



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° 1501

Bogotá, D. C., jueves, 19 de septiembre de 2024

EDICIÓN DE 40 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 058 DE 2024 CÁMARA

por el cual se dicta 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., 16 de septiembre de 2024

Representante

SUSANA GÓMEZ CASTAÑO

Vicepresidenta

Comisión Sexta Constitucional Permanente

Cámara de Representantes

Referencia: Informe de ponencia para primer debate en la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes del Proyecto de Ley número 058 de 2024 Cámara

Respetada Vicepresidenta,

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 – 585/2024 del treinta (30) de agosto 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 número 058 de 2024 Cámara, *por el cual se dicta*

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

HERNANDO GONZÁLEZ
Ponente

INFORME DE PONENCIA PROYECTO DE LEY NÚMERO 058 DE 2024 CÁMARA

por el cual se dicta 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

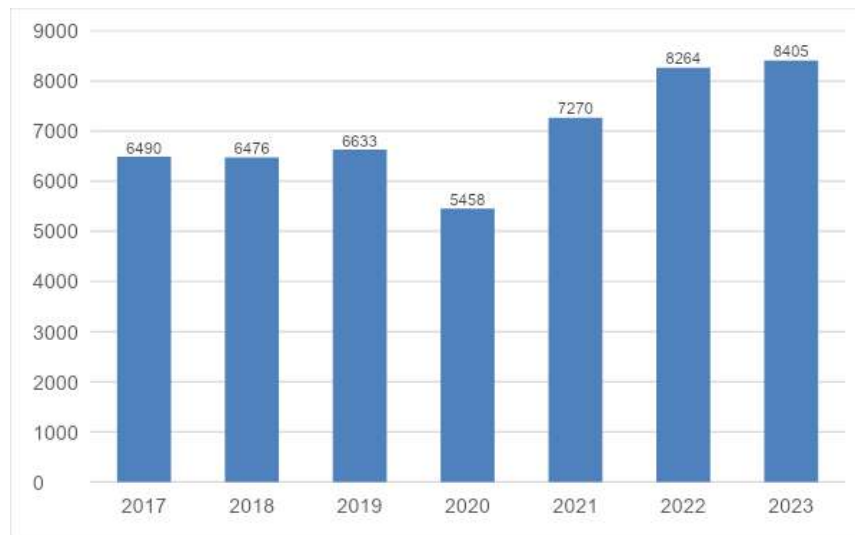
A nivel mundial la principal causa de fallecimiento prematuro para los adolescentes y adultos jóvenes entre los 15 y los 29 años son los siniestros viales (OMS). Colombia no es ajena a esta problemática, y para este mismo grupo de edad los siniestros viales cobran miles de vidas al año, ubicándose como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

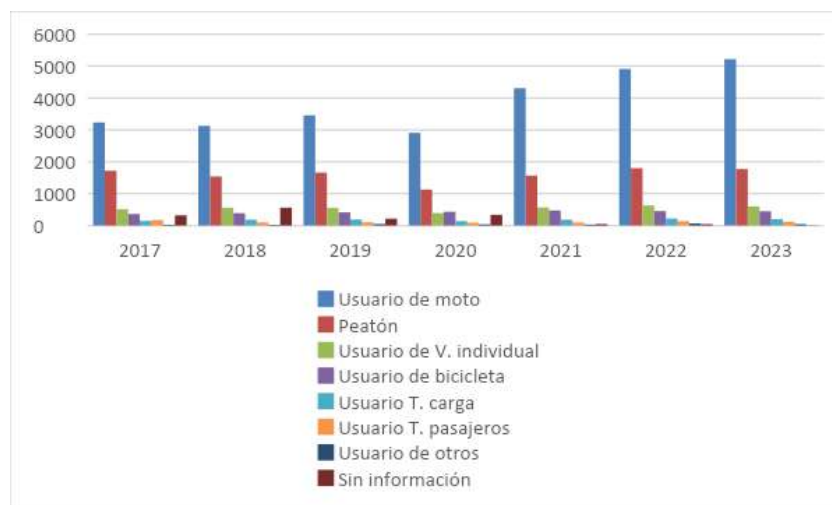
Gráfica 1. Número de fallecimientos en siniestros viales, 2017-2023



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

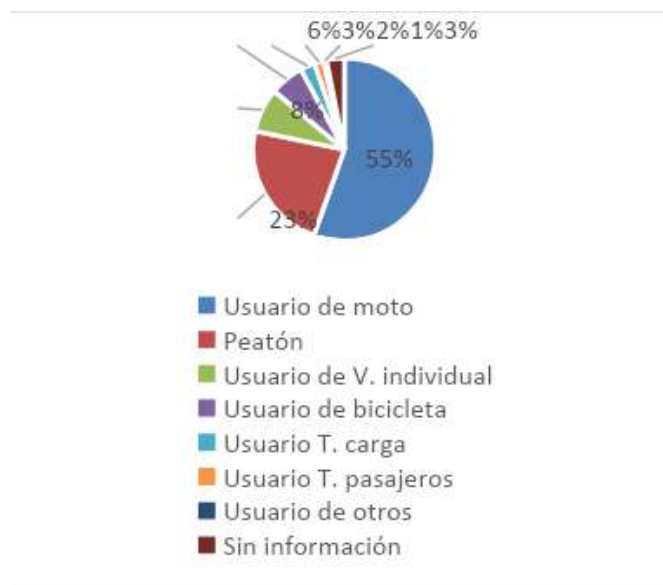
Las víctimas en su mayoría son actores viales vulnerables, (representaron entre 2017 y 2023 el 84% de las muertes). Según los datos encontrados en el Observatorio Nacional de Seguridad Vial, el actor vial más afectado por la siniestralidad es quien conduce una motocicleta, representando el 55 % de los 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.

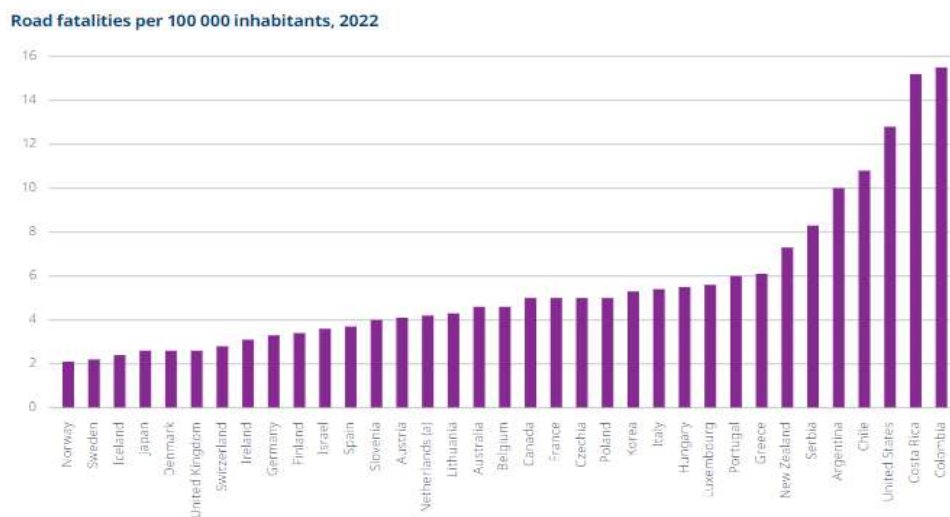
Gráfica 3. Porcentaje de fallecidos por usuario en siniestros viales, 2017-2023



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

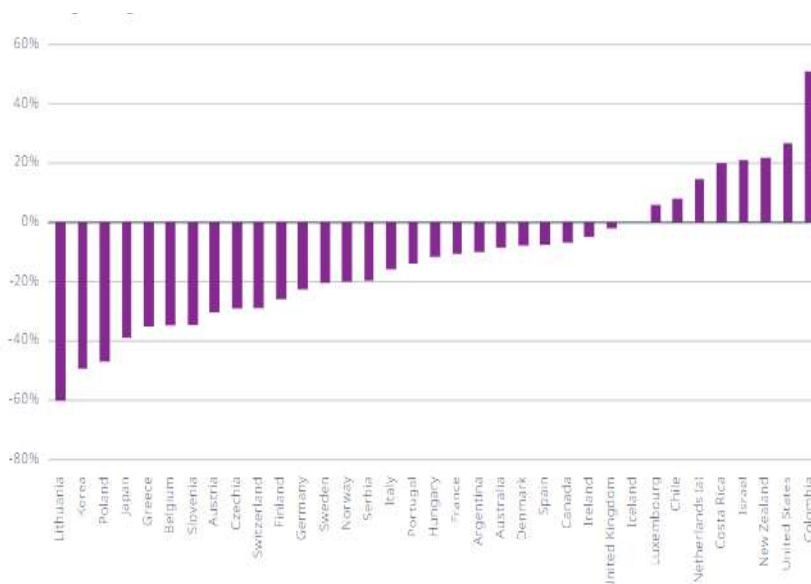
Por su parte, la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE), en su Reporte Anual sobre Seguridad Vial del año 2023, expuso que Colombia fue el país con mayor número de fallecimientos en las vías por cada 100.000 habitantes en 2022 y el país de la OCDE con mayor variación en el 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 recurrente 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.

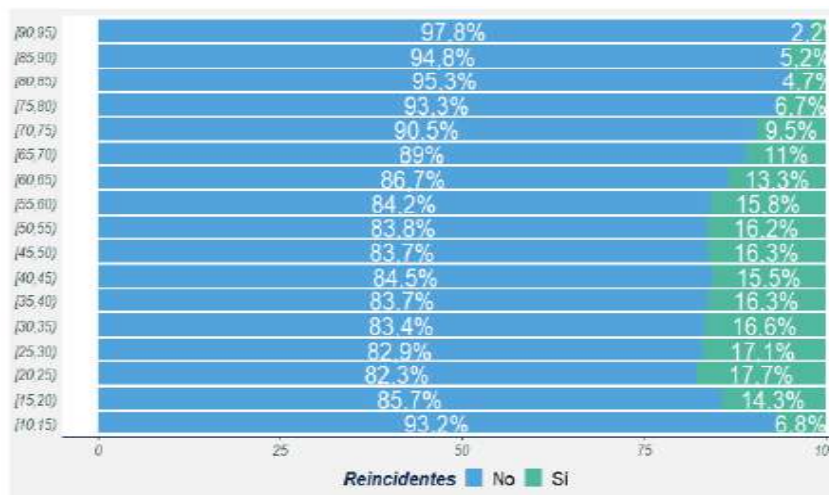
2.2 La problemática de los conductores recurrentes y el Sistema de Sanción por Puntos

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, página 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 recurrentes en la población joven, entre los 20 y los 30 años como se observa en la Gráfica número 6.

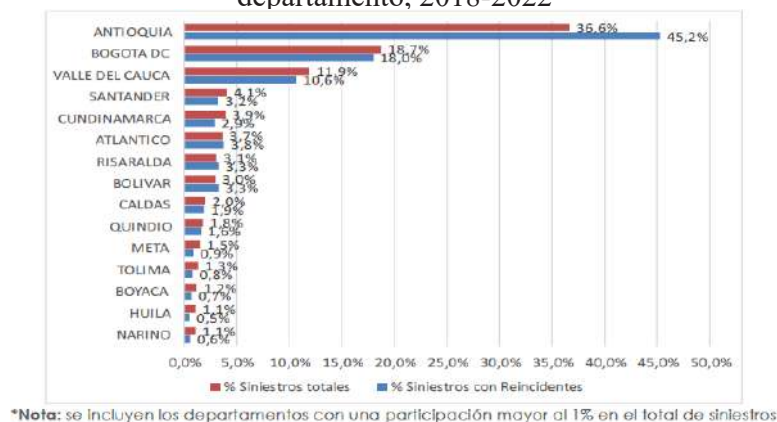
Gráfica número 6. Porcentaje de reincidencia en siniestralidad vial según rango de edad del primer siniestro, 2018-2022.



