refiere el presente artículo.</p> <p>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.</p> <p>En la orden de comparendo se le informará al ciudadano los puntos descontados 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 un (1) hábil para realizar el descuento de los puntos en el SIMIT.</p> <p>Artículo 9. 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> <ol style="list-style-type: none"> 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 Centro de Reconocimiento de Conductores legalmente habilitado. 2. Por decisión judicial. 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. 4. Cuando se alcancen los 0 (cero) puntos en el Sistema de Sanción por Puntos por primera, segunda, tercera y cuarta vez. <p>La licencia de conducción se cancelará:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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. 2. Por decisión judicial. 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. 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. 5. Por reincidencia en la prestación del servicio público de transporte con vehículos particulares sin justa causa. 6. Por hacer uso de la licencia de conducción estando suspendida. 7. Por obtener por medios fraudulentos la expedición de una licencia de conducción, sin perjuicio de las acciones penales que correspondan. 8. Cuando se alcancen los 0 (cero) puntos en el Sistema de Sanción por Puntos por quinta vez. <p>PARÁGRAFO. La suspensión o cancelación de la Licencia de Conducción implica la entrega obligatoria del documento a la autoridad de tránsito</p>	<p>competente para imponer la sanción por el periodo de la suspensión o a partir de la cancelación de ella.</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 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>Transcurridos veinticinco (25) años desde la cancelación, el conductor podrá volver a solicitar una nueva licencia de conducción.</p> <p>ARTÍCULO 10. Modifíquese el artículo 10 de la Ley 769 del 2002, el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 10. SISTEMA INTEGRADO DE INFORMACIÓN SOBRE LAS MULTAS Y SANCIONES POR INFRACCIONES DE TRÁNSITO. Con el propósito de contribuir al mejoramiento de los ingresos de los municipios, se autoriza a la Federación Colombiana de Municipios para implementar y mantener actualizado a nivel nacional, un sistema integrado de información sobre las multas, sanciones y el número de puntos actualizado a la fecha por infracciones de tránsito (SIMIT), por lo cual percibirá el 10% por la administración del sistema cuando se cancele el valor adeudado. En ningún caso podrá ser inferior a medio salario mínimo diario legal vigente.</p> <p>PARÁGRAFO. En las dependencias de los organismos de tránsito y transportes de las entidades territoriales existirá una sede del SIMIT, con el fin de obtener la información para el consolidado nacional y para garantizar que no se efectúe ningún trámite de los que son competencia de los organismos de tránsito en donde se encuentre involucrado el infractor en cualquier calidad, si éste no se encuentra a paz y salvo.</p> <p>PARÁGRAFO TRANSITORIO. La Federación Nacional de Municipios tendrá un (1) año desde la entrada en vigencia de la presente ley para realizar las respectivas modificaciones al SIMIT.</p> <p style="text-align: right;">CAPÍTULO III</p>

<p style="text-align: center;">Sistema de Licenciamiento Gradual para conductores noveles</p> <p>ARTÍCULO 11. Creación del Sistema de Licenciamiento Gradual para conductores noveles. Créase el Sistema de Licenciamiento Gradual para que los conductores noveles incrementen el tiempo de aprendizaje y se reduzca la siniestralidad vial, mortalidad y morbilidad en las vías de Colombia.</p> <p>Este sistema implica que todos los conductores noveles, sin importar su edad, deberán conducir los dos (2) primeros años con una licencia de conducción de aprendizaje que tendrá restricciones para reducir el riesgo de que ocurra un siniestro.</p> <p>La licencia de conducción de aprendizaje será expedida por la autoridad de tránsito correspondiente y será inscrita como licencia de conducción en el RUNT.</p> <p>Artículo 12. Modifíquese el artículo 17 de la Ley 769 del 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>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 aprendizaje 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, huella y tipo de sangre, fecha de nacimiento, categorías autorizadas, restricciones, fecha en que finaliza el periodo de aprendizaje como conductor novel, fechas de expedición y de vencimiento y organismo de tránsito que la expidió.</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</p>	<p>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 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.</p> <p>Artículo 13. 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 14. Modifíquese el artículo 19 de la Ley 769 del 2002 el cual quedará así:</p> <p>Artículo 14. Modifíquese el artículo 19 de la Ley 769 del 2002 el cual quedará así:</p> <p>Artículo 19. Requisitos mínimos. Para obtener y renovar 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>Para vehículos particulares de dos y tres ruedas:</p> <p>Los requisitos para obtener la licencia de conducción de aprendizaje para vehículos particulares de dos y tres ruedas son los siguientes:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Saber leer y escribir. 2. Tener una edad mínima de 16 (dieciséis) años.
<p>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> <p>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.</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 RUNT.</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 RUNT.</p> <p>Para la obtención de licencia de conducción plena para vehículos de dos y tres ruedas particulares se deben cumplir los siguientes requisitos:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Haber cumplido un periodo de 24 meses con la licencia de conducción de aprendizaje del respectivo tipo de vehículo. Los 24 meses se cuentan a partir de la fecha en que fue otorgada la licencia de conducción de aprendizaje. 2. Tener una edad mínima de 18 años. 3. Si en el periodo de aprendizaje el conductor novel ha perdido 4 puntos o más dentro del Sistema de Sanción por Puntos, deberá aprobar 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 era titular de la licencia de conducción de aprendizaje. 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 	<p>que expida el Ministerio de Transporte, cuyo resultado será registrado en el sistema RUNT.</p> <p>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.</p> <p>En todo caso las entidades competentes suscribirán contratos donde se establezcan claramente las condiciones para realizar los exámenes.</p> <p>Para vehículos particulares de cuatro ruedas:</p> <p>Los requisitos para obtener la licencia de conducción de aprendizaje para vehículos de cuatro ruedas particulares 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 teórico y práctico 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 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.</p> <p>En todo caso las entidades competentes suscribirán contratos donde se establezcan claramente las condiciones para realizar los exámenes.</p> <p>Para la obtención de licencia de conducción plena de vehículos de cuatro ruedas particulares se deben cumplir los siguientes requisitos:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Haber cumplido un periodo de 24 meses con la licencia de conducción de aprendizaje del respectivo tipo de vehículo. Los 24 meses se

