

<p>ARTÍCULO 37. VIGENCIA Y DEROGATORIAS. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.</p> <p>PARÁGRAFO TRANSITORIO. Hasta la entrada en operación del sistema de sanción por puntos y del sistema de licenciamiento gradual para conductores noveles continuará aplicándose el texto vigente de los artículos 17, 18, 20, 24, 26 y 124, así como el del penúltimo inciso del artículo 19 de la Ley 769 de 2002. Una vez transcurridos los seis (6) meses de que trata el artículo 28 de la presente ley, los referidos artículos y el penúltimo inciso del artículo 19 serán sustituidos por lo dispuesto en los artículos 16, 17, 21, 22, 23, 24 y 25 de la presente ley, según corresponda. Así mismo, el artículo 27 de esta ley entrará a regir una vez se cumpla dicho término.</p>	<p>ARTÍCULO 37 38. VIGENCIA Y DEROGATORIAS. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.</p> <p>PARÁGRAFO TRANSITORIO. Hasta la entrada en operación del sistema de sanción por puntos y del sistema de licenciamiento gradual para conductores noveles continuará aplicándose el texto vigente de los artículos 17, 18, 20, 24, 26 y 124, así como el del penúltimo inciso del artículo 19 de la Ley 769 de 2002. Una vez transcurridos los seis (6) meses de que trata el artículo 28 de la presente ley, los referidos artículos y el penúltimo inciso del artículo 19 serán sustituidos por lo dispuesto en los artículos 16, 17, 21, 22, 23, 24 y 25 de la presente ley, según corresponda. Así mismo, el artículo 27 de esta ley entrará a regir una vez se cumpla dicho término.</p>	<p>Se modifica únicamente la numeración del artículo como consecuencia de la adición del artículo 10.</p>
---	---	---

**IV. CONTENIDO Y JUSTIFICACIÓN DEL TEXTO
PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE EN SENADO**

El texto propuesto para segundo debate está integrado por treinta y ocho (38) artículos.

El **ARTÍCULO 1** establece el objeto de la ley: fortalecer la seguridad vial mediante la creación y regulación de dos instrumentos complementarios, el sistema de sanción por puntos y el sistema de licenciamiento gradual para conductores noveles.

Aunque ambos responden a una finalidad común de protección vial, actúan sobre fenómenos distintos. El sistema de sanción por puntos busca desincentivar la reincidencia en infracciones de tránsito, de manera que su reiteración produzca consecuencias efectivas sobre la licencia de conducción, más allá de la imposición de multas. El sistema de licenciamiento gradual, por su parte, procura que los conductores noveles consoliden su formación y experiencia inicial bajo condiciones de menor riesgo.

Esta disposición delimita el alcance general del proyecto y sirve como referente interpretativo para el desarrollo de los dos sistemas que estructuran el articulado.

El **ARTÍCULO 2** establece que la ley se rige por los principios consagrados en el artículo 2 de la Ley 2251 de 2022, o en la norma que lo modifique o sustituya. La remisión resulta relevante porque incorpora al proyecto principios generales de política pública de seguridad vial, que

<p>sirven como criterio de interpretación y aplicación de los dos sistemas que se crean. La disposición referida es la siguiente:</p> <p>ARTÍCULO 20. PRINCIPIOS GENERALES. Las Entidades del Estado, de acuerdo con sus competencias, deben garantizar la protección de la vida, la integridad personal y la salud de todos los residentes en el territorio nacional, promoviendo la circulación de las personas y los vehículos, la calidad de las infraestructuras de la red vial, la seguridad vehicular, para el libre movimiento, circulación y convivencia pacífica de todas las personas sobre las vías públicas, bajo los siguientes principios de seguridad vial:</p> <p>a) Sistema Seguro: Este tiene en cuenta la vulnerabilidad de las personas a las lesiones graves causadas por accidentes de tránsito, y reconoce que el sistema se debería concebir para tolerar el error humano. La piedra angular de este enfoque son las carreteras y las bermas seguras, las velocidades seguras, los vehículos seguros y los usuarios de carreteras seguros, todo lo cual se deberá abordar con miras a poner fin a los accidentes mortales y reducir el número de lesiones graves.</p> <p>b) Responsabilidad compartida. Serán responsables de la incidencia y de sus efectos resultantes, de acuerdo a su participación en el sistema: los planificadores y responsables de la gestión de sistema de tránsito y transporte y de la infraestructura vial; así como los usuarios de las vías; y la iniciativa privada relacionada con la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor y del diseño, la fabricación, importación, ensamblaje y comercialización de vehículos.</p> <p>c) Seguridad Vehicular. Las reglas y normas técnicas en el diseño, la concepción, la fabricación, el ensamblaje, la importación, la comercialización y el mantenimiento de vehículos automotores, deben garantizar: i) la protección a la vida, ii) la integridad personal y iii) la salud, tanto a los usuarios de los vehículos, como a los usuarios vulnerables fuera de él (peatones, ciclistas y motociclistas).</p> <p>d) Seguridad en las vías. Los cuerpos operativos de control de tránsito, del ámbito nacional, deben intervenir y ejercer el control de las normas de tránsito a los usuarios de las vías en todos los municipios del país; para garantizar un alto nivel de cumplimiento y luchar determinada contra la transgresión generalizada de la misma.</p> <p>El ARTÍCULO 3 incorpora las definiciones necesarias para la aplicación de la ley. En particular, define los conceptos de conductor novel, periodo de práctica, sistema de licenciamiento gradual y sistema de sanción por puntos.</p> <p>La definición de conductor novel permite delimitar el ámbito subjetivo del sistema de licenciamiento gradual. Para ello, no se toma como criterio determinante la edad de la persona, sino el hecho de obtener por primera vez habilitación para conducir vehículos destinados al servicio particular, o de obtener autorización para conducir en una nueva categoría que no se encuentre comprendida por otra de la cual ya sea titular.</p>	<p>A su vez, el periodo de práctica se define como la etapa inicial durante la cual la habilitación para conducir queda sujeta a condiciones y restricciones especiales. Esta definición es importante porque permite diferenciar entre la existencia misma de la licencia de conducción y las condiciones particulares bajo las cuales puede ejercerse la conducción durante las primeras etapas de experiencia.</p> <p>El artículo también precisa el sentido de los dos sistemas que estructuran el proyecto. El sistema de licenciamiento gradual se entiende como el esquema aplicable a los conductores noveles durante el periodo de práctica, mientras que el sistema de sanción por puntos se define como el conjunto de reglas mediante las cuales se asignan, pierden, recuperan y adicionan puntos asociados a la licencia de conducción, con la posibilidad de que la pérdida total del puntaje derive en la suspensión o cancelación de la licencia.</p> <p>El ARTÍCULO 4 crea el sistema de sanción por puntos y establece su regla básica de funcionamiento: a la licencia de conducción se le asocia un puntaje que puede disminuir o recuperarse conforme a las reglas previstas en la ley.</p> <p>El artículo también define el ámbito de aplicación del sistema, al señalar que cubija a todos los titulares de licencia de conducción. Esto permite que el mecanismo opere como un instrumento general de seguimiento al comportamiento vial de los conductores, sin sustituir las sanciones que ya existen por la comisión de infracciones de tránsito.</p> <p>De esta manera, el sistema de sanción por puntos se concibe como una herramienta complementaria al régimen vigente. Su propósito es que la reiteración de infracciones tenga efectos acumulados sobre la licencia de conducción y no se agote en la imposición aislada de multas u otras sanciones.</p> <p>El ARTÍCULO 5 fija el puntaje inicial con el que opera el sistema de sanción por puntos, estableciendo una asignación diferenciada según la clase de habilitación que confiere la licencia: veintiséis (26) puntos cuando habilite para conducir vehículos de servicio particular y treinta y seis (36) puntos cuando habilite para conducir vehículos de servicio público. Este puntaje es la base sobre la cual se descontarán, recuperarán o adicionarán puntos conforme al comportamiento vial del titular.</p> <p>La diferencia entre ambos puntajes responde a que quien conduce vehículos de servicio público lo hace con mayor frecuencia y durante jornadas más extensas, lo que supone una exposición más intensa a la vía y a situaciones de tránsito. El puntaje más alto reconoce esa realidad.</p>