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 recurrentes, como se observa en la Gráfica número 7. Sobre el tipo de vehículo involucrado en los siniestros de los recurrentes, se encontró que “el 51% de los conductores recurrentes tuvieron un siniestro donde estuvo involucrada una o más motocicletas” (ANSV, 2023, página 17).

Gráfica número 7. Distribución de siniestros totales y de siniestros de conductores recurrentes por departamento, 2018-2022



Fuente: ONSV a partir de RUNT.

Finalmente, la Agencia construyó el concepto de “conductores recurrentes 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, página 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 número 1. Revisión de literatura especializada sobre los sistemas de penalización o sanción por puntos

Autores	Resultados de la investigación
<i>Bourgeon & Picard (2007)</i>	<ul style="list-style-type: none"> 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.
<i>Castillo-Manzano & Castro-Nuño (2012)</i>	<ul style="list-style-type: none"> 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).
<i>De Paola et al. (2012)</i>	<ul style="list-style-type: none"> 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.
<i>Sagberg & Sundfør (2019)</i>	<ul style="list-style-type: none"> 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 número 2. Resultados de países con Sistema de Penalización/Sanción por Puntos

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

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 número 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	<p>2 puntos: infracciones del literal A del artículo 131 de la Ley 769</p> <p>4 puntos: infracciones del literal B del artículo 131</p> <p>6 puntos: infracciones del literal C del artículo 131</p> <p>10 puntos por la comisión de unas infracciones puntuales</p> <p>15 puntos: infracciones de los literales D y E del artículo 131 y por exceder la velocidad permitida por más de 20 km/h</p>
Recuperación parcial del puntaje	<p>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.</p> <p>Los puntos se recuperan realizando el curso sobre normas de tránsito.</p>
Pérdida de la totalidad de puntos	<p>Las primeras cuatro veces que se alcancen los 0 puntos se suspende la licencia. El tiempo de suspensión aumenta paulatinamente.</p> <p>La quinta vez que se alcancen los 0 puntos se cancela la licencia.</p>
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 número 4.

Tabla número 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)

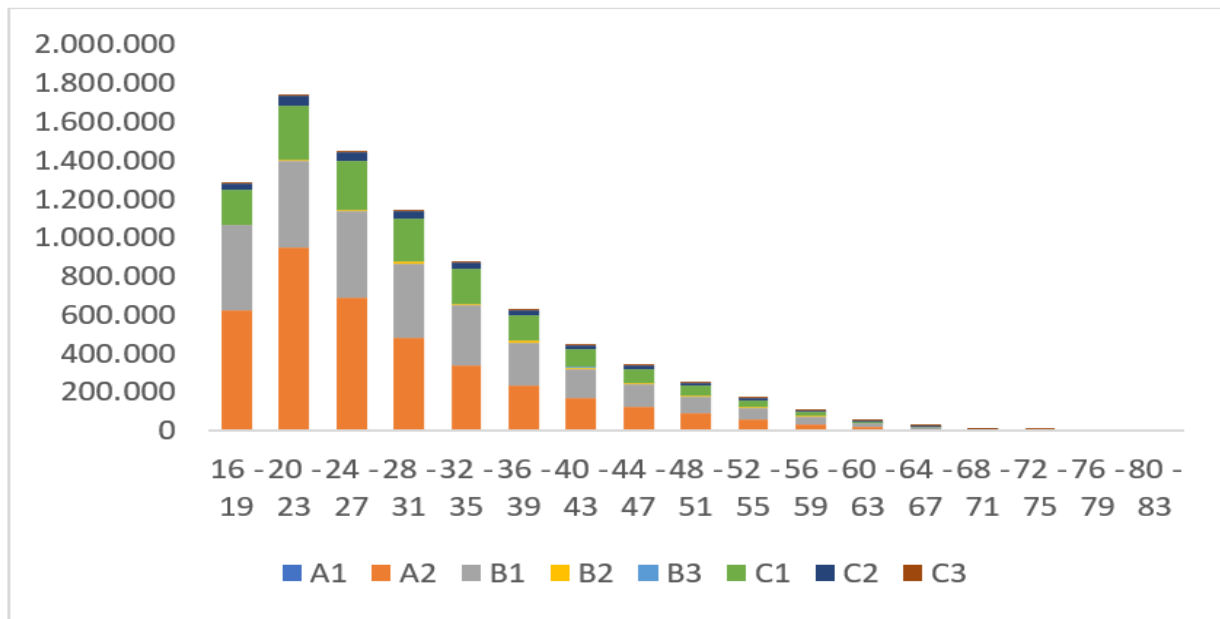
Fuente: Universidad de Los Andes, 2021.

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, página 13).

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

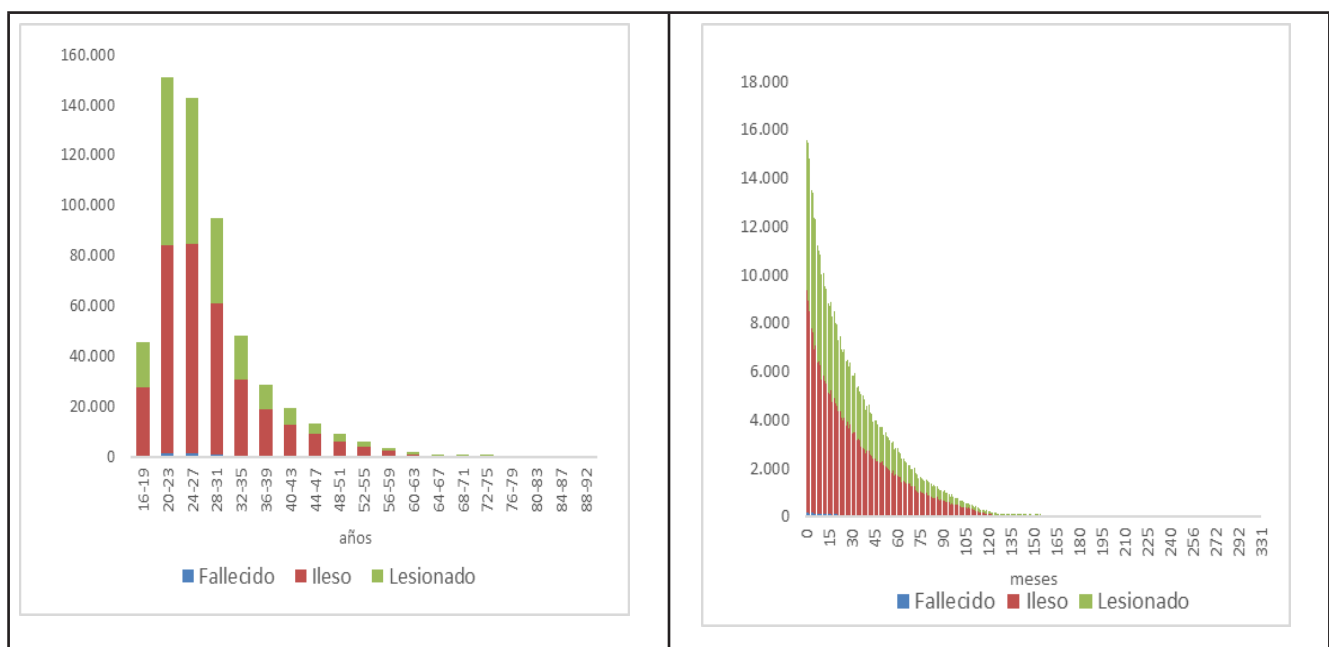
Gráfica número 8. Distribución de edad de expedición por categoría de licencia

Figura 6-9 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, página 17). Los datos son más dicentes aun 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, página 17).

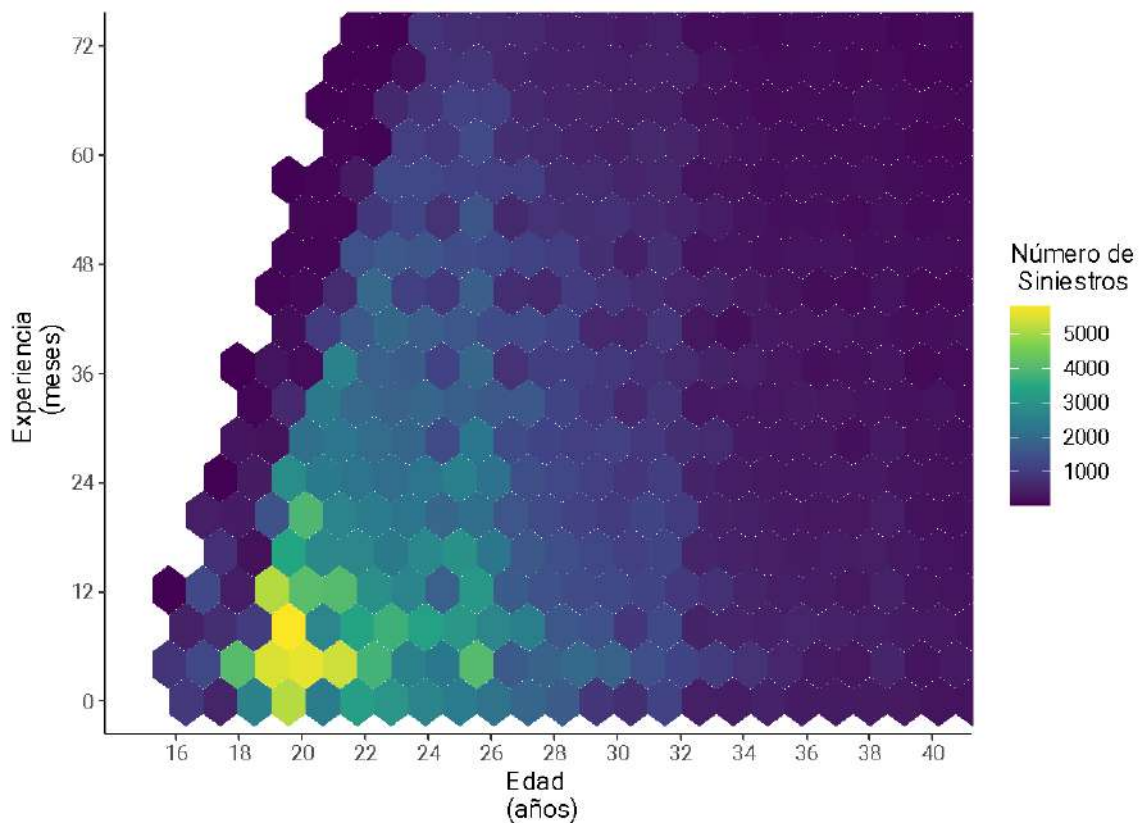


Gráfica número 9. Distribución de la edad del conductor al momento del siniestro (izquierda) y experiencia (derecha) según el estado del conductor.

Fuente: Universidad de Los Andes, 2021.