<p>cuentan a partir de la fecha en que fue otorgada la licencia de conducción de aprendizaje.</p> <ol style="list-style-type: none"> Tener una edad mínima de 18 años. Si en el periodo de aprendizaje el conductor novel ha perdido 4 puntos o más dentro del Sistema de Sanción por Puntos, deberá aprobar los exámenes teórico y práctico 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 era titular de la licencia de conducción de aprendizaje. 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. <p>Para vehículos de servicio público:</p> <p>Los requisitos para obtener la licencia de conducción para vehículos de servicio público serán los mismos aplicables a los requisitos establecidos para los vehículos de cuatro ruedas particulares, con las siguientes modificaciones:</p> <ol style="list-style-type: none"> Para obtener la licencia de conducción de aprendizaje se requiere tener una edad mínima de 18 años. Para obtener la licencia de conducción plena se requiere tener una edad mínima de veinte (20) años. Si en el periodo de aprendizaje el conductor novel ha perdido 4 puntos o más dentro del Sistema de Sanción por Puntos, deberá aprobar el examen teórico y práctico de conducción para vehículos de servicio público, de conformidad con la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte. 4 	<ol style="list-style-type: none"> Obtener un certificado de capacitación en conducción otorgado por un centro de enseñanza automovilística registrado ante el RUNT. En los exámenes teóricos y prácticos se deben evaluar las habilidades, los conocimientos y las destrezas desarrolladas mientras se era titular de la licencia de conducción de aprendizaje. <p>Parágrafo 1. La licencia de conducción de aprendizaje será expedida por la autoridad de tránsito correspondiente y será inscrita como la licencia de conducción provisional ante el RUNT.</p> <p>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, en el caso de que el conductor novel no deba presentar los exámenes teóricos y prácticos para adquirir la licencia de conducción plena por no haber perdido 4 puntos o más durante el periodo de aprendizaje, este podrá optar por solo adquirir la licencia de forma digital.</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 licencia de conducción de aprendizaje y plena serán definidos por el Ministerio de Educación en coordinación con el Ministerio de Transporte.</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 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, aspiren a una licencia de conducción plena.</p> <p>Artículo 15. Modifíquese el artículo 20 de la Ley 769 del 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>Los titulares de las licencias de conducción de aprendizaje para vehículos de dos y tres ruedas particulares tendrán las siguientes restricciones:</p> <ol style="list-style-type: none"> Solo puede viajar el conductor en el vehículo. No pueden conducir en vías interurbanas. Deben conducir entre las 5:00 am y las 8:00 pm. Deben conducir únicamente vehículos de dos y tres ruedas con un cilindraje menor o igual a 125 cc o su equivalente en potencia. <p>Los titulares de las licencias de conducción de aprendizaje para vehículos de cuatro ruedas particulares tendrán las siguientes restricciones:</p> <ol style="list-style-type: none"> Deben conducir con un acompañante mayor titular de una licencia de conducción plena. Deben conducir entre las 5:00 am y las 8:00 pm. No pueden conducir en vías interurbanas. <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 style="text-align: center;">CAPÍTULO IV Disposiciones generales</p> <p>Artículo 16. Multas a conductores de motocicleta. Adiciónese las siguientes infracciones de tránsito al literal C del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, las cuales quedarán así:</p> <p>C.40. Conducir motocicleta con menores de edad, cuya altura no les permita apoyar los pies sobre el posapie, sin sistemas de seguridad infantil en motocicleta. Para tal efecto, el Ministerio de Transporte expedirá una reglamentación sobre los sistemas de seguridad infantil en motocicletas dentro de los 6 (seis) meses siguientes a la expedición de esta ley.</p>	<p>C.41. Conducir motocicleta con menores de 10 años a más de 30 kilómetros por hora.</p> <p>Artículo 17. Vigencia. Las disposiciones contenidas en el Capítulo III de esta Ley aplican únicamente para las personas que obtengan su licencia de conducción por primera vez y para quienes tengan la obligación de renovar su licencia de conducción.</p> <p>Del Honorable Representante,</p> <p style="text-align: center;"> DANIEL CARVALHO MEJÍA Ponente Coordinador</p>

COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE
SUSTANCIACIÓN
INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE

Bogotá D.C., 27 de mayo de 2024

En la fecha fue recibido el informe de ponencia para primer debate al **Proyecto de Ley No. 422 de 2024 Cámara "POR EL CUAL SE DICTAN NORMAS PARA GARANTIZAR EL DERECHO A LA SEGURIDAD, INTEGRIDAD Y VIDA DE LOS JÓVENES EN LAS VÍAS DE COLOMBIA MEDIANTE LA CREACIÓN DEL SISTEMA DE SANCIÓN POR PUNTOS Y DEL SISTEMA DE LICENCIAMIENTO GRADUAL"**.

Dicha ponencia fue firmada por el Honorable Representante **DANIEL CARVALHO**.

Mediante Nota Interna No. C.S.C.P. 3.6 – 392 / del 27 de mayo de 2024, se solicita la publicación en la Gaceta del Congreso de la República.


RAÚL FERNANDO RODRÍGUEZ RINCÓN
Secretario

CARTAS DE COMENTARIOS

CARTA DE COMENTARIOS DEL MINISTERIO DE HACIENDA Y CRÉDITO PÚBLICO A LA PONENCIA PROPUESTA PARA CUARTO DEBATE DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 233 DE 2023 CÁMARA, 142 DE 2022 SENADO

por la cual se dictan normas para garantizar los derechos a la vida, a la integridad personal y a la salud de los individuos, mediante una movilidad segura, sostenible e incluyente para todos los actores viales y se dictan otras disposiciones.

2. Despacho del Viceministro General

Bogotá D.C.,

Honorable Congresista
ANDRÉS DAVID CALLE AGUAS
Cámara de Representantes
CONGRESO DE LA REPÚBLICA
Carrera 7 No. 8-68
Bogotá D.C.,



Radicado: 2-2024-029206
Bogotá D.C., 28 de mayo de 2024 11:37

Asunto: Comentarios a la ponencia propuesta para cuarto debate del Proyecto de Ley No. 233 de 2023 Cámara, 142 de 2022 Senado "Por la cual se dictan normas para garantizar los derechos a la vida, a la integridad personal y a la salud de los individuos, mediante una movilidad segura, sostenible e incluyente para todos los actores viales y se dictan otras disposiciones."

Radicado entrada
No. Expediente 22511/2024/OFI

Respetado Presidente:

De manera atenta se presentan los comentarios y consideraciones del Ministerio de Hacienda y Crédito Público a la ponencia propuesta para cuarto debate del Proyecto de Ley del asunto en los siguientes términos:

El proyecto de Ley, de iniciativa congresional, de acuerdo con lo contemplado en su artículo 1, tiene por objeto "garantizar los derechos a la vida, la integridad personal y a la salud de los individuos en el sistema de tránsito y transporte terrestre, mediante una movilidad segura, sostenible e incluyente para todos los actores viales, regulando los principales factores de riesgo que atentan contra la seguridad de las personas en todo el territorio nacional, teniendo en cuenta las condiciones diferenciales y específicas de cada región, reforzando los instrumentos normativos para disuadir a los conductores que realicen maniobras altamente peligrosas que ponen en riesgo la vida de las personas en las vías."

Respecto de las propuestas contenidas en la iniciativa, se encuentra que varias responden a aspectos reglamentarios que ya son competencia de entidades del Sector respectivo, lo cual en principio no tendría repercusiones presupuestales adicionales, siempre y cuando en tales aspectos su ejecución esté contenida en los recursos actuales y proyectados en el marco de gasto de mediano plazo del Sector. A este respecto, es pertinente resaltar que el diseño e implementación de políticas públicas, así como su inspección y vigilancia, recae en los diferentes Ministerios, según el artículo 58 de la Ley 489 de 1998¹, que señala son quienes tienen por

¹ Gaceta 452 de 2024, Pág. 21.

² Por la cual se dictan normas sobre la organización y funcionamiento de las entidades del orden nacional, se expiden las disposiciones, principios y reglas generales para el ejercicio de las atribuciones previstas en los numerales 15 y 16 del artículo 189 de la Constitución Política y se dictan otras disposiciones.

objetivos primordiales "la formulación y adopción de las políticas, planes generales, programas y proyectos del Sector Administrativo que dirigen", los cuales se cumplen a través de las entidades descentralizadas del orden nacional adscritas o vinculadas al sector.