<p>El ARTÍCULO 6 regula la pérdida de puntos en el sistema de sanción por puntos. El puntaje asignado a la licencia disminuirá en función de las infracciones cometidas y la pérdida se aplicará de manera individual por cada una de ellas.</p> <p>La disposición construye una escala que va de cuatro (4) a diez (10) puntos, tomando como referencia las infracciones previstas en el artículo 131 del Código Nacional de Tránsito. En términos generales, las infracciones del literal B generan una pérdida de cuatro (4) puntos; las del literal C, de seis (6) puntos; y las de los literales D, E y F, de ocho (8) puntos. Sin embargo, el artículo establece tratamientos diferenciados para varias conductas que, por su naturaleza, justifican una valoración particular dentro del sistema.</p> <p>Algunas infracciones reciben una pérdida de puntos superior a la que correspondería al literal en que están ubicadas. Llevar niños menores de diez años en el asiento delantero sube al rango de ocho (8) puntos, en atención al deber reforzado de protección de los menores de edad como usuarios vulnerables. En el mismo rango se ubica no reducir la velocidad al transitar por cruces escolares, hospitalarios o de terminales de pasajeros, por tratarse de entornos con alta presencia de peatones y personas que requieren especial cuidado en la vía.</p> <p>Otras conductas llegan al nivel máximo de diez (10) puntos. No utilizar el cinturón de seguridad compromete una medida básica de protección de los ocupantes del vehículo. Exceder la velocidad máxima permitida en más de veinticinco kilómetros por hora (25 km/h) supone una infracción especialmente riesgosa, en la medida en que reduce la capacidad de reacción y puede aumentar la gravedad de los daños en caso de siniestro. No respetar el paso de peatones en sitios permitidos para ello afecta directamente a uno de los actores más vulnerables de la vía. No realizar la revisión técnico-mecánica en el plazo legal, o circular en condiciones técnico-mecánicas o de emisiones contaminantes inadecuadas, compromete las condiciones mínimas de seguridad del vehículo. Conducir sin portar los seguros ordenados por la ley afecta el mecanismo legal de cobertura previsto para la atención de víctimas de accidentes de tránsito.</p> <p>En sentido contrario, conducir un vehículo que, sin la debida autorización, se destine a un servicio diferente de aquel para el cual tiene licencia de tránsito recibe una pérdida de cuatro (4) puntos. Aunque esta infracción se encuentra en el literal D del artículo 131 del Código Nacional de Tránsito, se trata principalmente de una conducta asociada al uso autorizado del vehículo, y no de una maniobra de conducción que genere un riesgo inmediato equiparable al de otras conductas del mismo literal.</p> <p>El numeral 5 incorpora al sistema el incumplimiento de dos obligaciones de velar a cargo del propietario del vehículo, previstas en el artículo 10 de la Ley 2161 de 2021: que el vehículo circule con el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) vigente y con la revisión</p>	<p>técnico-mecánica al día. Cuando se cometan las infracciones correspondientes, el propietario perderá diez (10) puntos de los asignados a su licencia de conducción.</p> <p>Esta regulación debe leerse a la luz de la Sentencia C-321 de 2022 de la Corte Constitucional, que declaró exequible el artículo 10 de la Ley 2161 de 2021 y condicionó únicamente los literales c), d) y e) del mismo artículo, referidos a circular por lugares y horarios permitidos, no exceder los límites de velocidad y respetar la luz roja del semáforo. En esos casos, la sanción al propietario exige que dentro del procedimiento administrativo se pruebe que actuó de manera culpable. Las obligaciones relativas al SOAT y a la revisión técnico-mecánica, en cambio, no fueron objeto de ese condicionamiento, pues corresponden a deberes previos a la circulación, verificables y directamente exigibles al propietario. Esa distinción justifica que el numeral 5 se limite a las infracciones D.2 y C.35.</p> <p>El PARÁGRAFO 1 introduce un tratamiento favorable para quienes acepten oportunamente la infracción, paguen la multa correspondiente y asistan a un curso sobre normas de tránsito dentro de los veinte (20) días siguientes a la orden de comparendo. En esos casos, la pérdida de puntos se reduce al cincuenta por ciento (50%).</p> <p>Esta regla sigue la misma lógica que el Código Nacional de Tránsito ya aplica en materia de reducción de multas: cuando el infractor acepta la comisión de la conducta, cumple tempranamente con el pago y participa en el componente pedagógico previsto por la ley, se evita el desgaste propio del procedimiento administrativo sancionatorio y se habilita un tratamiento más favorable. En el sistema de puntos, esa misma lógica se traslada a la consecuencia asociada a la licencia de conducción, de manera que la aceptación temprana y la asistencia al curso no solo inciden en el valor de la multa, sino también en la cantidad de puntos que se pierden.</p> <p>El PARÁGRAFO 2 establece una regla especial para las infracciones detectadas mediante sistemas automáticos, semiautomáticos u otros medios tecnológicos. Cuando en un mismo día se impongan varios comparendos por la misma infracción, solo habrá lugar a una pérdida de puntos respecto de la misma licencia. Con ello se evita que la operación de estos sistemas produzca una afectación desproporcionada del puntaje por hechos ocurridos en un mismo día y asociados a una misma conducta.</p> <p>El ARTÍCULO 7 regula dos aspectos operativos del sistema: el momento en que se hace efectiva la pérdida de puntos y el procedimiento para su registro.</p> <p>En cuanto al momento, la pérdida de puntos no opera con la imposición del comparendo, sino con la ejecutoria del acto administrativo que impone la sanción. Esto significa que el titular de la licencia conserva su puntaje mientras la infracción no haya sido definida en firme,</p>