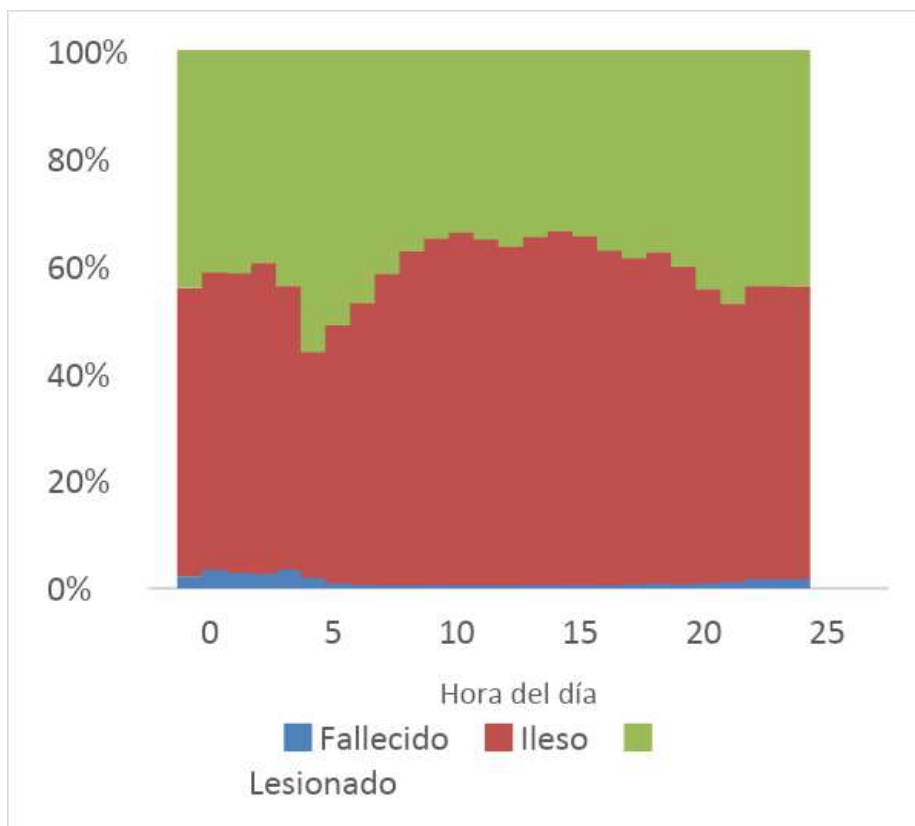
Cuando se examinan las dos variables al tiempo, se evidencia que las personas menores de 40 años y con 6 años de experiencia, concentran alrededor del 90% de los siniestros. Más grave aún es que la mayor concentración de los siniestros se da en los conductores novatos, es decir, aquellos con menos de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

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



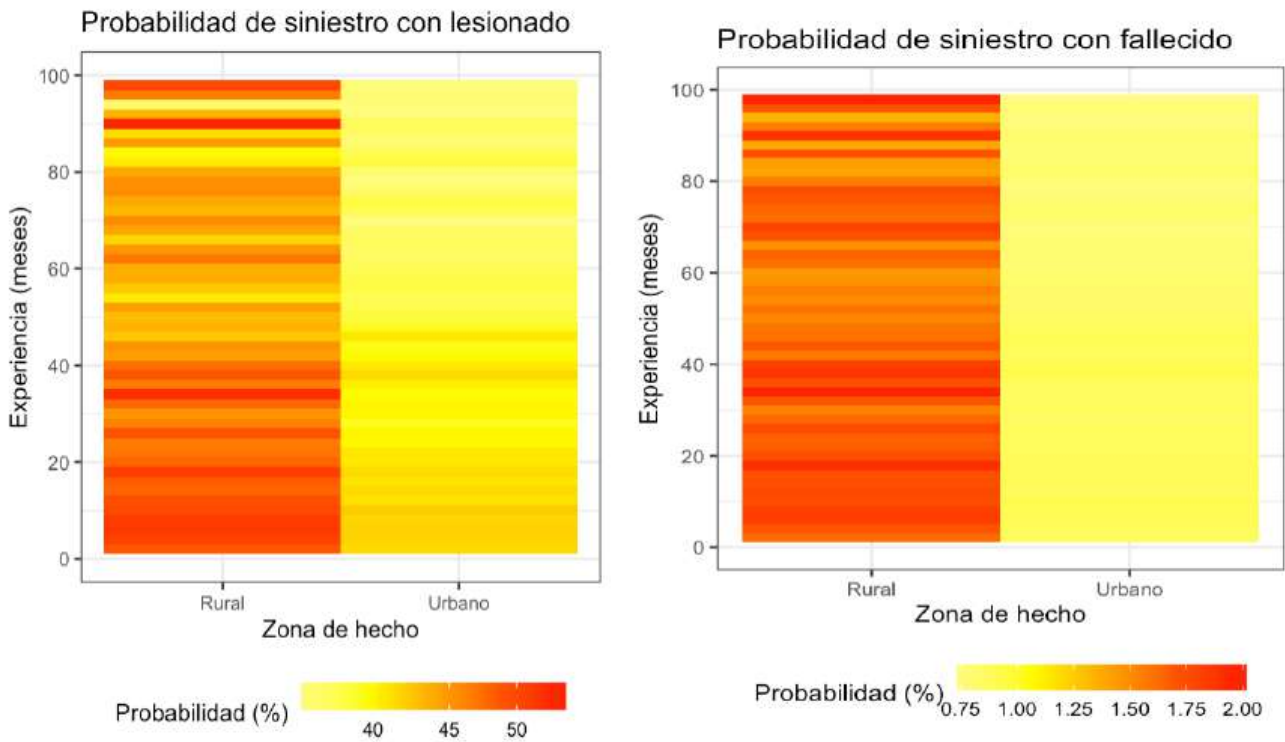
Fuente: Universidad de Los Andes, 2021.

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.



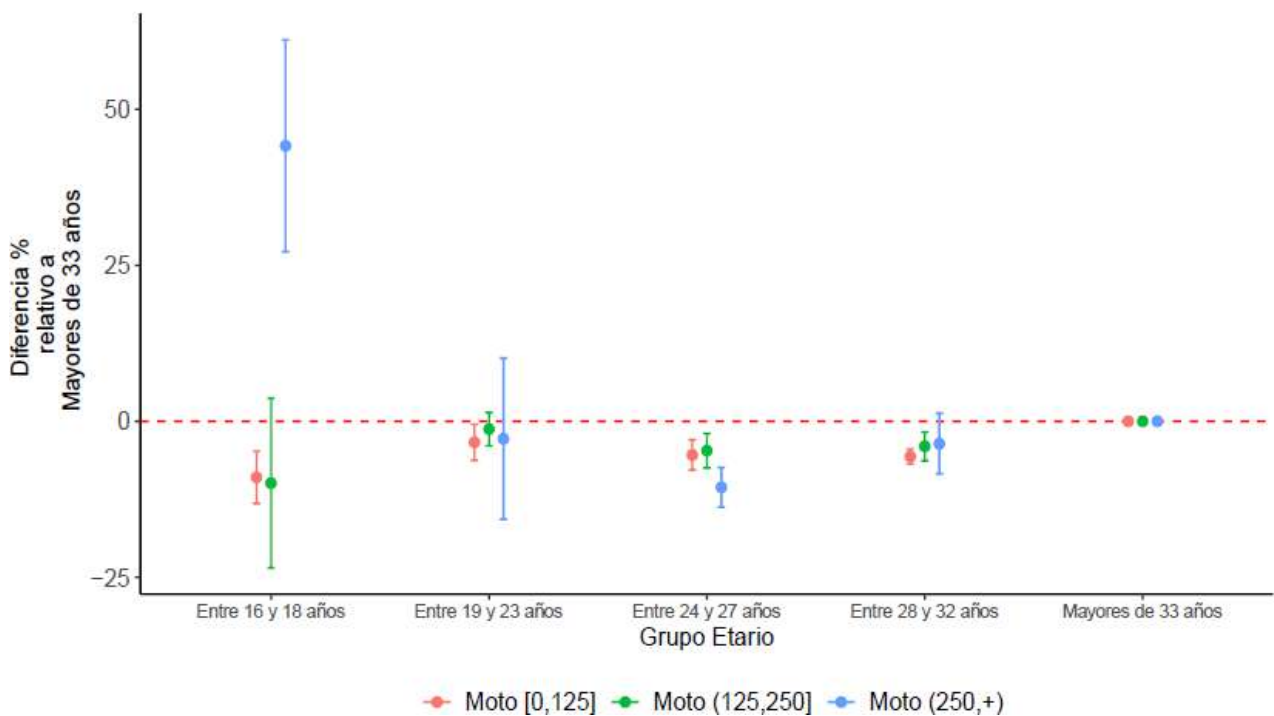
Fuente: Universidad de Los Andes, 2021.

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, página 10). Las Gráfica número 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, página 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, página 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, página 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, página 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, página 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, página 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, página 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, página 90).

c. Un objetivo del Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031 es modificar el esquema de licenciamiento

El Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031 (en adelante PNSV 2022-2031) está compuesto de ocho áreas de acción. Cada área está compuesta por un diagnóstico, un objetivo general, diferentes objetivos específicos y unas acciones relacionadas con cada uno de esos objetivos.

En la tercera área denominada “Comportamiento seguro en los actores viales”, uno de los objetivos específicos es “Fortalecer los procesos de verificación de la idoneidad de los conductores, y aspirantes a la obtención, recategorización o renovación de la licencia de conducción” (ANSV, 2022, página 92). La descripción de este objetivo deja más que claro que uno de los resultados del PNSV 2022-2031 es modificar el esquema de licenciamiento en Colombia con base en estudios detallados, tal y como se propone en este proyecto de ley. Dice la descripción general del objetivo específico:

Descripción general: análisis de la viabilidad y de los impactos de incorporar nuevos instrumentos o esquemas de licenciamiento en el sistema de licencias de conducir del país, a partir de experiencias internacionales y de conformidad con en el contexto nacional. En virtud de los análisis realizados, y de

encontrarse necesario y viable, se estructurará la alternativa de actuación identificada (ANSV, 2022, página 93).

Acorde a este objetivo específico, uno de los indicadores de resultado intermedio del área de Comportamiento seguro es implementar en un 100% las “licencias nuevas de conducción que cumplen con el nuevo esquema de licenciamiento” (ANSV, página 198, 2022).

Que el PNSV 2022-2031 contemple que uno de sus objetivos específicos sea modificar el esquema de licenciamiento con base en estudios que tengan en cuenta las experiencias internacionales y el contexto del país (estudio que ya se hizo y que sugirió transitar a un esquema de licenciamiento gradual), y que uno de los indicadores sea implementar dicho esquema, pone de presente la pertinencia y la necesidad de aprobar este proyecto de ley.

d. 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 número 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	a. Saber leer y escribir b. Edad mínima de 16 años c. Aprobar exámenes teóricos y prácticos	a. Saber leer y escribir b. Edad mínima de 18 años c. Aprobar exámenes teóricos y prácticos
Licencia plena	a. Haber durado 24 meses con la licencia de aprendizaje b. Edad mínima de 18 años c. Aprobar exámenes teóricos y prácticos si es sancionado con 4 puntos como aprendiz.	a. Haber durado 24 meses con la licencia de aprendizaje b. Edad mínima de 20 años c. Aprobar exámenes teóricos y prácticos si es sancionado con 4 puntos como aprendiz.

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 número 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. 	Deben conducir: <ul style="list-style-type: none"> - 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 Sobre las infracciones para proteger a los menores de edad

Finalmente, el proyecto de ley contempla la inclusión de 3 infracciones en el Código de Tránsito con el propósito de proteger a los menores de edad que fallecen conduciendo o siendo transportados en un vehículo.