Cabe mencionar que la asignación de recursos en Colombia se encuentra sometida al principio de legalidad que involucra la incorporación de ingresos y los gastos en el presupuesto; vale decir, para incluir estos recursos en la ley anual de presupuesto debe establecerse el monto de ingresos y, de otro lado, las erogaciones como una autorización máxima de gasto a los órganos que lo conforman. En ese contexto, las entidades nacionales deben ajustarse a las disponibilidades presupuestales y priorización de la política pública, acorde con el Plan Nacional de Desarrollo y en virtud de su autonomía presupuestal, tal como lo ha dispuesto los artículos 39 y 47 del Estatuto Orgánico de Presupuesto (EOP)³. Así las cosas, de conformidad con el EOP, cada entidad pública correspondiente a una sección presupuestal deberá incluir en los respectivos anteproyectos de presupuesto los programas y proyectos que, de acuerdo con las competencias del sector presupuestal, se propongan realizar durante la respectiva vigencia fiscal, acorde con las normas de austeridad en dichos gastos⁴.

De otra parte, los artículos 10 y 13 del proyecto plantean la construcción de infraestructura vial para motos y bicicletas, y un registro de lesiones corporales en vías nacionales concesionadas y no concesionadas, lo cual indiscutiblemente tendría efectos fiscales que en la iniciativa no se encuentran evaluados ni plantea fuentes adicionales de financiación.

Adicionalmente, el artículo 16 propone que el Ministerio de Transporte, en coordinación con la Agencia Nacional de Seguridad Vial y los Ministerios de Trabajo y de Salud y Protección Social, creen una ruta de Acompañamiento a Víctimas de Accidentes de Tránsito que promueva los mecanismos efectivos de acceso a programas de terapia ocupacional, asistencia psicosocial, atención en salud y estrategias para la generación de oportunidades laborales y programas educativos y de formación para el trabajo, lo cual también generaría un impacto fiscal cuyo monto no es posible determinar, toda vez que no se cuenta con la información para su cálculo.

Por otro lado, el artículo 18 establece la actualización de la señalización horizontal y pintura antideselizante en todas las carreteras del país, tal como está redactado, puede ser interpretado que correspondería al Ministerio de Transporte la demarcación de infraestructura vial en todas las carreteras del país, lo cual excedería el ámbito de sus competencias, además de generar un costo presupuestal adicional para la entidad.

³ Decreto 111 "Por el cual se compilan la Ley 38 de 1989, la Ley 179 de 1994 y la Ley 225 de 1995 que conforman el estatuto orgánico del presupuesto".

⁴ Artículo 14, Ley 2155 de 2023 "Por medio de la cual se expide la Ley de Ingreso Social y se dictan otras disposiciones" y Decreto 397 de 2022 "Por el cual se establece el Plan de Austeridad del Gasto 2022 para los órganos que hacen parte del Presupuesto General de la Nación".

Por su parte, el artículo 20 de la iniciativa pretende que los infractores que tengan pendiente el pago de multas puedan acogerse por una única vez, a un descuento del 50% del total de la deuda y 100% de los intereses, dentro de los 6 meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley. Lo propuesto, podría dejar sin fuente de financiación las políticas, acciones e implementación de equipos tecnológicos y demás previstos en el articulado de esta iniciativa.

Finalmente, es necesario que los autores y ponentes den cumplimiento a lo establecido en el artículo 7 de la Ley 819 de 2003⁵, el cual establece que toda iniciativa debe hacer explícita su compatibilidad con el Marco Fiscal de Mediano Plazo, y debe incluir 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 respectivo financiamiento. Asimismo, corresponde al Congreso de la República dar las deliberaciones específicas en torno a las implicaciones ficales del proyecto y sus repercusiones respecto de las finanzas y la sostenibilidad fiscal de la Nación, conforme lo ha exigido la Corte Constitucional en sendas sentencias.⁶

Por lo expuesto, este ministerio solicita se tengan en cuenta las anteriores consideraciones, particularmente aquellas de orden fiscal y jurídico. Igualmente, manifiesta la disposición de colaborar con la actividad legislativa dentro de los parámetros constitucionales y legales de disciplina fiscal y presupuestal vigente.

Cordialmente,

DIEGO ALEJANDRO GUEVARA CASTAÑEDA
 Viceministro General de Hacienda y Crédito Público
 DGPPN/DAF/OAJ

Con Copia: Dr. Jaime Luis Lacouture Peñaloza – Secretario General de la Cámara de Representantes.

Revisó: Germán Andrés Rubio Castiblanco
Elaboró: Sonia Ibagón Avila

⁵ Por la cual se dictan normas orgánicas en materia de presupuesto, responsabilidad y transparencia fiscal y se dictan otras disposiciones.
⁶ Ver entre otras: sentencia 075 de 2022, Corte Constitucional de Colombia. Magistrado Ponente Dr. Alejandro Linares Cantillo.