<p>dentro del procedimiento contravencional previsto en el Código Nacional de Tránsito. La regla respeta las garantías del debido proceso, pues nadie pierde puntos por una infracción que aún puede controvertir.</p> <p>Sin perjuicio de lo anterior, el artículo ordena que desde la orden de comparendo se informe al presunto infractor cuántos puntos podrían descontarse si la sanción queda en firme. Esta comunicación aplica tanto en los comparendos presenciales como en los impuestos mediante sistemas automáticos, semiautomáticos u otros medios tecnológicos, y cumple una función pedagógica importante: permite que el conductor conozca desde el primer momento las consecuencias potenciales de la conducta y tome decisiones informadas, entre ellas acogerse al beneficio de reducción de puntos previsto en el parágrafo 1 del artículo 6.</p> <p>Una vez ejecutoriada la sanción, la autoridad de tránsito que la impuso tendrá veinte (20) días hábiles para registrar la pérdida de puntos en los sistemas de información correspondientes, los cuales deberán ser interoperables con el RUNT y el SIMIT. Este plazo y la exigencia de interoperabilidad son indispensables para que el puntaje de cada conductor se mantenga actualizado, pueda ser consultado de manera confiable y produzca los efectos previstos en la ley.</p> <p>El ARTÍCULO 8 establece el mecanismo de recuperación total del puntaje para quienes hayan perdido puntos de manera parcial. Cuando transcurran dos (2) años continuos sin cometer infracciones que conlleven pérdida de puntos, el titular recuperará automáticamente la totalidad del puntaje inicial asignado a su licencia, sin necesidad de adelantar trámite alguno.</p> <p>La recuperación automática es un elemento central del diseño del sistema. Quien mantiene un comportamiento vial adecuado durante ese periodo no debe presentar solicitudes ni asumir cargas administrativas para que su puntaje sea restablecido. De esta manera, el incentivo opera de forma directa y facilita la administración del sistema.</p> <p>El inciso segundo precisa que el tiempo durante el cual la licencia se encuentre suspendida no cuenta para efectos de este plazo. Esta regla se justifica en que la recuperación total debe fundarse en un periodo efectivo de conducción sin reincidencia, y no simplemente en el paso del tiempo mientras el titular cumple una sanción.</p> <p>Finalmente, debe tenerse en cuenta que este artículo se aplica únicamente a quienes hayan perdido puntos de manera parcial. La pérdida total del puntaje tiene consecuencias y reglas de reasignación propias, reguladas más adelante en los artículos 13 y 14.</p> <p>El ARTÍCULO 9 introduce un mecanismo de reconocimiento para los conductores que mantienen un comportamiento vial responsable de manera sostenida. Quienes conserven la</p>	<p>totalidad del puntaje inicial tendrán derecho a la adición automática de dos (2) puntos extra por cada periodo continuo de dos (2) años sin cometer infracciones que conlleven pérdida de puntos, hasta alcanzar un máximo de treinta (30) puntos para las licencias que habiliten la conducción de vehículos de servicio particular y cuarenta (40) puntos para las de servicio público.</p> <p>Esta disposición muestra que el sistema de sanción por puntos no opera únicamente desde una lógica sancionatoria. Además de establecer consecuencias para la reincidencia, reconoce a quienes cumplen de forma sostenida las normas de tránsito. De esta manera, el sistema incorpora un incentivo positivo para mantener una conducta vial adecuada en el tiempo.</p> <p>La adición de puntos opera de manera automática y exige dos condiciones: que el titular cuente con la totalidad del puntaje inicial y que hayan transcurrido dos (2) años continuos sin infracciones que conlleven pérdida de puntos. Si el conductor nunca ha perdido puntos, el término se cuenta desde la asignación inicial; si los perdió parcialmente y luego recuperó la totalidad del puntaje conforme al artículo 8, se cuenta desde esa recuperación. Cada adición posterior se contabiliza desde la fecha en que haya operado la anterior.</p> <p>Los topes previstos en el artículo permiten que el incentivo sea real, pero limitado. Así, se reconoce la no reincidencia sin desnaturalizar la escala general del sistema ni eliminar la función preventiva de la pérdida de puntos. En el caso de las licencias de servicio público, el máximo superior guarda correspondencia con el puntaje inicial diferenciado previsto para quienes desarrollan una actividad de conducción más frecuente y con mayor exposición a la vía.</p> <p>El ARTÍCULO 10 establece un incentivo económico dirigido a los titulares de licencia de conducción que habilite para conducir vehículos de servicio público. Quienes no hayan perdido puntos durante el periodo de vigencia inmediatamente anterior de su licencia tendrán derecho a un descuento del cincuenta por ciento (50%) sobre el valor total a su cargo por concepto del trámite de renovación.</p> <p>El contexto normativo es relevante para entender el alcance práctico de la medida. Conforme al artículo 22 del Código Nacional de Tránsito, las licencias de conducción para vehículos de servicio público tienen una vigencia menor que las licencias para vehículos de servicio particular. Esto implica que los conductores de servicio público deben renovar su licencia con mayor frecuencia, por lo que el descuento reconoce esa diferencia y convierte cada ciclo de renovación en una oportunidad para obtener un beneficio concreto por haber mantenido un comportamiento vial responsable.</p>
<p>La medida es coherente con la lógica general del sistema de sanción por puntos. Así como la pérdida de puntos produce consecuencias negativas para el titular de la licencia, la ausencia de infracciones que conlleven pérdida de puntos durante toda la vigencia anterior genera una consecuencia positiva y tangible. En el caso de los conductores de servicio público, para quienes la licencia constituye una condición necesaria para el ejercicio de su actividad, este incentivo puede contribuir a reforzar el cumplimiento sostenido de las normas de tránsito.</p> <p>El beneficio no modifica los requisitos generales para la renovación de la licencia de conducción. En consecuencia, el titular deberá cumplir las exigencias previstas en el Código Nacional de Tránsito, entre ellas las relacionadas con el examen de aptitud física, mental y de coordinación motriz, el paz y salvo por concepto de multas debidamente ejecutoriadas y la inexistencia de sanciones vigentes que impidan la renovación.</p> <p>El PARÁGRAFO encarga al Ministerio de Transporte la reglamentación de las condiciones y el procedimiento para hacer efectivo el descuento. Esta reglamentación deberá permitir la verificación del puntaje del titular al momento de la renovación y la aplicación uniforme del beneficio en los trámites correspondientes.</p> <p>El ARTÍCULO 11 regula un mecanismo de recuperación parcial de puntos mediante la asistencia a un curso sobre normas de tránsito. Este beneficio opera cuando la sanción ya se encuentra ejecutoriada y los puntos ya fueron descontados, siempre que el titular no haya alcanzado la pérdida total del puntaje.</p> <p>La disposición permite recuperar dos (2) puntos de los perdidos por cada infracción, por una sola vez respecto de cada una, siempre que el titular asista al curso dentro de los tres (3) meses siguientes a la ejecutoria del acto administrativo que impuso la sanción. Se trata, por tanto, de una oportunidad posterior y más limitada para quienes no se acogieron al beneficio de reducción de puntos previsto en el parágrafo 1 del artículo 6.</p> <p>Para entender su alcance, conviene distinguir ambos mecanismos. El beneficio del artículo 6 opera antes de que la sanción quede en firme: si el infractor acepta la comisión de la conducta, paga la multa y asiste al curso dentro de los veinte (20) días siguientes a la orden de comparendo, la pérdida de puntos se reduce al cincuenta por ciento (50%). El artículo 11, en cambio, opera después de la ejecutoria de la sanción y permite recuperar dos (2) puntos de los que ya fueron descontados. Por esa razón, los dos beneficios no son acumulables respecto de una misma infracción.</p> <p>Esta diferencia es importante porque el sistema otorga un tratamiento más favorable a quien acepta tempranamente la infracción, paga dentro del término previsto y evita el desgaste propio del procedimiento administrativo sancionatorio. Quien no accede a ese beneficio</p>	<p>inicial conserva una alternativa pedagógica posterior, pero de menor alcance. Así, la recuperación de dos (2) puntos puede representar la mitad de los puntos perdidos en las infracciones de menor nivel, pero será proporcionalmente menor en las infracciones de seis (6) u ocho (8) puntos, lo que mantiene una diferencia razonable entre ambos beneficios.