Estas infracciones fueron construidas con base en un estudio hecho por la organización Ciudad Humana, investigación que tenía como objetivo “explorar en profundidad las diversas características del transporte de menores de edad en moto en varias ciudades colombianas” (página 4). Dentro de los diferentes hallazgos, los investigadores encontraron dos hallazgos importantes.

El primero es que “a pesar de que la mayoría de los padres asume que el transporte de niños menores de diez años está prohibido por el Código Nacional de Tránsito, siguen realizando la práctica” (Ciudad Humana, 2024, página 70). Este hallazgo va de la mano de un mínimo control por parte de las autoridades de tránsito frente a este fenómeno, tal y como lo pudieron constatar los investigadores, pues los municipios le apuestan a reducir los siniestros “a través de (1) operativos para controlar el uso de casco, el sobrecupo y los piques, y (2) escuelas para motociclistas”. (Ciudad Humana, 2024, página 71).

Producto de este hallazgo es que se propone establecer una multa a todas las personas que conduzcan con un menor de edad en un vehículo de dos ruedas, delegando en el Ministerio del Transporte el establecimiento de los parámetros específicos teniendo en cuenta las variables técnicas de edad o talla, elementos de protección, tipo de licencia, cilindraje, velocidad e identificación del acompañante en el vehículo motor de dos y tres ruedas.

El segundo hallazgo tiene que ver con que hay un aumento significativo de niños, niñas y adolescentes manejando a temprana edad. Dicen los autores: “existe una iniciación temprana al aprendizaje de la conducción de la moto, las muertes de los adolescentes entre 10 y 15 años están relacionada en su gran mayoría con esta problemática”. (Ciudad Humana, 2024, página 71).

Con base en este hallazgo es que se propone responsabilizar a los padres frente a la conducción de sus hijos menores de 16 años, pues la intención es que los padres y las autoridades de tránsito ejerzan control sobre estos jóvenes.

2.5 Bibliografía

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

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

Boletín número 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. Mesa técnica con la Agencia Nacional de Seguridad Vial

Con la intención de llegar a diferentes acuerdos que permitieran lograr la viabilidad técnica del proyecto de ley, los asesores legislativos del Representante Daniel Carvalho y los expertos que colaboraron en la construcción de este proyecto, nos sentamos con la Agencia Nacional de Seguridad Vial, en cabeza de la Directora Maríantonía Tabares, para discutir diferentes asuntos del articulado.

Luego de diversas reuniones, se pudo llegar a acuerdos sobre el sistema de sanción por puntos, la conducción de niños en motocicletas como frente a la responsabilidad de los padres frente a la conducción de menores de 16 años.

Estos acuerdos demuestran la viabilidad técnica y política de este proyecto como también la necesidad de avanzar en su aprobación.

4. Consideraciones jurídicas - juicio intermedio de constitucionalidad

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.

“Acercas 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 finas 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 (artículo 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 2° 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 afectado (…)

 (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.

5. 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.

6. 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 5ª 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 desinvestidura 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 5ª de 1992 dispone sobre la materia en el artículo 286, modificado por el artículo 1º 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 primero 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 5ª de 1992, no exime del deber del Congresista de identificar otras causales adicionales.

7. Pliego de modificaciones

Texto radicado del PL 058 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”	Se realiza un ajuste de forma.
CAPÍTULO I: Objeto y principios	CAPÍTULO I: Objeto y principios	Sin modificaciones
<p>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.</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 período de aprendizaje de conducción de 2 (dos) años y es titular por primera vez de una licencia de conducción.</p>	<p>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 con 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 período de aprendizaje de conducción de 2 (dos) años y es titular por primera vez de una licencia de conducción.</p>	Se realiza un ajuste de forma.

Texto radicado del PL 058 de 2024 Cámara	Articulado que se presenta para primer debate	Justificación
Artículo 2°. Principios generales. 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.	Artículo 2°. Principios generales. 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.	Sin modificaciones.
CAPÍTULO II: SISTEMA DE SANCIÓN POR PUNTOS	CAPÍTULO II: SISTEMA DE SANCIÓN POR PUNTOS	Sin modificaciones
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. El Sistema de Sanción por Puntos se aplica sin perjuicio de las demás sanciones que correspondan por la comisión de la conducta punible.	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. El Sistema de Sanción por Puntos se aplica sin perjuicio de las demás sanciones que correspondan por la comisión de la conducta punible.	Sin modificaciones.
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.	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.	Sin modificaciones
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: A. Se descontarán 4 puntos por la comisión de las infracciones del literal B del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, excepto en el caso de la infracción B.22 en la que se descontarán 15 puntos. B. Se descontarán 6 puntos por la comisión de las infracciones del literal C del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, excepto en los casos de las infracciones C.6, C.24, C.32, C.35, C.38 en los cuales se descontarán 10 puntos y en el caso de la infracción C.5 en el cual se descontarán 15 puntos. C. 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. Parágrafo 1°. El descuento de puntos se aplicará individualmente por cada una de las infracciones cometidas, aún si el inculpado acepta la comisión de la infracción y asiste a los cursos sobre normas de tránsito. 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.	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: A. Se descontarán 4 puntos por la comisión de las infracciones del literal B del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, excepto en el caso de la infracción B.22 en la que se descontarán 15 puntos. B. Se descontarán 6 puntos por la comisión de las infracciones del literal C del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, excepto en los casos de las infracciones C.6, C.24, C.32, C.35, C.38 en los cuales se descontarán 10 puntos y en el caso de la infracción C.5 en el cual se descontarán 15 puntos. C. Se descontarán 15 puntos por la comisión de las infracciones del literal D, y E y F del artículo 131 de la Ley 769 de 2002 y por exceder la velocidad máxima permitida por más de 20 km/h. Parágrafo 1°. El descuento de puntos se aplicará individualmente por cada una de las infracciones cometidas, aún si el inculpado acepta la comisión de la infracción y asiste a los cursos sobre normas de tránsito. 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.	Se incluye el literal F del artículo 131 de la Ley 769.

<p>Texto radicado del PL 058 de 2024 Cámara</p>	<p>Articulado que se presenta para primer debate</p>	<p>Justificación</p>
<p>Artículo 6°. Pérdida de la totalidad de puntos. La pérdida de la totalidad de los puntos en el respectivo sistema implica:</p> <p>A. La suspensión automática de la licencia de conducción por 6 (seis) meses contados a partir de la primera vez que se alcancen los 0 (cero) puntos.</p> <p>B. La suspensión automática de la licencia de conducción por 12 (doce) meses contados a partir de la segunda vez que se alcancen los 0 (cero) puntos.</p> <p>C. La suspensión automática de la licencia de conducción por 18 (dieciocho) meses contados 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>	<p>Artículo 6°. Pérdida de la totalidad de puntos. La pérdida de la totalidad de los puntos en el respectivo sistema implica:</p> <p>A. La suspensión automática de la licencia de conducción por 6 (seis) meses contados a partir de la primera vez que se alcancen los 0 (cero) puntos.</p> <p>B. La suspensión automática de la licencia de conducción por 12 (doce) meses contados a partir de la segunda vez que se alcancen los 0 (cero) puntos.</p> <p>C. La suspensión automática de la licencia de conducción por 18 (dieciocho) meses contados 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>	<p>Sin modificaciones</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 5 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 del 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 5 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>Se realiza un ajuste de forma.</p>

<p>Texto radicado del PL 058 de 2024 Cámara</p>	<p>Articulado que se presenta para primer debate</p>	<p>Justificación</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) día hábil para realizar el descuento de los puntos en el SIMIT.</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) día hábil para realizar el descuento de los puntos en el SIMIT.</p>	<p>Sin modificaciones</p>
<p>Artículo 9°. Modifíquese el artículo 26 de la Ley 769 del 2002 el cual quedará así:</p> <p><i>ARTÍCULO 26. CAUSALES DE SUSPENSIÓN O CANCELACIÓN. La licencia de conducción se suspenderá:</i></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 8° y 10 del presente ordenamiento, el fallecimiento del titular. 	<p>Artículo 9°. Modifíquese el artículo 26 de la Ley 769 del 2002 el cual quedará así:</p> <p><i>ARTÍCULO 26. CAUSALES DE SUSPENSIÓN O CANCELACIÓN. La licencia de conducción se suspenderá:</i></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 8° y 10 del presente ordenamiento, el fallecimiento del titular. 	<p>Se ajusta la redacción y se incluye la obligación de anotar en la licencia de conducción digital si esta se encuentra suspendida o cancelada.</p>

<p>Texto radicado del PL 058 de 2024 Cámara</p>	<p>Articulado que se presenta para primer debate</p>	<p>Justificación</p>
<p>4. Reincidencia al encontrarse conduciendo en cualquier grado de estado de embriaguez o bajo el efecto de drogas alucinógenas determinado por autoridad competente, en concordancia con el artículo 152 de este Código.</p> <p>5. Por reincidencia en la prestación del servicio público de transporte con vehículos particulares sin justa causa.</p> <p>6. Por hacer uso de la licencia de conducción estando suspendida.</p> <p>7. Por obtener por medios fraudulentos la expedición de una licencia de conducción, sin perjuicio de las acciones penales que correspondan.</p> <p><u>8. Cuando se alcancen los 0 (cero) puntos en el Sistema de Sanción por Puntos por quinta vez.</u></p> <p><i>PARÁGRAFO.</i> 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 6 y 7 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>4. Reincidencia al encontrarse conduciendo en cualquier grado de estado de embriaguez o bajo el efecto de drogas alucinógenas determinado por autoridad competente, en concordancia con el artículo 152 de este Código.</p> <p>5. Por reincidencia en la prestación del servicio público de transporte con vehículos particulares sin justa causa.</p> <p>6. Por hacer uso de la licencia de conducción estando suspendida Por conducir con la licencia de conducción estando suspendida.</p> <p>7. Por obtener por medios fraudulentos la expedición de una licencia de conducción, sin perjuicio de las acciones penales que correspondan.</p> <p>8. Cuando se alcancen los 0 (cero) puntos en el Sistema de Sanción por Puntos por quinta vez.</p> <p><i>PARÁGRAFO.</i> La suspensión o cancelación de la Licencia de Conducción implica la entrega obligatoria del documento a la autoridad de tránsito competente para imponer la sanción por el periodo de la suspensión o a partir de la cancelación de ella. También quedará anotado en la licencia de conducción digital si esta se encuentra suspendida o cancelada.</p> <p>La resolución de la autoridad de tránsito que establezca la responsabilidad e imponga la suspensión o cancelación de la licencia de conducción, deberá contener la prohibición expresa al infractor de conducir vehículos automotores durante el tiempo que se le suspenda o cancele la licencia.</p> <p>La notificación de la suspensión o cancelación de la licencia de conducción, se realizará de conformidad con las disposiciones aplicables del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.</p> <p>Una vez se encuentre en firme la resolución de la autoridad de tránsito mediante la cual cancela la licencia de conducción por las causales previstas en los numerales 6 y 7 de este artículo, se compulsarán 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>	

Texto radicado del PL 058 de 2024 Cámara	Articulado que se presenta para primer debate	Justificación
<p>Artículo 10. Modifíquese el artículo 10 de la Ley 769 del 2002, el cual quedará así:</p> <p><i>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.</i></p> <p><i>PARÁGRAFO.</i> 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 este no se encuentra a paz y salvo.</p> <p><i>PARÁGRAFO TRANSITORIO.</i> 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>Artículo 10. Modifíquese el artículo 10 de la Ley 769 del 2002, el cual quedará así:</p> <p><i>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.</i></p> <p><i>PARÁGRAFO.</i> 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 este no se encuentra a paz y salvo.</p> <p><i>PARÁGRAFO TRANSITORIO.</i> 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>	Sin modificaciones
<p>CAPÍTULO III</p> <p>Sistema de Licenciamiento Gradual para conductores noveles</p>	<p>CAPÍTULO III</p> <p>Sistema de Licenciamiento Gradual para conductores noveles</p>	Sin modificaciones
<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 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>	Sin modificaciones.