CARTA DE COMENTARIOS DE LA FEDERACIÓN NACIONAL DE TRADUCTORES, INTÉRPRETES Y GUÍAS-INTÉRPRETES DE LENGUAS DE SEÑAS COLOMBIANA AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 249 DE 2023 CÁMARA

<p>Santiago de Cali, 28 de mayo de 2024</p> <p>Doctor ANDRES CALLE Honorable Representante a la Cámara de Representante Copia; Secretaria de la Cámara de Representantes Bogotá</p> <p>Asunto: Observaciones al Proyecto de Ley Número 249 DE 2023.</p> <p>Cordial saludo,</p> <p>Como Federación nacional de Traductores, Intérpretes y guías-intérpretes de lengua de señas colombiana FENILC, agrupamos a un total de 9 asociaciones regionales y departamentales de intérpretes de lengua de señas colombiana, y formamos parte de la Asociación Mundial de Intérpretes de Lengua de Señas – WASLI; en esta ocasión queremos expresarle nuestro agradecimiento a la labor legislativa que ustedes están realizando en favor de la comunidad Sorda y los Intérpretes de Lengua de Señas Colombiana.</p> <p>Con respecto al proyecto de Ley Numero 249, por medio de la cual se modifica el artículo 8° de la Ley 982 de 2005 y se dictan otras disposiciones, queremos expresarle algunos puntos que esperamos sirvan de apoyo a la discusión y construcción colectiva de esta iniciativa:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Artículo 8: Con respecto al nuevo texto para aprobar, consideramos: <ul style="list-style-type: none"> ○ El plazo límite para la implementación es el adecuado. ○ Consideramos que la forma como se plantea la implementación del servicio de interpretación, no es adecuado proponer que se haga como parte de las practicas académicas, o con el uso de nuevas tecnologías emergentes de inteligencia artificial, esto debido a lo que se menciona en el Parágrafo 2° de este mismo Artículo, el cual hace énfasis en que este servicio debe brindarse con un personal que cuente con los conocimientos, capacidades técnicas, éticas e idóneas que ofrezcan un servicio de calidad y fiable, lo cual no se podrían garantizar con estudiantes en practicas ni con nuevas tecnologías con inteligencia artificial que a la fecha no se han evidenciado su aplicabilidad para procesos de traducción e interpretación en una lengua viso-gestual espacial. ○ Con relación a este texto: "Los servicios de atención a personas sordas que formulen las entidades estatales de cualquier orden se prestarán en coordinación con el Instituto Nacional para Sordos (INSOR) del Ministerio de Educación Nacional, para lo cual el Ministerio de las Tecnologías de la información y las Comunicaciones prestará el acompañamiento técnico en el marco de las competencias y funciones por medio del Centro de Relevó". Proponemos que no se haga con estas entidades, debido a que actualmente ninguna de estas entidades tiene en sus competencias esta función, ni tienen la experticia para este tipo de coordinación, más bien proponemos que se asigne al Departamento Nacional de la Función Pública o quien haga sus veces. 	<ul style="list-style-type: none"> • Artículo 3°. Formación de Intérpretes y guías intérpretes. <ul style="list-style-type: none"> ○ Incluir o aclarar en el texto, que ya existen en Colombia, programas de formación de intérpretes, tanto en universidades públicas como privadas, aprobados por el MEN y que también ya existe el programa de formación tecnológica en traducción e interpretación por el SENA. • Parágrafo 1°. Las entidades territoriales, en el marco de su autonomía, solicitarán anualmente la formación y acreditación de personas intérpretes y guías intérpretes para los funcionarios y servidores públicos. <ul style="list-style-type: none"> ○ No estamos de acuerdo con este parágrafo, ya que sí existen los programas tecnológicos y profesionales, y si un funcionario público quiere ingresar debe hacer el debido procedimiento, ya sea con el SENA o con algunas de las Universidades que ofrecen la formación. • Parágrafo 2°. En los tres (3) primeros meses de cada año, las entidades del orden nacional, departamental, municipal, distrital y local, presentarán su listado de elegibles ante las entidades a cargo de la implementación de esta ley. <ul style="list-style-type: none"> ○ Con respecto a este parágrafo, consideramos pertinente que se modifique el texto, incluyendo lo que ya existe en la norma con la Resolución 10185 de 22 de junio de 2018, para que se implemente la Evaluación Nacional de Intérpretes de Lengua de Señas – Español – ENILSE y el Registro Nacional de Intérpretes de Lengua de Señas Colombiana – RENI, y no retroceder en lo ya avanzando. • Artículo 4°. Autorícese al Gobierno nacional para adicionar al presupuesto anual del Servicio Nacional de Aprendizaje (SENA) los recursos necesarios para el cumplimiento de la presente ley. <ul style="list-style-type: none"> ○ Proponemos que se asigne presupuesto al INSOR o a la entidad correspondiente, para la implementación de la ENILSE, tal como lo dejo estipulado la Ley 982 de 2005, en el parágrafo del Artículo 5, para la acreditación de los que ya están trabajando como Intérpretes de lengua de señas colombiana y la resolución 10185 de 22 de junio de 2018. <p>Finalmente, expresamos nuestro total respaldo a las iniciativas que buscan la construcción de una Ley que permita garantizar el derecho a las personas Sordas de contar con buenos e idóneos servicios de interpretación.</p> <p>También solicitamos que estos conceptos sean publicados en la gaceta y que consten en el historial de intervenciones que se den durante el debate.</p> <p>Agradecemos su amable atención,</p> <p>Cordialmente,</p> <p style="text-align: center;"></p> <p>JOSÉ LUIS BRIEVA PADILLA Secretario del Consejo Directivo FENILC Delegado de País ante la WASLI</p>
---	--