</p> <p>El artículo también excluye de esta recuperación parcial las infracciones que tienen asignada una pérdida de diez (10) puntos. Estas corresponden a las conductas más graves dentro de la escala del sistema y, por esa razón, no admiten recuperación posterior mediante curso. Sin embargo, esto no impide que, frente a esas mismas infracciones, pueda operar el beneficio del parágrafo 1 del artículo 6, siempre que el infractor cumpla oportunamente sus condiciones.</p> <p>El PARÁGRAFO 1 establece la obligación de reportar la asistencia al curso dentro del día hábil siguiente a su terminación. Este reporte deberá realizarlo el centro integral de atención ante el cual se haya realizado el curso, a través de los sistemas de información que defina el Ministerio de Transporte, interoperables con el RUNT y el SIMIT. Esta regla permite que la autoridad cuente oportunamente con la información necesaria para reconocer el beneficio.</p> <p>El PARÁGRAFO 2 fija el plazo para efectuar el abono de los puntos recuperados. Una vez recibido el reporte de asistencia al curso, la autoridad de tránsito que impuso la sanción contará con cinco (5) días hábiles para registrar los dos (2) puntos recuperados. Este término busca que el beneficio tenga efectos reales en el saldo del conductor y que la información del sistema se mantenga actualizada.</p> <p>El PARÁGRAFO 3 atribuye a la Superintendencia de Transporte la vigilancia y control sobre el cumplimiento de lo dispuesto en el artículo. Esta previsión refuerza la seriedad del mecanismo, pues la recuperación parcial de puntos depende de que los cursos, reportes y registros se realicen de manera oportuna, confiable y verificable.</p> <p>El ARTÍCULO 12 establece dos obligaciones a cargo del Ministerio de Transporte, a través del RUNT y en articulación con el SIMIT, dirigidas a que cada conductor pueda conocer y hacer seguimiento a su situación dentro del sistema de sanción por puntos.</p> <p>La primera consiste en habilitar un mecanismo de consulta permanente que permita al titular de la licencia verificar, como mínimo, su puntaje vigente, los puntos descontados y, cuando corresponda, el tiempo transcurrido y pendiente para recuperar el puntaje inicial o acceder a la adición de puntos extra. Un sistema de puntos solo puede cumplir adecuadamente su finalidad si los conductores conocen su saldo y entienden las consecuencias de su comportamiento vial. Sin información accesible y actualizada, el mecanismo pierde buena parte de su capacidad para prevenir la reincidencia.</p>

<p>La segunda obligación consiste en generar alertas electrónicas preventivas cuando el puntaje del titular sea igual o inferior a diez (10) puntos. Esta alerta cumple una función disuasoria y pedagógica, pues advierte al conductor que su situación dentro del sistema es crítica y le permite ajustar su conducta antes de llegar a la pérdida total del puntaje.</p> <p>Ambas herramientas refuerzan la dimensión preventiva del sistema y son necesarias para que los conductores puedan ejercer un seguimiento real sobre su propio puntaje.</p> <p>El ARTÍCULO 13 regula las consecuencias de la pérdida total del puntaje, esto es, el momento en que la licencia de conducción llega a cero (0) puntos como resultado de sanciones debidamente ejecutoriadas. En ese evento, la autoridad de tránsito competente deberá expedir el acto administrativo que ordene la suspensión o, según el caso, la cancelación de la licencia.</p> <p>Las consecuencias se agravan de manera progresiva con cada pérdida total. La primera produce una suspensión de nueve (9) meses; la segunda, una suspensión de dieciocho (18) meses; y la tercera conduce a la cancelación de la licencia. Esta escala ascendente responde a la lógica del sistema: quien reincide de manera grave y reiterada enfrenta consecuencias cada vez más severas sobre su habilitación para conducir.</p> <p>La cancelación derivada de la tercera pérdida total no impide que el titular pueda solicitar una nueva licencia una vez transcurrido el término previsto en el artículo 26 del Código Nacional de Tránsito. De esta manera, aun en el supuesto más grave del sistema de puntos, se conserva la posibilidad de reincorporación a la conducción, pero solo después de cumplir el término sancionatorio correspondiente.</p> <p>El PARÁGRAFO 1 añade una condición para el levantamiento de la suspensión en los casos de primera y segunda pérdida total: además de cumplir el término de suspensión, el titular deberá asistir, de manera presencial o virtual, a un curso sobre normas de tránsito y seguridad vial en un centro integral de atención debidamente registrado ante el RUNT. El curso no sustituye ni reduce la suspensión, sino que opera como requisito adicional para su levantamiento. La medida se justifica porque quien llegó a perder la totalidad del puntaje acumuló un patrón de infracciones que amerita una intervención formativa antes de volver a conducir.</p> <p>El PARÁGRAFO 2 precisa que la suspensión o cancelación solo producirá efectos a partir de la ejecutoria del acto administrativo correspondiente y que, en todos los casos, el titular deberá entregar la licencia ante la autoridad competente. La primera regla garantiza que la consecuencia sobre la licencia solo sea exigible cuando la decisión esté en firme. La segunda</p>	<p>evita que la suspensión o cancelación quede reducida a una anotación formal sin efectos materiales.</p> <p>El PARÁGRAFO 3 deja claro que las consecuencias previstas en este artículo son independientes de las demás causales de suspensión o cancelación establecidas en el Código Nacional de Tránsito o en normas especiales, las cuales se regirán por sus propias disposiciones. Así, el sistema de puntos crea un supuesto específico de suspensión o cancelación, pero no desplaza ni interfiere con los demás mecanismos sancionatorios existentes.</p> <p>El ARTÍCULO 14 resuelve una pregunta práctica que surge después de regular la pérdida total del puntaje: ¿con cuántos puntos retoma la conducción quien cumplió una suspensión derivada de la pérdida total?</p> <p>La respuesta varía según el número de suspensiones. Tras la primera, el titular recibe veintitrés (23) puntos si su licencia habilita para conducir vehículos de servicio particular y treinta y tres (33) puntos si habilita para conducir vehículos de servicio público. Tras la segunda, los puntos reasignados son veinte (20) y treinta (30), respectivamente. En ambos casos, el puntaje de reingreso es inferior al puntaje inicial previsto en el artículo 5. Esta diferencia no es arbitraria: quien ya agotó su puntaje una o dos veces vuelve al sistema con un margen más estrecho, lo que refleja su historial de infracciones y mantiene la coherencia con el carácter progresivo del sistema.</p> <p>A este puntaje reasignado le aplica el mecanismo de recuperación total previsto en el artículo 8. Por tanto, si el titular mantiene un comportamiento vial adecuado durante dos (2) años continuos, sin incurrir en infracciones que conlleven pérdida de puntos, podrá recuperar el puntaje inicial completo.</p> <p>El inciso segundo regula el caso de quien obtiene una nueva licencia después de la cancelación. En ese supuesto, el titular parte del puntaje inicial previsto en el artículo 5, sin la reducción aplicable a las suspensiones. Esta regla se explica porque la cancelación ya constituye la consecuencia más severa del sistema y exige el cumplimiento del término previsto en el artículo 26 del Código Nacional de Tránsito. Una vez superado ese período y expedida una nueva licencia, la asignación se realiza con el puntaje ordinario previsto para toda nueva asignación.</p> <p>El inciso final se ocupa de las suspensiones derivadas de causas distintas a la pérdida total de puntos. En esos casos, los puntos del titular permanecen durante el tiempo de la suspensión y continúan vigentes una vez esta finalice.</p>