<p>Texto radicado del PL 058 de 2024 Cámara</p>	<p>Articulado que se presenta para primer debate</p>	<p>Justificación</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 período 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 período 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 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>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 período 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 período 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 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>Se elimina el aparte tachado toda vez que son tecnologías obsoletas para garantizar la integridad de la información. Actualmente aparece la licencia digital, que de manera segura contiene toda la identificación del documento.</p>

Texto radicado del PL 058 de 2024 Cámara	Articulado que se presenta para primer debate	Justificación
<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>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 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>	Sin modificaciones.
<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 Ministerio de Educación Nacional. <p>Estas Instituciones de Educación Superior deben garantizar la cobertura nacional para la realización de las pruebas, en el marco de la autonomía de las mismas y de conformidad con la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte, cuyo resultado será registrado en el sistema RUNT.</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 Ministerio de Educación Nacional. <p>Estas Instituciones de Educación Superior deben garantizar la cobertura nacional para la realización de las pruebas, en el marco de la autonomía de las mismas y de conformidad con la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte, cuyo resultado será registrado en el sistema RUNT.</p>	Para la licencia de aprendizaje para los vehículos de cuatro ruedas como para la de servicio público, se incluye la obligación de obtener un certificado de capacitación en conducción y la realización de exámenes médicos.

<p>Texto radicado del PL 058 de 2024 Cámara</p>	<p>Articulado que se presenta para primer debate</p>	<p>Justificación</p>
<p><i>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.</i></p> <p><i>En todo caso las entidades competentes suscribirán contratos donde se establezcan claramente las condiciones para realizar los exámenes.</i></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><i>Para la obtención de licencia de conducción plena para vehículos de dos y tres ruedas particulares se deben cumplir los siguientes requisitos:</i></p> <p>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.</p> <p>2. Tener una edad mínima de 18 años.</p> <p>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.</p> <p><i>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.</i></p> <p><i>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.</i></p>	<p><i>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.</i></p> <p><i>En todo caso las entidades competentes suscribirán contratos donde se establezcan claramente las condiciones para realizar los exámenes.</i></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><i>Para la obtención de licencia de conducción plena para vehículos de dos y tres ruedas particulares se deben cumplir los siguientes requisitos:</i></p> <p>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.</p> <p>2. Tener una edad mínima de 18 años.</p> <p>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.</p> <p><i>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.</i></p> <p><i>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.</i></p>	

Texto radicado del PL 058 de 2024 Cámara	Articulado que se presenta para primer debate	Justificación
<p><i>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.</i></p> <p><i>En todo caso las entidades competentes suscribirán contratos donde se establezcan claramente las condiciones para realizar los exámenes.</i></p> <p><i>Para vehículos particulares de cuatro ruedas:</i></p> <p><i>Los requisitos para obtener la licencia de conducción de aprendizaje para vehículos de cuatro ruedas particulares son los siguientes:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <i>1. Saber leer y escribir.</i> <i>2. Tener una edad mínima de 16 (dieciséis) años.</i> <i>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.</i> <p><i>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.</i></p> <p><i>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.</i></p> <p><i>En todo caso las entidades competentes suscribirán contratos donde se establezcan claramente las condiciones para realizar los exámenes.</i></p>	<p><i>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.</i></p> <p><i>En todo caso las entidades competentes suscribirán contratos donde se establezcan claramente las condiciones para realizar los exámenes.</i></p> <p><i>Para vehículos particulares de cuatro ruedas:</i></p> <p><i>Los requisitos para obtener la licencia de conducción de aprendizaje para vehículos de cuatro ruedas particulares son los siguientes:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <i>1. Saber leer y escribir.</i> <i>2. Tener una edad mínima de 16 (dieciséis) años.</i> <i>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.</i> <p><i>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.</i></p> <p><i>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.</i></p> <p><i>En todo caso las entidades competentes suscribirán contratos donde se establezcan claramente las condiciones para realizar los exámenes.</i></p> <p><i>4. Obtener un certificado de capacitación en conducción otorgado por un centro de enseñanza automovilística registrado ante el RUNT.</i></p>	

<p>Texto radicado del PL 058 de 2024 Cámara</p>	<p>Articulado que se presenta para primer debate</p>	<p>Justificación</p>
<p>Para la obtención de licencia de conducción plena de vehículos de cuatro ruedas particulares se deben cumplir los siguientes requisitos:</p> <p>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.</p> <p>2. Tener una edad mínima de 18 años.</p> <p>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 destrezas desarrolladas mientras se era titular de la licencia de conducción de aprendizaje.</p> <p>Estas Instituciones de Educación Superior deben garantizar la cobertura nacional para la realización de las pruebas, en el marco de la autonomía de las mismas y de conformidad con la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte, cuyo resultado será registrado en el sistema 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>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>	<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 de vehículos de cuatro ruedas particulares se deben cumplir los siguientes requisitos:</p> <p>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.</p> <p>2. Tener una edad mínima de 18 años.</p> <p>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 destrezas desarrolladas mientras se era titular de la licencia de conducción de aprendizaje.</p> <p>Estas Instituciones de Educación Superior deben garantizar la cobertura nacional para la realización de las pruebas, en el marco de la autonomía de las mismas y de conformidad con la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte, cuyo resultado será registrado en el sistema 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>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>	

<p>Texto radicado del PL 058 de 2024 Cámara</p>	<p>Articulado que se presenta para primer debate</p>	<p>Justificación</p>
<p>1. Para obtener la licencia de conducción de aprendizaje se requiere tener una edad mínima de 18 años.</p> <p>2. Para obtener la licencia de conducción plena se requiere tener una edad mínima de veinte (20) años.</p> <p>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 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. 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>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>1. Para obtener la licencia de conducción de aprendizaje se requiere tener una edad mínima de 18 años.</p> <p>2. Para obtener la licencia de conducción plena se requiere tener una edad mínima de veinte (20) años.</p> <p>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 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. 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>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>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>Texto radicado del PL 058 de 2024 Cámara</p>	<p>Articulado que se presenta para primer debate</p>	<p>Justificación</p>
<p><i>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.</i></p> <p><i>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.</i></p>	<p><i>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.</i></p> <p><i>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.</i></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"> 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 p. m. 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 p. m. 	<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"> 5. No pueden conducir con pasajeros. 6. No pueden conducir en vías interurbanas. 7. Deben conducir entre las 5:00 am y las 8:00 p. m. 8. 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"> 4. Deben conducir con un acompañante mayor titular de una licencia de conducción plena. 	<p>Sin modificaciones.</p>

Texto radicado del PL 058 de 2024 Cámara	Articulado que se presenta para primer debate	Justificación
<p>3. No pueden conducir en vías interurbanas.</p> <p>Parágrafo. El incumplimiento de estas restricciones tendrá como sanción la reducción de 4 (cuatro) puntos en el Sistema de Sanción por Puntos y la inmovilización del vehículo.</p>	<p>5. Deben conducir entre las 5:00 am y las 8:00 p. m.</p> <p>6. No pueden conducir en vías interurbanas.</p> <p>Parágrafo. El incumplimiento de estas restricciones tendrá como sanción la reducción de 4 (cuatro) puntos en el Sistema de Sanción por Puntos y la inmovilización del vehículo.</p>	
CAPÍTULO IV	CAPÍTULO IV	Se realiza un ajuste de
Disposiciones generales	Disposiciones generales finales	forma.
<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, que al ser transportados no cumplan con los parámetros establecidos por el Ministerio. Para tal efecto, el Ministerio de Transporte expedirá una reglamentación dentro de los 6 (seis) meses siguientes a la expedición de esta ley, que deberá priorizar la protección prevalente de todos los menores contemplando al menos los criterios técnicos de seguridad según edad o talla, elementos de protección, tipo de licencia, cilindraje, velocidad e identificación del acompañante en el vehículo motor de dos y tres ruedas.</p> <p>C.41. Conducir motocicleta con menores de 10 años a más de 30 kilómetros por hora.</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, que al ser transportados no cumplan con los parámetros establecidos por el Ministerio. Para tal efecto, el Ministerio de Transporte expedirá una reglamentación dentro de los 6 (seis) meses siguientes a la expedición de esta ley, que deberá priorizar la protección prevalente de todos los menores contemplando al menos los criterios técnicos de seguridad según edad o talla, elementos de protección, tipo de licencia, cilindraje, velocidad e identificación del acompañante en el vehículo motor de dos y tres ruedas.</p> <p>C.41. Conducir motocicleta con menores de 10 años a más de 30 kilómetros por hora.</p>	Sin modificaciones
<p>Artículo 17. Responsabilidad de los padres frente a la conducción de menores de 16 años de edad. Modifíquese el literal D.1 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>D.1. Guiar un vehículo sin haber obtenido la licencia de conducción correspondiente. Además, el vehículo será inmovilizado en el lugar de los hechos, hasta que este sea retirado por una persona autorizada por el infractor con licencia de conducción.</p> <p>En el caso de que un menor de 16 años sea detenido conduciendo un vehículo, quien ostente la patria potestad del menor y el propietario del vehículo serán responsables solidariamente de la multa del presente literal.</p>	<p>Artículo 17. Responsabilidad de los padres frente a la conducción de menores de 16 años de edad. Modifíquese el literal D.1 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>D.1. Guiar un vehículo sin haber obtenido la licencia de conducción correspondiente. Además, el vehículo será inmovilizado en el lugar de los hechos, hasta que este sea retirado por una persona autorizada por el infractor con licencia de conducción.</p> <p>En el caso de que un menor de 16 años sea detenido conduciendo un vehículo, quien ostente la patria potestad del menor y el propietario del vehículo serán responsables solidariamente de la multa del presente literal.</p>	Sin modificaciones.
<p>Artículo 18. 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>Esta ley rige a partir del momento de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.</p>	<p>Artículo 18. 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>Esta ley rige a partir del momento de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.</p>	Sin modificaciones.

8. Proposición

Por las anteriores consideraciones expuestas en el desarrollo de los párrafos anteriores, me permito presentar ponencia positiva al **Proyecto de Ley número 058 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 solicitamos 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.

Del honorable Representante,



DANIEL CARVALHO MEJÍA
Coordinador ponente



HERNANDO GONZÁLEZ
Ponente

9. TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 058 DE 2024 CÁMARA

PROYECTO DE LEY NÚMERO 058 DE 2024 CÁMARA

por la 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.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

CAPÍTULO I

Objeto y principios

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 con 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 2º. Principios generales. 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.

CAPÍTULO II

Sistema de sanción por puntos

Artículo 3º. Creación del Sistema de Sanción por Puntos. Créase el Sistema de Sanción por Puntos, sistema que tiene como finalidad aumentar

el nivel de cumplimiento de las normas de tránsito a través de la asignación 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.

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

Artículo 4º. 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.

Artículo 5º. 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:

A. Se descontarán 4 puntos por la comisión de las infracciones del literal B del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, excepto en el caso de la infracción B.22 en la que se descontarán 15 puntos.

B. Se descontarán 6 puntos por la comisión de las infracciones del literal C del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, excepto en los casos de las infracciones C.6, C.24, C.32, C.35, C.38 en los cuales se descontarán 10 puntos y en el caso de la infracción C.5 en el cual se descontarán 15 puntos.