CARTA DE COMENTARIOS DE LA CÁMARA EXEQUIAL DE COLOMBIA AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 347 DE 2023 CÁMARA

<p style="text-align: right;">Bogotá D.C 21 de mayo de 2024</p> <p>Estimados/as SECRETARÍA GENERAL CÁMARA Congreso de la República</p> <p style="text-align: center;">Asunto: Carta de Comentarios al Proyecto de Ley 347 de 2023C "</p> <p>La Cámara Exequial de Colombia, una alianza en construcción y constitución por parte de las empresas del sector, en atención al contenido del proyecto de la referencia, se permite poner a consideración los siguientes comentarios frente las preocupaciones sobre su contenido.</p> <p>1. Análisis general.</p> <p>Falta de comprobación científica</p> <p>Consideramos que no existen los desarrollos suficientes para comprobar que la hidrólisis alcalina es un procedimiento seguro y viable en el país, ya que su adaptación para el uso humano es experimental y no ha sido probada con suficiencia en Colombia.</p> <ul style="list-style-type: none"> i) <u>Falta de desarrollo técnico en el país.</u> Ya existen equipos de Hidrólisis Alcalina para mascotas y aquellos que operan estos dispositivos en Colombia ya reportan problemas técnicos o de operatividad. ii) La hidrólisis requiere equipos especializados y una infraestructura específica. Algunos argumentan que esto podría aumentar los costos en comparación con otros métodos más establecidos. iii) El equipo de hidrólisis para humanos solo está desarrollado de manera experimental, y en Colombia no podrían haberlo probado con cadáveres. iv) Incluso el mismo estudio en el que está fundamentado el Proyecto reconoce algunas limitaciones, como la falta de datos empíricos sobre las nuevas técnicas, el potencial de mejora de las técnicas actuales y los aspectos éticos de la aplicación de las diferentes técnicas. Consultar <p>Uso del recurso hídrico</p> <p>El proyecto de ley no tiene en cuenta el impacto de su implementación y subestima significativamente el consumo masivo de agua que requiere la hidrólisis alcalina, principalmente por los siguientes puntos:</p> <ul style="list-style-type: none"> i) Se toma solamente en cuenta la huella de carbono, por encima de la huella hídrica del procedimiento, desconociendo el alto consumo de agua que se requiere. A manera de ilustración: para cada cadáver se precisaría de una solución acuosa de unos 600 a 1.500 litros. En ese sentido, según nuestros cálculos, en un día promedio en la ciudad de Bogotá DC para el manejo de 1.000 cuerpos, se consumirían cerca de 1.5 millones de litros. 	<ul style="list-style-type: none"> ii) Por otro lado, el proyecto no tiene en cuenta el agua adicional que se precisa para el <u>lavado y desinfección</u> de los implementos dado el tratamiento de materia orgánica. <p>Disposición de aguas residuales</p> <p>En las disposiciones del proyecto no se aborda correctamente cómo se hará el tratamiento de los residuos y de los riesgos de la implementación de la hidrólisis alcalina en materia ambiental. Sobre este punto hacemos las siguientes consideraciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> i) Se indica que los únicos productos residuales serían restos óseos para ser devueltos en forma de cenizas y un <i>efluente estéril tratable</i>, sin especificar que este "efluente estéril" tiene una sobrecarga orgánica y un altísimo PH. ii) Los vertimientos de este proceso no son fáciles de neutralizar para garantizar que su carga no sea contaminante; en el proceso el agua es llevada a un pH de 14, <u>el más alto posible</u>, y al terminar el proceso el agua residual mantiene un pH de entre 10.5 y 12, uno aún muy alto para ser vertido directamente al acueducto. En Colombia la regulación exige mantener un pH menor a 9 en el recurso hídrico. iii) El proyecto asume que a la hidrólisis se le puede aplicar la normativa ambiental sobre vertimientos de aguas residuales no domésticas aplicable en el segmento de pompas fúnebres y actividades relacionadas, sin embargo, <u>no son vertimientos equiparables</u>, empezando porque estos nunca han sido vertimientos alcalinos. En el caso de la hidrólisis sabemos que el resultado necesariamente es un líquido alcalino y para regular el PH será necesario utilizar químicos corrosivos, tales como Peróxido de hidrógeno, hipoclorito de sodio, hidróxido de potasio o hidróxido de sodio (soda cáustica). <p>Los anteriores no solo son altamente contaminantes, sino que, además, son de difícil manipulación.</p> <ul style="list-style-type: none"> iv) Es posible que de convertirse en un método usado en el mismo volumen que las cremaciones, los efluentes tengan condiciones de Demanda química o Biológica de oxígeno fuera de los parámetros permisibles por resolución 631 del 2015 Consultar. v) El sustento de la norma corresponde solo a investigaciones en países desarrollados con alto control de las aguas residuales. En nuestro país solo el 60% de las aguas son llevadas a tratamiento y solo un 19% son tratadas adecuadamente Consultar. vi) El proyecto asume que el agua es de fácil recirculación dentro del mismo proceso de hidrólisis, no obstante, omite que esto no es del todo cierto debido a los químicos que se utilizan en el agua y que harán que en algún punto igual tenga que ser vertida. <p>Consumo energético</p> <p>De igual manera, existen preocupaciones sobre el manejo energético que requería este tipo de procedimientos, dado el tipo de equipos necesarios para ejecutar la hidrólisis alcalina.</p> <ul style="list-style-type: none"> i) El consumo energético es sumamente alto en estos equipos para alcanzar temperaturas que ayuden en la degradación de la materia orgánica. Los procesos de descomposición y calcinación tienen un gasto de energía muy elevado que en