<p>El ARTÍCULO 15 establece una regla de continuidad: la renovación de la licencia de conducción por vencimiento no afecta el puntaje acumulado en el sistema de sanción por puntos. Los puntos que el titular tenga al momento de la renovación, sean los iniciales, los recuperados o los extra adicionados por buen comportamiento, se mantienen y continúan vigentes con la licencia renovada.</p> <p>La disposición cierra una posible duda sobre la relación entre el trámite de renovación y el sistema de puntos. Sin esta regla expresa, podría interpretarse que la renovación implica un reinicio del puntaje, lo que generaría un incentivo contrario a la finalidad del sistema: esperar al vencimiento de la licencia para «limpiar» el historial de infracciones. El artículo descarta esa posibilidad y garantiza que el puntaje siga al titular con independencia de los ciclos de vigencia de la licencia.</p> <p>El ARTÍCULO 16 modifica el artículo 26 de la Ley 769 de 2002, relativo a las causales de suspensión y cancelación de la licencia de conducción. La modificación tiene varios propósitos: integrar el sistema de sanción por puntos al régimen general de suspensión y cancelación, atender los vacíos identificados por la jurisprudencia constitucional, ajustar algunos aspectos procedimentales y actualizar la regulación frente a la licencia de conducción digital.</p> <p>El cambio más relevante es la incorporación de nuevas causales derivadas del sistema de sanción por puntos. La primera y la segunda pérdida total de puntos dan lugar a la suspensión de la licencia, de acuerdo con las reglas previstas en el artículo 13. La tercera pérdida total, por su parte, conduce a la cancelación. Con ello, el sistema de puntos queda articulado con el régimen general de causales y se completa la secuencia normativa que va desde la comisión de infracciones, la pérdida progresiva de puntos y, en los casos más graves de reincidencia, la suspensión o cancelación de la habilitación para conducir.</p> <p>El artículo también atiende lo señalado por la Corte Constitucional en la Sentencia C-428 de 2019. En esa providencia, la Corte condicionó la exequibilidad del término de veinticinco (25) años para solicitar una nueva licencia después de la cancelación, en el entendido de que dicho plazo aplica únicamente a la causal de reincidencia en conducción en estado de embriaguez o bajo el efecto de drogas alucinógenas. La Corte advirtió que, por un problema de técnica legislativa, ese término podía interpretarse como aplicable a todas las causales de cancelación, aunque la Ley 1696 de 2013 estaba dirigida a sancionar específicamente la conducción bajo el influjo del alcohol u otras sustancias psicoactivas.</p> <p>Como consecuencia de esa decisión, la Corte indicó que para las demás causales debía aplicarse el término anterior de tres (3) años previsto en la Ley 1383 de 2010 y exhortó al Congreso a regular expresamente la materia. El texto propuesto responde a ese exhorto al</p>	<p> fijar un término general de diez (10) años para solicitar una nueva licencia después de la cancelación, salvo cuando esta se haya producido por reincidencia en conducción en estado de embriaguez o bajo el efecto de drogas alucinógenas, caso en el cual se mantiene el término especial de veinticinco (25) años. De esta manera, el artículo define con claridad la consecuencia temporal de la cancelación y fortalece el principio de legalidad en materia administrativa sancionatoria.</p> <p>El artículo introduce, además, ajustes de articulación institucional y procedimental. En las causales derivadas de decisión judicial, dispone que la decisión en firme deberá inscribirse en el Registro de Conductores del RUNT, conforme al procedimiento que defina el Ministerio de Transporte. Esta regla permite que las decisiones judiciales con efectos sobre la licencia queden registradas en el sistema correspondiente y puedan ser verificadas por las autoridades competentes.</p> <p>El párrafo conserva la regla según la cual la suspensión o cancelación de la licencia implica la entrega obligatoria del documento ante la autoridad de tránsito competente. Esta consecuencia permite que la medida produzca efectos materiales durante el periodo correspondiente y no se limite a una anotación administrativa.</p> <p>El mismo párrafo ordena que el estado de suspensión o cancelación quede anotado en la licencia de conducción digital. También se mantiene la exigencia de que la resolución que imponga la suspensión o cancelación contenga la prohibición expresa de conducir vehículos automotores durante el tiempo de la medida, así como la regla de notificación conforme al Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo. Estas garantías permiten que el titular conozca formalmente el alcance de la decisión y el momento a partir del cual produce efectos.</p> <p>El párrafo conserva, además, la obligación de poner en conocimiento de la Fiscalía General de la Nación los casos de cancelación por conducir con la licencia suspendida o por obtener la licencia mediante fraude. El texto propuesto utiliza la fórmula «se compulsarán y remitirán copias», con lo cual hace explícita la obligación de envío de la actuación administrativa a la autoridad competente.</p> <p>El ARTÍCULO 17 modifica el artículo 124 de la Ley 769 de 2002, que regula las consecuencias de la reincidencia en infracciones de tránsito. El texto vigente establece que la reincidencia produce la suspensión de la licencia por seis (6) meses, término que se dobla ante una nueva reincidencia, y define la reincidencia como la comisión de más de una infracción en un periodo de seis (6) meses. El texto propuesto reemplaza ese régimen por una remisión expresa al sistema de sanción por puntos.</p>

<p>El cambio responde a una necesidad de coherencia normativa. Con la entrada en operación del sistema de puntos, la reincidencia en infracciones de tránsito ya no produciría consecuencias fijas e idénticas para todos los infractores, sino consecuencias graduadas en función del historial acumulado de cada conductor. Cada infracción descuenta puntos según su gravedad, y la pérdida progresiva del puntaje conduce, en los casos más graves de reincidencia, a la suspensión o cancelación de la licencia conforme a lo previsto en los artículos 13 y 16 del proyecto. Mantener en paralelo el régimen del artículo 124 vigente generaría una antinomia: el mismo conductor reincidente quedaría sujeto simultáneamente a dos sistemas con lógicas y consecuencias distintas, lo que produciría incertidumbre tanto para los operadores como para los administrados.</p> <p>La supresión de la definición de reincidencia contenida en el párrafo del artículo 124 vigente también es consecuente con este cambio. En el sistema de puntos, la reincidencia no se mide por el número de infracciones cometidas en un periodo fijo de seis (6) meses, sino por el efecto acumulado de las infracciones sobre el puntaje de la licencia. Esa lógica distinta hace innecesaria y potencialmente confusa la definición que traía el texto anterior.</p> <p>La modificación no debilita la respuesta del ordenamiento frente a la reincidencia: la fortalece y la hace más proporcional. El sistema de puntos responde de manera diferenciada según la gravedad de las infracciones cometidas y el historial del conductor, a diferencia del esquema anterior, que aplicaba la misma consecuencia general, la suspensión por seis (6) meses, con independencia de cuáles fueran las infracciones que daban lugar a la reincidencia.</p> <p>El ARTÍCULO 18 crea el sistema de licenciamiento gradual para conductores noveles, segundo de los dos instrumentos que estructuran el proyecto. El sistema aplica a quienes obtengan habilitación para conducir vehículos destinados al servicio particular y tiene un doble propósito: fortalecer la formación y experiencia de los conductores en las etapas iniciales de conducción, y contribuir a la reducción de la siniestralidad vial.