C. Se descontarán 15 puntos por la comisión de las infracciones del literal D, E y F del artículo 131 de la Ley 769 de 2002 y por exceder la velocidad máxima permitida por más de 20 km/h.

Parágrafo 1º. 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.

Parágrafo 2º. 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.

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

A. La suspensión automática de la licencia de conducción por 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.

Artículo 7°. Recuperación parcial del puntaje.

El conductor que cometa las infracciones del 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.

El conductor que cometa las infracciones del literal B del artículo 5° 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.

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

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

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

En la orden de comparendo se le informará al ciudadano los puntos 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.

Una vez la imposición de la multa quede en firme, la autoridad de tránsito tendrá un (1) día hábil para realizar el descuento de los puntos en el SIMIT.

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

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

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

La licencia de conducción se cancelará:

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 8° 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. Conducir con 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.

PARÁGRAFO. La suspensión o cancelación de la Licencia de Conducción implica la entrega obligatoria del documento a la autoridad de tránsito competente para imponer la sanción por el periodo de la suspensión o a partir de la cancelación de ella. También quedará anotado en la licencia de conducción digital si esta se encuentra suspendida o cancelada.

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

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

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

Transcurridos veinticinco (25) años desde la cancelación, el conductor podrá volver a solicitar una nueva licencia de conducción.

Artículo 10. Modifíquese el artículo 10 de la Ley 769 del 2002, el cual quedará así:

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.

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.

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.

CAPÍTULO III

Sistema de Licenciamiento Gradual para conductores noveles

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.

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.

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

Artículo 12. Modifíquese el artículo 17 de la Ley 769 del 2002 el cual quedará así:

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

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

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

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

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

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

Artículo 13. Modifíquese el artículo 18 de la Ley 769 del 2002 el cual quedará así:

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

Artículo 14. Modifíquese el artículo 19 de la Ley 769 del 2002 el cual quedará así:

Artículo 19. Requisitos mínimos. *Para obtener la licencia de conducción para vehículos automotores*

se debe acreditar el cumplimiento de los requisitos mínimos mencionados en este artículo, siguiendo el Sistema de Licenciamiento Gradual.

Para vehículos particulares de dos y tres ruedas:

Los requisitos para obtener la licencia de conducción de aprendizaje para vehículos particulares de dos y tres ruedas son los siguientes:

1. Saber leer y escribir.
2. Tener una edad mínima de 16 (dieciséis) años.
3. Aprobar los exámenes teóricos y prácticos de conducción, practicados por Instituciones de Educación Superior de Naturaleza Pública reconocidas por el Ministerio de Educación Nacional.

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

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

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

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

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

Para la obtención de licencia de conducción plena para vehículos de dos y tres ruedas particulares se deben cumplir los siguientes requisitos:

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 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.

Para vehículos particulares de cuatro ruedas:

Los requisitos para obtener la licencia de conducción de aprendizaje para vehículos de cuatro ruedas particulares son los siguientes:

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.

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

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

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

5. Presentar certificado en el que conste una condición idónea, la aptitud física, mental y de

coordinación motriz para conducir, expedido por una Institución Prestadora de Salud o por un Centro de Reconocimiento de conductores registrado ante el RUNT.

Para la obtención de licencia de conducción plena de vehículos de cuatro ruedas particulares se deben cumplir los siguientes requisitos:

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 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.

Para vehículos de servicio público:

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:

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 período 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. 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.

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

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

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.

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 período de aprendizaje, este podrá optar por solo adquirir la licencia de forma digital.

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

Parágrafo 2°. Los contenidos de los exámenes teóricos y prácticos para la obtención de la licencia de conducción de aprendizaje y plena serán definidos por el Ministerio de Educación en coordinación con el Ministerio de Transporte.

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.

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.

Artículo 15. Modifíquese el artículo 20 de la Ley 769 del 2002 el cual quedará así:

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

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

Los titulares de las licencias de conducción de aprendizaje para vehículos de dos y tres ruedas particulares tendrán las siguientes restricciones:

1. No pueden conducir con pasajeros.
2. No pueden conducir en vías interurbanas.
3. Deben conducir entre las 5:00 a. m. y las 8:00 p. m.
4. Deben conducir únicamente vehículos de dos y tres ruedas con un cilindraje menor o igual a 125 cc o su equivalente en potencia.

Los titulares de las licencias de conducción de aprendizaje para vehículos de cuatro ruedas particulares tendrán las siguientes restricciones:

1. Deben conducir con un acompañante mayor titular de una licencia de conducción plena.
2. Deben conducir entre las 5:00 a. m. y las 8:00 p. m.
3. No pueden conducir en vías interurbanas.

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

CAPÍTULO IV

Disposiciones finales

Artículo 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:

C.40. Conducir motocicleta con menores de edad, que al ser transportados no cumplan con los parámetros establecidos por el Ministerio. Para tal efecto, el Ministerio de Transporte expedirá una reglamentación dentro de los 6 (seis) meses siguientes a la expedición de esta ley, que deberá priorizar la protección prevalente de todos los menores contemplando al menos los criterios técnicos de seguridad según edad o talla, elementos de protección, tipo de licencia, cilindraje, velocidad e identificación del acompañante en el vehículo motor de dos y tres ruedas.

C.41. Conducir motocicleta con menores de 10 años a más de 30 kilómetros por hora.

Artículo 17. Responsabilidad de los padres frente a la conducción de menores de 16 años de

edad. Modifíquese el literal D.1 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

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

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

Artículo 18. 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.

Esta ley rige a partir del momento de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

De los honorables Representantes,


DANIEL CARVALHO MEJÍA
Coordinador ponente


HERNANDO GONZÁLEZ
Ponente

* * *

INFORME DE PONENCIA POSITIVA PARA PRIMER DEBATE EN LA CÁMARA DE REPRESENTANTES DE LA REPÚBLICA AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 255 DE 2024 CÁMARA

por medio de la cual la República de Colombia rinde público homenaje a las víctimas de la Guerra de los Mil Días, se exalta la Basílica Menor del Voto Nacional como signo de reconciliación y de paz, y se dictan otras disposiciones – Ley el Voto Nacional.

Bogotá, D. C., septiembre de 2024

Honorable Presidente

DAVID ALEJANDRO TORO RAMÍREZ

Comisión Segunda de la H. Cámara de Representantes

Ciudad


Referencia. Informe de Ponencia para Primer Debate en la Cámara de Representantes de la República al Proyecto de Ley número 255 de 2024 Cámara, por medio de la cual la República de Colombia rinde público homenaje a las víctimas de la Guerra de los Mil Días, se exalta la Basílica Menor del Voto Nacional como signo de reconciliación y de paz, y se dictan otras disposiciones – Ley el Voto Nacional.

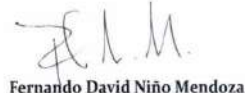
Respetado señor presidente Toro:

En cumplimiento de la designación que nos hiciera la Mesa Directiva de la Comisión Segunda

de la Honorable Cámara de Representantes, y de conformidad con los artículos 150, 153 y 156 de la Ley 5ª de 1992, de la manera más atenta y dentro del término establecido para tal efecto, procedemos a rendir informe de PONENCIA POSITIVA para Primer Debate al Proyecto de Ley número 255 de 2024 Cámara, *por medio de la cual la República de Colombia rinde público homenaje a las víctimas de la Guerra de los Mil Días, se exalta la Basílica Menor del Voto Nacional como signo de reconciliación y de paz, y se dictan otras disposiciones – Ley el Voto Nacional.*

Cordialmente,


Luis Miguel López Aristizábal
Representante a la Cámara
Partido Conservador
Ponente Coordinador


Fernando David Niño Mendoza
Representante a la Cámara
Partido Conservador
Ponente

INFORME DE PONENCIA PARA
PRIMER DEBATE EN LA CÁMARA DE
REPRESENTANTES DE LA REPÚBLICA AL
PROYECTO DE LEY NÚMERO 255 DE 2024
CÁMARA

por medio de la cual la República de Colombia rinde público homenaje a las víctimas de la Guerra de los Mil Días, se exalta la Basílica Menor del Voto Nacional como signo de reconciliación y de paz, y se dictan otras disposiciones – Ley el Voto Nacional.

I. TRÁMITE DEL PROYECTO DE LEY

El Proyecto de Ley número 255 de 2024 Cámara, *por medio de la cual la República de Colombia rinde público homenaje a las víctimas de la Guerra de los Mil Días, se exalta la Basílica Menor del Voto Nacional como signo de reconciliación y de paz, y se dictan otras disposiciones – Ley el Voto Nacional,* fue radicado el día 28 de agosto de 2024 en la Secretaría General de la Cámara de Representantes dentro de la Legislatura 2024-2025.

Mediante Oficio CSCP - 3.2.02.138/2024(IS) de fecha 12 de septiembre de 2024, enviado por el Secretario de la Comisión Segunda Constitucional Permanente, doctor **Juan Carlos Rivera Peña**, nos designaron en calidad de ponentes, razón por la cual procedemos a rendir informe de ponencia para primer debate, dentro del término legal.

El proyecto fue publicado en la *Gaceta del Congreso* número 1286 de 2024.

II. OBJETO DEL PROYECTO DE LEY

El presente proyecto de ley tiene como propósito que la República de Colombia rinda público homenaje y se asocie al reconocimiento de las víctimas de la Guerra de los Mil Días. Igualmente, busca exaltar la Basílica Menor del Sagrado Corazón de Jesús - Iglesia del Voto Nacional, dada su trascendencia histórico-cultural y lo que representa para los colombianos como signo de reconciliación y de paz.

III. NECESIDAD DE LA INICIATIVA

La presente iniciativa se justifica en el sentido de la importancia de reconocer un hecho significativo en la historia de nuestro país, como lo fue la Guerra de los Mil Días, pero también un acontecimiento trascendental que dio esperanza y fue signo concreto de la búsqueda y consecución de la paz en ese momento particular de la historia: la construcción de la Basílica del Voto Nacional. Para tal fin, se propone abordar este capítulo desde dos aristas: a) el contexto histórico, y b) el valor histórico, estético y simbólico de la Basílica Menor del Sagrado Corazón de Jesús – El Voto Nacional.

a) Contexto histórico

• Guerra de los Mil Días

En 1899 inició la Guerra de los Mil Días, la última y más cruenta guerra civil del siglo XIX en Colombia. Este conflicto (1899-1902) enfrentó a liberales y conservadores y dejó un saldo de 100.000 muertos², una crisis económica y la separación definitiva de Panamá en 1903³.

Los contemporáneos de finales del siglo XIX eran conscientes de vivir en un periodo de transición, que llevaba en su seno profundas contradicciones, sin saber qué les depararía el nuevo siglo. Así pues, se sentían los hombres que hacían historia al final del siglo XIX en Colombia. En 1899 empezó una guerra civil, la llamada **Guerra de los Mil Días**. Este enfrentamiento significó la culminación de una serie de guerras civiles que marcaron el siglo XIX. Aunque el conflicto armado entre liberales y conservadores no afectó a todas las regiones de la misma manera, dividió a la población más que nunca. **Fue quizá la guerra más desastrosa, tanto en lo referente a los daños ocasionados en la economía nacional como en relación con las bajas humanas registradas.** Un año después del final de la guerra se separó el departamento de Panamá. Esto se debió a la fragilidad del concepto nacional de Colombia que tenía un sistema político poco apto para asistir a la negociación del problema más urgente de la agenda internacional del país: la transacción de los derechos para excavar y construir por territorio colombiano un canal que uniría el océano Atlántico con el Pacífico en favor de los Estados Unidos. Con la ocupación de Cuba y Puerto Rico esta potencia se había establecido como poder hegemónico en la región, desplazando a las potencias europeas. No cabe duda de que la crisis que atravesó Colombia marcó un cambio fundamental en la conciencia nacional⁴.