<p>promedio es 22,5 y 30m3 de gas natural, los 30 litros de gasóleo (en hornos eficientes) o 900 kWh.</p> <ul style="list-style-type: none"> ii) El consumo energético implica necesariamente que <u>no es un procedimiento sin huella de carbono</u>. iii) El eventual uso de una Planta de Tratamiento de Aguas residuales (PTAR) en el proceso de hidrólisis con el fin de poder llevar a cabo un vertimiento, incrementa el tiempo del proceso y el consumo energético. <p>Salud pública / Medio ambiente sano</p> <p>El proyecto puede generar graves afectaciones al medio ambiente sano y a la salud humana, por causa de los usos inadecuados del suelo, estándares poco claros de monitoreo de emisiones y vertimientos, contaminación de los ecosistemas, entre otros.</p> <ul style="list-style-type: none"> i) El código sanitario indica: <i>f) Controlar en los cementerios cualquier riesgo de carácter sanitario para la salud o el bienestar de la comunidad; se intuye de este inciso del código sanitario, que las actividades de destino final están a cargo de los Cementerios</i>. Esto se debe a varios factores que afectan el medio ambiente sano de la comunidad, como los olores, la vegetación que deben tener los cementerios etc. Esta regulación debería restringirse su aplicación a predios que certifiquen un uso de suelo para cementerios, de lo contrario se debería especificar que tipos de uso de suelo están permitidos para la actividad. ii) Hay un alto desconocimiento del impacto de los contaminantes existentes en los cuerpos. Cuando la muerte fuere causada por enfermedad infectocontagiosa, por intoxicación, la persona hubiese sido sometida a quimioterapia o cualquier otra enfermedad de grave peligro para la salud pública, esta tecnología puede ser un <u>riesgo para la salud pública</u>. iii) El Proyecto de Ley no contempla evaluación ambiental o monitoreo de las condiciones operativas para asegurar vertimientos indebidos. <p>En comparación hoy todos los equipos de cremación obligatoriamente tienen un equipo de monitoreo continuo de gases donde se miden las emisiones y por norma ambiental se deben hacer dos veces al año. Estos parámetros ambientales deben cumplir con el nivel permisible de la resolución 909 del 2008. El protocolo para el control y vigilancia de la Contaminación Atmosférica Generada por Fuentes Fijas y el permiso ambiental de emisiones atmosféricas del horno crematorio es otorgado por la autoridad ambiental municipal, se realiza el estudio de parámetros de calidad del aire, mediante los estudios de isocinéticos con el objetivo de observar y determinar que las emisiones fijas del sistema del horno estén en cumplimiento.</p> <ul style="list-style-type: none"> iv) El estudio que se ha utilizado como base para el presente Proyecto de Ley además de hablar de los beneficios del proceso también advierte que esta opción tiene el mayor impacto ambiental por <u>eutrofización</u>, un proceso natural en ecosistemas acuáticos puede ocasionar un descenso en los niveles de oxígeno de las fuentes hídricas, perjudicando irremediablemente lagos y otros cuerpos de agua. Esto se da 	<p>por un aumento en la concentración de nutrientes como nitratos y fosfatos, con los consiguientes cambios en la composición de la comunidad de seres vivos.</p> <ul style="list-style-type: none"> v) Las emisiones producto de la Hidrólisis alcalina podría aumentar la producción en las plantas industriales de cloro-álcali, que se sabe que emiten mercurio y otros contaminantes. Consultar (1). Consultar (2) <p>Seguridad pública y justicia:</p> <p>Bajo las condiciones del sistema policial y judicial de Colombia, la prestación de servicios de hidrólisis con niveles tan bajos de control puede prestarse para violaciones graves a la seguridad de la población y nuevos modelos de desaparición forzosas.</p> <ul style="list-style-type: none"> i) Puede ser utilizado de manera irresponsable en procesos de desaparición de cadáveres ii) Esta nueva alternativa ser una fuente de riesgo en la medida en que se permita a cualquiera de estos "Proveedores" la prestación de los servicios de destino final, sin que cuenten con la debida acreditación y experiencia de la prestación de los servicios de destino final, lo que podría generar un efecto y uso perverso en un país con tasas de criminalidad tan altos y con precedentes tan complejos. <p>Muerte digna</p> <ul style="list-style-type: none"> i) Se ve violentada, pues parte del ser querido se torna en desechos. El proyecto muy abiertamente aborda el uso posterior de los desechos resomados para fertilizantes y demás, como si esto no violara el principio de muerte digna. ii) Las familias y los fallecidos no deben ser sometidos a la clandestinidad. La Resolución 5194 de 2010, emitida por el Ministerio de la Protección Social, establece claramente la finalidad de los cementerios, cómo únicos espacios habilitados para la ejecución de los procesos de inhumación, exhumación y cremación de cadáveres, procesos propios de la disposición final de estos. iii) Algunas personas se oponen a la hidrólisis alcalina debido a creencias culturales o religiosas arraigadas en prácticas funerarias tradicionales, como la cremación o la inhumación en tierra. <p>2. Experiencias internacionales</p> <p>Si bien la Hidrólisis Alcalina está regulada en algunos estados y regiones de Estados Unidos y Canadá, Reino Unido, México, Australia, Sudáfrica y está en proceso de aprobación en los Países Bajos; en muchos de estos países se han implementado requisitos estrictos para el manejo o tratamiento de estas aguas residuales.</p> <p>Casos:</p> <ul style="list-style-type: none"> i) En Australia no se permite su vertimiento a alcantarillado o cuerpos de agua ii) En Irlanda el agua restante se somete a un tratamiento adicional para garantizar que cumplan los estándares de la autoridad ambiental y solo así se recibe el agua de regreso a la planta de tratamiento de agua de la autoridad local