</p> <p>La justificación del sistema parte de una premisa reconocida en materia de seguridad vial: los conductores noveles pueden enfrentar mayores riesgos durante sus primeras etapas de conducción, no necesariamente por imprudencia, sino por la falta de experiencia en situaciones de tránsito complejas. Frente a esa realidad, el licenciamiento gradual opera como una etapa de transición entre la formación recibida para obtener la licencia y el ejercicio ordinario de la conducción. Durante ese periodo, el conductor novel queda sujeto a condiciones y restricciones que le permiten consolidar sus habilidades en entornos de menor riesgo, antes de enfrentar situaciones de mayor exigencia.</p> <p>Este enfoque es consistente con el principio de sistema seguro que inspira la política pública de seguridad vial en Colombia y que reconoce la vulnerabilidad de las personas ante el error</p>	<p>humano. En lugar de tratar a todos los conductores como igualmente experimentados desde el primer día, el sistema reconoce que la destreza al volante se desarrolla de manera progresiva y que el ordenamiento jurídico puede acompañar ese proceso con medidas proporcionales y temporales.</p> <p>El ARTÍCULO 19 regula el periodo de práctica, que es la etapa inicial durante la cual la habilitación para conducir queda sujeta a las condiciones y restricciones del sistema de licenciamiento gradual.</p> <p>El periodo de práctica opera en dos situaciones: cuando se obtiene la licencia de conducción por primera vez, y cuando el titular obtiene autorización para conducir en una nueva categoría que no esté comprendida por otra de la cual ya sea titular. En ambos casos, el periodo tiene una duración de un (1) año, contado desde la expedición de la licencia o de la autorización correspondiente.</p> <p>El artículo prevé la ampliación del periodo de práctica cuando el conductor novel incurre en infracciones durante esta etapa inicial. Si antes de que venza el año el titular pierde cuatro (4) o más puntos en el sistema de sanción por puntos, el periodo se extiende por un (1) año adicional. En ese caso, la terminación del periodo ampliado no depende únicamente del cumplimiento del tiempo adicional, sino también de la asistencia, de manera presencial o virtual, a un curso sobre normas de tránsito y responsabilidad vial.</p> <p>La combinación de tiempo y formación refleja la lógica del sistema: quien durante la etapa inicial pierde puntos requiere más tiempo de experiencia y una intervención pedagógica antes de dejar de estar sometido a las condiciones propias del periodo de práctica.</p> <p>El umbral de cuatro (4) puntos es relevante porque corresponde al nivel mínimo de pérdida dentro del sistema de sanción por puntos. Esto significa que, durante el periodo de práctica, incluso una infracción ubicada en el nivel más bajo de la escala puede activar la ampliación, lo que evidencia una exigencia mayor para los conductores noveles frente a quienes ya cuentan con experiencia ordinaria de conducción.</p> <p>El artículo también dispone que el curso exigido para finalizar el periodo ampliado será impartido por centros integrales de atención, debidamente registrados ante el RUNT, conforme a la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte. La realización del curso deberá quedar registrada en el RUNT.</p> <p>El inciso final establece que, cuando el periodo de práctica se origine en la autorización para conducir en una nueva categoría, sus efectos se circunscriben a esa categoría y no se extienden a las demás para las cuales el titular ya esté habilitado. Esta regla evita que una</p>
<p>restricción asociada al aprendizaje en una nueva categoría afecte habilitaciones respecto de las cuales el conductor ya cuenta con experiencia previa.</p> <p>El ARTÍCULO 20 regula el registro y verificación del periodo de práctica en el RUNT, y constituye el soporte operativo que permite que el sistema de licenciamiento gradual funcione en la práctica.</p> <p>El organismo de tránsito que expida la licencia por primera vez o en una nueva categoría tendrá la obligación de registrar en el RUNT el inicio del periodo de práctica, con indicación de la categoría a la que aplica y las fechas de inicio y terminación. Este registro es necesario para que las autoridades puedan verificar si un conductor está sujeto a las restricciones del periodo de práctica y para que el sistema determine cuándo procede su ampliación.</p> <p>La ampliación del periodo de práctica depende de la información registrada en el SIMIT sobre las infracciones cometidas por el titular. Cuando, con base en esa información, se configure la causal de ampliación prevista en el artículo anterior, el RUNT deberá actualizarse con la nueva fecha de terminación. La asistencia al curso exigido como condición adicional para finalizar el periodo ampliado también deberá quedar registrada.</p> <p>La articulación entre el RUNT y el SIMIT es central para que este mecanismo opere de manera confiable. Un sistema de licenciamiento gradual que dependa de verificaciones aisladas o exclusivamente manuales para activar la ampliación o acreditar su terminación sería difícil de ejecutar a escala nacional. El registro oportuno e interoperable entre los dos sistemas hace viable la aplicación uniforme del régimen en todo el territorio.</p> <p>El ARTÍCULO 21 modifica el artículo 17 de la Ley 769 de 2002, que regula el otorgamiento de la licencia de conducción. La mayor parte del texto vigente se conserva, pero se introduce un cambio puntual y significativo: se añade, dentro de los datos mínimos que debe incorporar el formato de la licencia, la fecha desde la cual el titular se encuentra autorizado para conducir en cada una de las categorías registradas.</p> <p>Este dato no figura en el texto vigente, que exige consignar las categorías autorizadas, pero no el momento a partir del cual comenzó la habilitación en cada una de ellas. La adición responde directamente a las necesidades del sistema de licenciamiento gradual. Como el periodo de práctica puede originarse no solo por la expedición de la licencia por primera vez, sino también por la autorización para conducir en una nueva categoría, resulta indispensable conocer desde cuándo el titular está habilitado en cada una.</p> <p>La modificación facilita la verificación del periodo de práctica y de la categoría respecto de la cual opera. Sin esta información, el control dependería exclusivamente de la consulta a los</p>	<p>sistemas de información, sin que la licencia aportara por sí misma un dato básico para identificar el inicio de la habilitación correspondiente.</p> <p>El cambio también se relaciona con otras reglas de la iniciativa, en particular con la exigencia de experiencia previa para acceder a licencias de servicio público y con el ascenso entre categorías. En esos casos, la autoridad necesita conocer con certeza desde qué momento el titular cuenta con autorización en una categoría determinada, para verificar el cumplimiento de los términos exigidos.</p> <p>La modificación es, además, coherente con la licencia de conducción digital, que permite integrar y consultar información más completa sobre el titular.</p> <p>Los demás elementos del artículo se mantienen sin cambios de fondo respecto del texto vigente introducido por la Ley 2251 de 2022: el formato único nacional, las características técnicas de seguridad, la licencia de conducción digital con plenos efectos legales, el registro de sanciones y anotaciones asociadas a la licencia, y la obligación de las autoridades de tener por cumplido el deber de portar los documentos mediante consulta en los sistemas de información, sin exigir su presentación física.</p> <p>El ARTÍCULO 22 modifica el artículo 18 de la Ley 769 de 2002, que regula la facultad del titular de la licencia de conducción. El cambio es mínimo en extensión, pero necesario en términos de articulación normativa: se conserva el texto vigente y se añade un segundo inciso según el cual, cuando la habilitación para conducir esté sujeta al periodo de práctica, su ejercicio quedará sometido a las condiciones y restricciones establecidas para ese periodo.