² 39 000 muertes en total según estudios cliométricos recientes. Véase en: Meisel Roca, Adolfo y Romero Prieto, Julio E. “La mortalidad de la Guerra de los Mil Días, 1899-1902” (2017).

³ La Guerra de los Mil Días en el Archivo Señal Memoria. Disponible en: <https://www.senalmemoria.co/articulos/guerra-mil-dias-archivo-senal-memoria>.

⁴ Fischer, T. (1998). Antes de la separación de panamá: la guerra de los mil días, el contexto internacional y el canal. Universidad Nacional de Colombia.

Los enfrentamientos entre las tropas del gobierno conservador y los liberales alzados en armas se produjeron inicialmente en Santander, Cundinamarca y Panamá (en aquel momento departamento de Colombia). Posteriormente, alcanzaron otras regiones del país como Antioquia, Boyacá, Tolima, Cauca y la Costa Caribe; donde **se dio una guerra regular e irregular que afectó la vida cotidiana de sus habitantes debido a los combates, los reclutamientos forzados, las rivalidades partidistas y la miseria que la guerra produjo.**

En algunos momentos del desarrollo de este conflicto intervinieron, en apoyo de los bandos enfrentados, gobiernos extranjeros como el de Estados Unidos, Ecuador, Venezuela y los de algunos países centroamericanos. Después de 3 años, la guerra finalizó con los tratados de Neerlandia, Wisconsin y Chinacota, firmados en 1902 por las fuerzas beligerantes⁵.

Existe cierto consenso sobre las consecuencias económicas de la guerra. Por un lado, las exportaciones cayeron y las relaciones internacionales se deterioraron después de incumplirse el servicio de deuda externa (Holguín, 1908; Mitchener y Weidenmier, 2005). Por otra parte, la emisión de dinero para financiar el déficit fiscal produjo un drástico aumento de la oferta monetaria. En consecuencia, durante la guerra la moneda se devaluó año tras año y la inflación alcanzó su máximo histórico (Meisel, 1994). La guerra culminó con una pérdida material indiscutible: la profundización de la crisis económica y el desmembramiento de la nación como resultado de la separación de Panamá en 1903. Este tema ha sido muy discutido en la historiografía colombiana. **Sin embargo, menos atención ha recibido la pérdida de vidas humanas**⁶.

- **Nace una esperanza; el Voto Nacional**⁷:

Un voto es un deseo, una intención, es la manifestación de una opinión. La Iglesia del Voto Nacional se construyó cuando el país salía de la primera guerra del siglo XX, que dejó miles de víctimas y una sociedad desgarrada.

Con la construcción de este Templo, la Iglesia Católica junto con el Estado buscaron unir a la nación bajo un solo símbolo: el Sagrado Corazón.

⁵ La Guerra de los Mil Días en el Archivo Señal Memoria. *Ibid.*

⁶ “La mortalidad de la Guerra de los Mil Días, 1899-1902” (2017). *Ibid.*

⁷ Fuentes para este apartado: i) La Iglesia del Voto Nacional: un templo que buscó unir al país bajo el Sagrado Corazón (2022). Disponible en: <https://www.radionacional.co/cultura/historia-colombiana/iglesia-del-voto-nacional-origen-y-significado>; ii) 5 datos para entender la importancia de la restauración de la Iglesia del Voto Nacional (2020) Disponible en: <https://idpc.gov.co/5-datos-para-entender-la-importancia-de-la-restauracion-de-la-iglesia-del-voto-nacional/>, iii) Parroquia del Sagrado Corazón de Jesús | Basílica Menor del Voto Nacional. Disponible en: <https://votonacional.com.co/historia/>

La Guerra de los Mil Días (1899-1902) fue el motivo de su construcción. El impulsor de la obra fue el arzobispo de Bogotá de aquel entonces, Monseñor Bernardo Herrera Restrepo (1844 - 1928), quien había hecho sus estudios en París, donde se ordenó, y había sabido de la Comuna de París (1871) y de cómo habían sido ejecutados varios sacerdotes durante aquel periodo histórico en el que los obreros se tomaron el poder por 61 días.

Herrera se inspiró en la construcción de la Basílica del Sagrado Corazón en el barrio de Montmartre, la parte más alta de la ciudad, que se constituyó en un acto de reparación y reconocimiento a las víctimas tanto de la Guerra franco-prusiana (1870-1871) y también de la Comuna.

Para poner en marcha su iniciativa, el arzobispo Bernardo Herrera escribió y publicó un documento sobre los efectos desastrosos de las guerras llamando a la reconciliación de los colombianos, pidiendo al gobierno del presidente Marroquín la construcción de una basílica. Así, el arzobispo Herrera Restrepo tuvo la idea de hacer un Voto Nacional al Sagrado Corazón de Jesús. Con este voto se buscaba la intervención Divina para que se estableciera la paz en el país que en este momento pasaba por la llamada Guerra de los Mil Días. Ello aprovechando además que el Papa León XIII consagró el 11 de junio de 1899 el género humano al Sagrado Corazón de Jesús.

Con el Decreto número 820 del 18 de mayo de 1902, año del final de la Guerra de los Mil Días, en un terreno donado por la señora Rosa Calvo, el presidente Marroquín dio vía libre a la construcción del templo. Así, se iniciaron trámites para las obras en 1902. El diseño de estilo grecorromano fue elaborado por el arquitecto Julio Lombana. En 1911 el Arzobispo Bernardo Herrera Restrepo, le ofreció a los Claretianos la continuación final del templo, situación que asumen en 1912 y en 1918 culminaron las obras. El sacerdote claretiano Antonio Pueyo de Val, quien luego sería Obispo de Pasto, se puso al frente de las obras faltantes respetando los diseños del arquitecto Lombana. El templo fue consagrado por el Arzobispo Herrera Restrepo el 24 de septiembre de 1916.

La primera piedra para la Basílica se puso el 22 de junio. El fin de la Guerra de los Mil Días coincidió con el comienzo de la construcción del templo. La construcción de la iglesia terminó en 1918. En 1952 fue instalado el altar traído desde España. El Papa Pablo VI la elevó a Basílica Menor el 5/4 de febrero de 1964. En 1975 se la declaró monumento nacional.

En la Basílica aparece reiteradamente en las columnas y los muros la palabra paz.

La Basílica del Voto Nacional fue declarada como Bien de Interés Cultural (BIC) del Distrito Capital, mediante el Decreto Distrital 606 de 2001. Por su parte, **el Ministerio de Cultura mediante la Resolución número 1402 de 2012, declaró como Bien de Interés Cultural del Ámbito Nacional**

(BICN) la Basílica del Voto Nacional, al reconocer en ella la confluencia de los criterios histórico, estético y simbólico.

b) Valor histórico, estético y simbólico de la Basílica del Voto Nacional

• Valor histórico:

En 1902, durante la Guerra de los Mil Días, la población civil se puso de acuerdo con la Iglesia para construir un templo dedicado al Sagrado Corazón de Jesús como ofrenda para alcanzar la paz.

Tal guerra terminó cuatro meses después de la consagración del templo, el 21 de noviembre de 1902, con la firma del Tratado de Wisconsin, que acabó oficialmente con la confrontación.



• Valor estético

En el interior del templo, además de la ornamentación de columnas y arcadas, hay ocho lienzos pintados por Ricardo Acevedo Bernal, colocados en el cielo falso, y dos en los altares laterales. El mismo artista diseñó los vitrales, los altares, la mayor parte de la obra en mármol y el monumento al Sagrado Corazón de Jesús, ejecutado por la Casa Granada, de Madrid (España).

En 1919 se instaló el mosaico del piso, y en 1920 el pintor Acevedo Bernal concluyó los lienzos del cielo falso y de los altares. En el año 1927 se instaló el alumbrado de arcos y cornisas interiores y se perfeccionó la fachada del templo colocando los capiteles que faltaban.

Desde los ocho altares dedicados a las ocho provincias colombianas de entonces, pasando por el gigantesco Cristo del altar mayor, de bronce, mármol y madera (construido en España), hasta las dos cúpulas -la trasera de 75 metros, una de las más altas de América-, cada elemento refleja la monumentalidad del templo.

En el año 1932 se inauguraron el presbiterio, el crucero, el ábside y la cripta. La cúpula fue levantada en 1938, año en que se cumplía el cuarto centenario de la fundación “de la muy noble y leal ciudad de Santa Fe de Bogotá” y fue bendecida por Monseñor Ismael Perdomo el 21 de agosto de ese año. Dicha cúpula está cubierta con 3000 bloques de cristal que forman el tricolor nacional.

El monumento del Sagrado Corazón de Jesús se encuentra sobre un pedestal de mármol negro con vetas blancas. El pedestal tiene cuatro metros de diámetro por cinco de alto, con forma de cruz griega en la base. Remata en una plataforma de madera dorada que se acopla a la misma figura del pedestal. En ella se pueden contemplar doce planchas de plata repujada, con esmaltes, que ostentan los escudos de diversas capitales de los departamentos colombianos y arquidiócesis antiguas. Cuatro láminas grandes de bronce dorado y cincelado, en la parte superior, representan pasajes bíblicos.

El altar mayor se encuentra separado del monumento por una gradería de mármol blanco que forma un soto cuerpo con el expositor y el sagrario. Fue ideado por la Casa Granada y ejecutado con variedad de mármoles, entre los que prevalece el blanco en la mesa del altar y en las gradas que dan al plano del presbiterio, que está revestido de losas, del mismo tono. En el frontal, debajo de la mesa, hay tres bajorrelieves de bronce dorado sobre mármoles granate y oro antiguo que representan símbolos del Antiguo Testamento. En el altar mayor montan guardia dos ángeles de estilo barroco moderno, tallados en madera por la Casa Granada de Madrid (España), de casi dos metros de alto cada uno. Fueron estrenados el día 21 de agosto de 1960.

La fachada de piedra -con grandes puertas de madera- elaborada en lenguaje neoclásico, tiene en su decoración profusas tallas de la imagen del Sagrado Corazón de Jesús.

Coronando el hastial se encuentra una pequeña puerta, similar a las de los relojes de las iglesias medievales, por la que hace su aparición la imagen del Sagrado Corazón en actitud de bendecir cuando el reloj de la iglesia señala las horas litúrgicas.



- Valor simbólico:

El Voto Nacional es considerado el templo de todos los colombianos y el símbolo de la paz que surge en el corazón de la República. La construcción de esta Basílica menor se hizo posible gracias a la iniciativa del arzobispo Herrera Restrepo, al mandato del Congreso Nacional, al aporte de la Nación y al respaldo del pueblo, que tenía fe en la paz de Colombia.

Para proteger el templo del proceso de renovación de todo el sector se ha delimitado como zona de influencia la manzana donde se ubica la Basílica y la Plaza de los Mártires.

Cabe indicar que los valores del inmueble son los mismos originalmente considerados; el reconocimiento y la apropiación por parte de la comunidad siguen vigentes en su imaginario.



c) Importancia de la Basílica del Voto Nacional en el Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026

De acuerdo con la respuesta allegada el 31 de julio de 2024 por parte del Ministerio de las Culturas, las Artes y los Saberes, como consecuencia de un derecho de petición, esta cartera ministerial expresó la

importancia de la Basílica del Voto Nacional a la luz del Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026, en los siguientes términos:

Se recuerda que el Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026, Ley 2294 de 2023 “Colombia Potencia Mundial de la Vida”, tiene como objetivo “sentar las bases para que el país se convierta en un líder de la protección de la vida a partir de la construcción de un nuevo contrato social que propicie la superación de injusticias y exclusiones históricas, la no repetición del conflicto, el cambio de nuestro relacionamiento con el ambiente y una transformación productiva sustentada en el conocimiento y en armonía con la naturaleza.”