<p>iii) En el Reino Unido la autoridad en el tratamiento de agua llegó a negar los permisos de tratamiento de efluentes indicando que existen grandes preocupaciones al no existir estándares industriales para la aceptabilidad de esta agua en el sistema de alcantarillado.</p> <p>Finalmente, la Cámara Exequial de Colombia agradece la atención prestada y manifiesta de antemano su total disposición a resolver cualquier duda adicional sobre las posiciones aquí plasmadas, así como para acompañar este importante debate en caso de que así se requiera.</p> <p>Sin otro particular,</p>	<div style="text-align: center; border: 1px solid black; border-radius: 15px; padding: 5px; background-color: #e0e0e0; margin-bottom: 10px;"> CONTENIDO </div> <p style="text-align: center;">Gaceta número 685 - Martes, 28 de mayo de 2024</p> <p style="text-align: center;">CÁMARA DE REPRESENTANTES</p> <p style="text-align: center;">PONENCIAS Págs.</p> <p>Informe de ponencia positiva para primer debate en la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes, pliego de modificaciones y texto propuesto del Proyecto de Ley número 422 de 2024 Cámara, por el cual se dictan normas para garantizar el derecho a la seguridad, integridad y vida de los jóvenes en las vías de Colombia mediante la creación del Sistema de Sanción por Puntos y del Sistema de Licenciamiento Gradual. 1</p> <p style="text-align: center;">CARTAS DE COMENTARIOS</p> <p>Carta de comentarios del Ministerio de Hacienda y Crédito Público a la ponencia propuesta para cuarto debate del Proyecto de Ley número 233 de 2023 Cámara, 142 de 2022 Senado, por la cual se dictan normas para garantizar los derechos a la vida, a la integridad personal y a la salud de los individuos, mediante una movilidad segura, sostenible e incluyente para todos los actores viales y se dictan otras disposiciones. 17</p> <p>Carta de comentarios de la Federación Nacional de Traductores, intérpretes y guías-intérpretes de lenguas de señas colombiana al Proyecto de Ley número 249 de 2023 Cámara 18</p> <p>Carta de comentarios de la Cámara Exequial de Colombia al proyecto de Ley número 347 de 2023 Cámara 19</p>
--	--