</p> <p>El ARTÍCULO 23 modifica el penúltimo inciso del artículo 19 de la Ley 769 de 2002, que establece los requisitos para obtener una licencia de conducción para vehículos de servicio público. El cambio consiste en añadir un requisito que el texto vigente no contempla: haber sido titular de licencia de conducción para vehículos de servicio particular durante un periodo no inferior a tres (3) años, sin contar los lapsos en que la licencia haya estado suspendida.</p> <p>La justificación de esta adición es clara. Quien aspira a conducir vehículos de servicio público asume una responsabilidad que va más allá de la propia: transporta pasajeros, puede operar durante jornadas extensas y enfrenta condiciones de tránsito más exigentes que las habituales en la conducción particular. Exigir tres (3) años de experiencia previa como conductor particular busca que quien acceda a esa habilitación no lo haga desde la inexperiencia, sino con un bagaje mínimo que reduzca el riesgo asociado a esa actividad.</p> <p>La exclusión de los periodos de suspensión del cómputo de los tres (3) años es coherente con la lógica de la norma: lo que se acredita es experiencia efectiva al volante, no el simple</p>

<p>transcurso del tiempo como titular nominal de una licencia. Quien tuvo la licencia suspendida durante parte de ese periodo no acumuló la experiencia que el requisito busca verificar.</p> <p>El ARTÍCULO 24 modifica el artículo 20 de la Ley 769 de 2002, que faculta al Ministerio de Transporte para definir mediante resolución las categorías de licencias de conducción, las recategorizaciones y las restricciones especiales aplicables a cada categoría. El texto vigente se limita a esa facultad general. El texto propuesto la conserva y añade un segundo inciso que encarga al Ministerio desarrollar reglamentariamente dos aspectos específicos del sistema de licenciamiento gradual: El primero es la definición de los casos en que una categoría se encuentra comprendida por otra. Esta regla es necesaria porque el sistema de licenciamiento gradual solo aplica cuando el conductor obtiene autorización para una categoría que no está comprendida por otra para la cual ya esté autorizado. El segundo es el desarrollo de los aspectos técnicos y operativos necesarios para aplicar las restricciones del periodo de práctica. La ley establece las restricciones generales, pero su implementación efectiva, incluida la forma de verificarlas en los controles en vía, requiere definiciones que corresponden al Ministerio de Transporte en ejercicio de su competencia reglamentaria.</p> <p>El ARTÍCULO 25 modifica el artículo 24 de la Ley 769 de 2002, que regula la recategorización de la licencia de conducción. El texto vigente establece el procedimiento general: el titular solicita la recategorización, aprueba un examen teórico-práctico, presenta un certificado de aptitud y el trámite no puede durar más de setenta y dos (72) horas, una vez aceptada la documentación. El texto propuesto conserva ese procedimiento y añade un requisito específico para el ascenso entre categorías de licencia para vehículos de servicio público: haber sido titular de la licencia correspondiente a la categoría inmediatamente inferior durante al menos tres (3) años, sin contar los periodos de suspensión.</p> <p>La justificación de este requisito es análoga a la del artículo 23, que exige experiencia previa en servicio particular para acceder a la primera licencia de servicio público. En ambos casos, el texto propuesto reconoce que conducir en condiciones más exigentes, por el tipo de vehículo autorizado, la naturaleza del servicio o la complejidad de la operación, requiere una base de experiencia acreditada y no solo la superación de un examen. Quien aspira a ascender de categoría en el servicio público debe demostrar que ha ejercido efectivamente la categoría anterior durante un tiempo suficiente para consolidar las habilidades que la nueva categoría demanda.</p> <p>La exclusión de los periodos de suspensión del cómputo de los tres (3) años responde, como en el artículo 23, a que lo que se acredita es experiencia real al volante. El tiempo durante el cual la licencia estuvo suspendida no genera esa experiencia y no puede contarse a favor del solicitante.</p>	<p>El ARTÍCULO 26 establece las restricciones a las que quedan sujetos los conductores noveles durante el periodo de práctica. Estas restricciones operan sin perjuicio de las demás que sean aplicables conforme a la normativa vigente y se organizan en dos grupos: las comunes a todos los vehículos y las específicas para motocicletas, motociclos y mototriciclos.</p> <p>La prohibición de conducir entre las once de la noche (11:00 p. m.) y las cinco de la mañana (5:00 a. m.) responde a que la conducción nocturna presenta condiciones de mayor exigencia, asociadas a menor visibilidad, fatiga y mayores dificultades para anticipar o reaccionar ante situaciones de riesgo. Para un conductor que aún está consolidando su experiencia, esas condiciones pueden resultar prematuras. La restricción, en todo caso, es temporal y desaparece al término del periodo de práctica.</p> <p>La prohibición de circular por vías del Sistema Nacional de Carreteras o Red Vial Nacional en las que el límite máximo de velocidad sea de ochenta kilómetros por hora (80 km/h) o superior busca que los conductores noveles adquieran experiencia inicial en entornos de menor velocidad antes de exponerse a vías de mayor exigencia, donde los márgenes de reacción son menores y las consecuencias de los errores pueden ser más graves.</p> <p>La obligación de contar con un distintivo que identifique al conductor como novel en periodo de práctica cumple una doble función. De un lado, permite a las autoridades verificar en vía el cumplimiento de las restricciones aplicables. De otro, informa a los demás usuarios de la vía que comparten el espacio con un conductor en etapa de formación, lo que puede favorecer una interacción más prudente en el entorno vial.</p> <p>Las restricciones específicas para motocicletas, motociclos y mototriciclos responden a las condiciones particulares de conducción de estos vehículos, en los que la estabilidad, la maniobrabilidad y la exposición física del conductor exigen especial cuidado durante las etapas iniciales. La prohibición de llevar pasajero reduce la complejidad de la conducción y evita que el conductor novel asuma, durante el periodo de práctica, la responsabilidad adicional de transportar a otra persona. La limitación de cilindraje o potencia busca que la experiencia inicial se desarrolle en vehículos de menor exigencia técnica y capacidad de aceleración.</p> <p>Las restricciones del artículo 26 no buscan limitar de manera innecesaria la habilitación del conductor novel, sino acotar temporalmente las condiciones en que esta se ejerce. La finalidad es que la experiencia inicial se acumule de forma progresiva y en escenarios de menor riesgo.</p> <p>El PARÁGRAFO encarga al Ministerio de Transporte la reglamentación de las características del distintivo, incluyendo su forma, contenido, dimensiones y condiciones de portación. Esta</p>