Así mismo, el artículo 2º consagra como parte integral del Plan Nacional de Desarrollo las “Bases” dentro de las cuales se encuentra: “b. Reconocimiento, salvaguardia y fomento de la memoria viva, el patrimonio, las culturas y los saberes. Se salvaguardarán los oficios, prácticas y saberes colectivos de las comunidades, grupos étnicos y lugares de memoria. Se fortalecerán los procesos de formación, investigación, valoración, protección y divulgación del patrimonio arqueológico, urbano, museológico, audiovisual, bibliográfico, archivístico y lingüístico. Se identificarán, fortalecerán y promoverán, junto con las comunidades y grupos étnicos, los conocimientos, prácticas y saberes, que puedan ser objeto de apropiación social para la mitigación del cambio climático y la protección de la biodiversidad. Se fortalecerán los patrimonios vivos como motores del desarrollo sostenible, centrado en las comunidades que los habitan mediante la generación de acciones que mitiguen los impactos de la urbanización contemporánea a través de la defensa y dignificación de la vida y del cuidado del medio ambiente. Con el fin de asegurar la preservación de los Bienes de Interés Cultural (BIC) y la apropiación social de su valor cultural, se definirán lineamientos que permitan mejorar los procesos de enajenación de estos bienes y garanticen su preservación; adicionalmente, en el caso de bienes que pudieran ser reconocidos como Bienes de Interés Cultural (BIC), se establecerán mecanismos orientados a su protección en tanto se surte su respectivo proceso de declaratoria”.

La Iglesia del Voto Nacional es valorada como templo de todos los colombianos y un símbolo de paz. Según los estudios contratados en 2013 por el Instituto Distrital de Patrimonio Cultural (IDPC), la propuesta de construcción del inmueble estuvo relacionada con la intención de Bernardo Herrera de construir un símbolo de reconciliación entre los actores del conflicto de la Guerra de los Mil Días y la existencia de una ermita que debía ser concluida en un templo consagrado al Sagrado Corazón de Jesús. A finales de 1891 fue efectuado el Plebiscito Nacional Colombiano, realizado mediante la consagración de un alto número de municipios al Sagrado Corazón de Jesús, este proceso abarcó a toda la geografía nacional y se dejó plasmado en la construcción de las capillas ubicadas en las naves laterales. Por lo tanto, es la única edificación que representa la consagración del país al Sagrado Corazón y al voto por Itenida (sic) en la Resolución número 1402 del 16 de julio de 2012 (negrita fuera del original).

d) Necesidad de intervención y restauración de la Basílica del Voto Nacional

Dentro de las necesidades recientes de la Basílica del Voto Nacional se encuentra llevar a cabo la Fase de Restauración número 3 que comprende: casa parroquial y patio posterior, naves, rondas y reforzamiento estructural.

En el informe de evaluación estructural del 2019 presentado por la firma de consultoría Evaluación Estructural se concluye:

“Al interior de la basílica, a nivel de piso en las zonas del acceso bajo el cuerpo del coro, la nave central y naves laterales, se observan una serie de hundimientos que están afectando el mosaico del piso en concentraciones mayores hacia el costado sur occidental en la unión entre la nave central y el presbiterio” Página 21.

“Los elementos no estructurales representativos de las rondas corresponden a los ábsides y vitrales, los cuales deben ser intervenidos para los daños que presentan, mejorar la condición de apoyo inferior y el tratamiento de juntas. Al igual que los elementos no estructurales y bienes muebles contenidos en las naves laterales el riesgo de daño es alto” Página 49.





La no intervención o la intervención tardía en la precitada Basílica pone en riesgo este Patrimonio Cultural de la Nación y del Distrito, toda vez que no se ha podido realizar el reforzamiento estructural, cuestión que a su turno la expone a su destrucción total ante eventos sísmicos o sucesos naturales.

IV. IMPACTO FISCAL

A la luz de lo previsto en el artículo 7° de la Ley 819 de 2003, la presente iniciativa cumple con los parámetros de ley, toda vez que se mantiene dentro de los términos de la mera autorización y es responsable con los estándares de disciplina fiscal vigente.

V. CONFLICTO DE INTERÉS


El presente proyecto de ley es de carácter general, sin embargo, en cumplimiento de la Ley 2003 de 2019, se hace la salvedad que puede encontrarse en la esfera privada de cada uno de los congresistas que examinen el presente proyecto, otros elementos que puedan derivarse o entenderse como generadores de conflicto de interés, razón por la cual, lo aquí advertido no exonera a cada uno de los congresistas de examinar minuciosamente la habilitación ética y legal para conocer y votar este proyecto, y en caso de existir, ponerlos de presente a la célula legislativa correspondiente.


VI. PROPOSICIÓN

Por lo anteriormente expuesto, solicitamos a los Honorables miembros de la Comisión Segunda de Cámara **DAR PRIMER DEBATE** y aprobar el Proyecto de Ley número 255 de 2024 Cámara, *por medio de la cual la República de Colombia rinde*

público homenaje a las víctimas de la Guerra de los Mil Días, se exalta la Basílica Menor del Voto Nacional como signo de reconciliación y de paz, y se dictan otras disposiciones – Ley el Voto Nacional, de conformidad con el texto propuesto en el proyecto radicado.

De los Congresistas,


Luis Miguel López Tristizábal
Representante a la Cámara
Partido Conservador
Ponente Coordinador


Fernando David Niño Mendoza
Representante a la Cámara
Partido Conservador
Ponente

TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE EN LA COMISIÓN SEGUNDA DE LA CÁMARA DE REPRESENTANTES AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 255 DE 2024 CÁMARA

por medio de la cual la República de Colombia rinde público homenaje a las víctimas de la Guerra de los Mil Días, se exalta la Basílica Menor del Voto Nacional como signo de reconciliación y de paz, y se dictan otras disposiciones – Ley el Voto Nacional.

**El Congreso de Colombia
DECRETA:**

Artículo 1°. Objeto. La presente ley busca que la República de Colombia rinda público homenaje y se asocie al reconocimiento de las víctimas de la Guerra de los Mil Días, así como exaltar la Basílica

Menor del Sagrado Corazón de Jesús - Iglesia del Voto Nacional, dada su trascendencia histórico-cultural y lo que representa para los colombianos como signo de reconciliación y de paz.

Artículo 2°. Reconocimiento. Declárese el 22 de junio de cada año como el “día del reconocimiento a las víctimas de la Guerra de los Mil Días, y día de la búsqueda de la paz social y la reconciliación política”.

En este día, las entidades públicas del orden nacional y territorial deberán implementar políticas, planes, acciones, eventos, foros, homenajes y/o audiencias públicas tendientes a recordar a las víctimas de la Guerra de los Mil Días, y encaminadas hacia la búsqueda de la paz social y la reconciliación política, como forma de evitar que se repitan hechos dolorosos para el país como consecuencia de la violencia.

Las entidades de naturaleza privada propenderán por igual fin, en el marco de su autonomía y competencias.

Parágrafo. Cada año, en virtud del “Día del reconocimiento a las víctimas de la Guerra de los Mil Días, y día de la búsqueda de la paz social y la reconciliación política”, la Presidencia de la República, las Altas Cortes y el Congreso de la República, en coordinación con la Alcaldía Mayor de Bogotá, llevarán a cabo un homenaje público que persiga el fin previsto en este artículo, el cual tendrá lugar en la “Plaza de los Mártires” o el sitio que haga sus veces.

Artículo 3°. Declaratoria. Sin perjuicio de la declaratoria que ha sido otorgada por parte del Ministerio de las Culturas, las Artes y los Saberes, el Congreso de la República declara la Basílica Menor del Sagrado Corazón de Jesús - Iglesia del Voto Nacional como Bien de Interés Cultural del ámbito Nacional (BICN), al reconocer en ella la confluencia de los criterios histórico, estético y simbólico.

Artículo 4°. Autorización. Autorícese al Gobierno nacional para que, de conformidad con los artículos 288, 334, 341, 345, 356 y 357 de la Constitución Política y de las competencias establecidas en la Ley 715 de 2001, incluya en el Presupuesto General de la Nación las partidas presupuestales necesarias para concurrir con las siguientes obras de utilidad pública y de interés social para el fortalecimiento de los referentes históricos y culturales que aportan a la memoria de la violencia padecida en Colombia y a la búsqueda de la paz y la reconciliación:

a. Salvaguardar y proteger la Basílica Menor del Sagrado Corazón de Jesús - Iglesia del Voto Nacional como Bien de Interés Cultural del ámbito Nacional (BICN), mediante acciones tales como la restauración y mantenimiento de su patrimonio arquitectónico histórico, que incluye atrio, cuerpo de fachadas, coro, sotocoro, presbiterio, transepto, criptas, cúpula, casa parroquial, patio posterior, naves, rondas y reforzamiento estructural, así como la protección del paisaje urbano, las calles aledañas, y la articulación de su oferta de turismo.

b. Salvaguardar y proteger la Plaza de los Mártires, incluyendo el Obelisco a los Mártires de la Independencia, a través de obras de remodelación y/o mantenimiento.


Parágrafo. Los procesos de contratación que se adelanten en desarrollo de la presente ley se sujetarán en todo al Estatuto General de la Contratación Pública. Asimismo, en cuanto sea procedente, se deberá utilizar el pliego tipo.

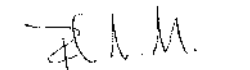
Artículo 5°. Facultades. Las autorizaciones de gastos otorgadas al Gobierno nacional en virtud de esta ley se incorporarán en el Presupuesto General de la Nación, de acuerdo con las normas orgánicas en materia presupuestal, en primer lugar, reasignando los recursos hoy existentes en cada órgano ejecutor, sin que ello implique un aumento del presupuesto, y, en segundo lugar, de acuerdo con las disponibilidades que se produzcan en cada vigencia fiscal.

Artículo 6°. Producto audiovisual. Autorícese al Gobierno nacional para incorporar los recursos necesarios con el propósito de financiar la creación de un producto audiovisual que narre de manera objetiva la Guerra de los Mil Días y destaque la historia e importancia de la Basílica Menor del Sagrado Corazón de Jesús - Iglesia del Voto Nacional como signo de reconciliación y de paz en Colombia.

Artículo 7°. Vigencia y derogatorias. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

De los Congresistas,


Luis Miguel López Aristizábal
Representante a la Cámara
Partido Conservador
Ponente Coordinador


Fernando David Niño Mendoza
Representante a la Cámara
Partido Conservador
Ponente

CONTENIDO

Gaceta número 1501 - jueves, 19 de septiembre de 2024	
CÁMARA DE REPRESENTANTES	
PONENCIAS	Págs.
Informe de ponencia positiva para primer debate Texto propuesto en la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes del Proyecto de Ley número 058 de 2024 Cámara, por el cual se dicta 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
Informe de Ponencia positiva para Primer Debate texto propuesto en la Cámara de Representantes de la República al Proyecto de ley número 255 de 2024 Cámara, por medio de la cual la República de Colombia rinde público homenaje a las víctimas de la Guerra de los Mil Días, se exalta la Basílica Menor del Voto Nacional como signo de reconciliación y de paz, y se dictan otras disposiciones – Ley el Voto Nacional.	33