<p>reglamentación es necesaria para que el distintivo sea uniforme, reconocible y verificable en los controles en vía.</p> <p>El ARTÍCULO 27 tipifica como infracción de tránsito el incumplimiento de cualquiera de las restricciones del periodo de práctica, incorporándola al literal C del artículo 131 del Código Nacional de Tránsito como numeral C.40. Las infracciones de este literal están sancionadas con multa equivalente a quince (15) salarios mínimos legales diarios vigentes (SMLDV) y, en este caso, se añade la inmovilización del vehículo como consecuencia adicional.</p> <p>La tipificación expresa de esta conducta es indispensable para que el sistema de licenciamiento gradual tenga eficacia práctica. Un régimen de restricciones sin consecuencia sancionatoria definida carecería de fuerza disuasoria y dificultaría su control por parte de las autoridades de tránsito. Al incorporar el incumplimiento como infracción, el texto propuesto le da al sistema el respaldo necesario para que las restricciones sean verificables y exigibles.</p> <p>La inmovilización del vehículo como consecuencia adicional a la multa refuerza ese efecto disuasorio. Se trata de una medida proporcionada: quien conduce en condiciones que el ordenamiento ha considerado de mayor riesgo para un conductor sin experiencia suficiente enfrenta no solo una sanción económica, sino también la interrupción inmediata de la conducción.</p> <p>El ARTÍCULO 28 establece que el sistema de sanción por puntos y el sistema de licenciamiento gradual para conductores noveles entrarán en operación y serán aplicables una vez transcurridos seis (6) meses desde la promulgación de la ley.</p> <p>La regla responde a una necesidad práctica. Ambos sistemas requieren condiciones previas para funcionar adecuadamente: el Ministerio de Transporte debe expedir la reglamentación correspondiente y, en coordinación con las entidades competentes, adoptar las medidas operativas y de articulación institucional necesarias para su implementación. Esto incluye, entre otros aspectos, adecuaciones en el RUNT y el SIMIT, mecanismos de consulta y alerta, registro de la pérdida, recuperación y adición de puntos, y herramientas para verificar el periodo de práctica, sus eventuales ampliaciones y el cumplimiento de los requisitos asociados a su terminación.</p> <p>La aplicación inmediata de los sistemas, sin ese alistamiento previo, podría generar dificultades operativas, diferencias en la aplicación territorial y problemas de confiabilidad en la información registrada. Por ello, el artículo prevé un periodo de preparación que permite una entrada en operación ordenada y técnicamente viable.</p>	<p>Al mismo tiempo, el plazo de seis (6) meses funciona como un límite para la administración. No se trata de una autorización abierta para aplazar indefinidamente la implementación, sino de un término específico dentro del cual deben adelantarse la reglamentación y los ajustes institucionales requeridos para poner en marcha los dos sistemas.</p> <p>El ARTÍCULO 29 establece una etapa inicial pedagógica del sistema de sanción por puntos durante los seis (6) meses siguientes a su entrada en operación. Durante ese periodo, la primera infracción que cometa cada titular de licencia no generará pérdida de puntos. En su lugar, la autoridad de tránsito impondrá una medida pedagógica mediante la cual informará al infractor cuántos puntos habrían sido descontados.</p> <p>La etapa pedagógica responde a una consideración de equidad y razonabilidad en la implementación de un sistema nuevo. Aunque se adelanten acciones de divulgación antes de su entrada en operación, es previsible que durante los primeros meses muchos conductores todavía estén familiarizándose con las reglas del sistema, los niveles de pérdida de puntos y las consecuencias acumuladas de la reincidencia. Por ello, el artículo prevé una transición que permite un primer acercamiento pedagógico al sistema, sin eliminar las demás consecuencias legales de la infracción cometida.</p> <p>Es importante señalar lo que esta medida no implica. El infractor seguirá respondiendo por la multa, las obligaciones y las demás consecuencias previstas en la legislación vigente. La etapa pedagógica no es una amnistía ni una suspensión general del régimen sancionatorio de tránsito; es una excepción temporal y limitada, referida exclusivamente a la pérdida de puntos por la primera infracción cometida durante ese periodo.</p> <p>Si el titular de la licencia comete una nueva infracción durante la etapa inicial pedagógica, se aplicará la pérdida de puntos correspondiente. Además, una vez vencidos los seis (6) meses, el sistema de sanción por puntos se aplicará integralmente, incluso respecto de quienes no hayan sido beneficiarios de la medida pedagógica. Con ello se evita que la etapa pedagógica sea entendida como un derecho individual a recibir una advertencia en cualquier momento posterior.</p> <p>El PARÁGRAFO ordena registrar la aplicación de la medida pedagógica en el RUNT y en el SIMIT. Este registro es necesario para garantizar que el beneficio opere una sola vez por titular de licencia y para impedir que una misma persona lo invoque nuevamente durante la etapa pedagógica.</p> <p>El ARTÍCULO 30 establece las condiciones de transición para la implementación del Capítulo III, relativo al sistema de licenciamiento gradual para conductores noveles. Para ello, ordena al Ministerio de Transporte realizar, dentro de los seis (6) meses siguientes a la entrada en</p>

<p>vigencia de la ley, las adecuaciones técnicas y operativas necesarias en la ficha técnica de la licencia de conducción, en la licencia de conducción digital, en el RUNT y en el SIMIT.</p> <p>Estas adecuaciones son el soporte material del sistema. Sin ellas, no sería posible registrar adecuadamente el periodo de práctica, identificar la categoría respecto de la cual opera, gestionar sus eventuales ampliaciones, acreditar la asistencia al curso exigido cuando haya lugar, ni facilitar la verificación en los controles en vía.</p> <p>El artículo también establece una regla de transición para las licencias ya expedidas: conservarán su validez hasta su vencimiento. Esta previsión protege las situaciones jurídicas consolidadas de quienes ya son titulares de una licencia y evita que la implementación del nuevo sistema genere cargas inmediatas de sustitución o actualización del documento.</p> <p>Finalmente, las licencias que se expidan con posterioridad deberán ajustarse a las adecuaciones técnicas y operativas realizadas por el Ministerio de Transporte. De esta manera, el texto permite una transición ordenada: respeta las licencias previamente expedidas y asegura que las nuevas incorporen la información y condiciones necesarias para la aplicación del sistema de licenciamiento gradual.</p> <p>El ARTÍCULO 31 ordena al Ministerio de Transporte y a la ANSV adoptar, dentro de los seis (6) meses siguientes a la promulgación, una estrategia pedagógica de alcance nacional para socializar y acompañar la implementación del sistema de sanción por puntos y del sistema de licenciamiento gradual para conductores noveles.</p> <p>La disposición reconoce que la eficacia de los dos sistemas no depende únicamente de su implementación técnica e institucional, sino también del conocimiento que los conductores tengan de su funcionamiento. Un sistema de puntos que los titulares de licencia desconocen difícilmente modifica comportamientos: para que el incentivo y la disuasión operen, las personas deben saber cómo funciona el sistema, qué infracciones generan pérdida de puntos, cómo se recuperan y cuáles son las consecuencias de perderlos todos. Lo mismo ocurre con el sistema de licenciamiento gradual: los conductores noveles deben conocer las restricciones a las que están sujetos y las consecuencias de incumplirlas.</p> <p>La estrategia deberá incluir, como mínimo, campañas de divulgación y sensibilización dirigidas a conductores, materiales pedagógicos de acceso público y gratuito, y asistencia técnica y capacitación a los organismos de tránsito de las entidades territoriales y a sus agentes. Este último componente es especialmente importante, pues buena parte de la aplicación de los dos sistemas ocurrirá en el territorio y en los controles en vía.</p>	<p>El PARÁGRAFO 1 señala que el diseño, implementación y desarrollo de la estrategia estarán a cargo del Ministerio de Transporte y de la ANSV, en el marco de sus competencias y de acuerdo con la disponibilidad presupuestal. Esta regla asigna responsabilidades institucionales, pero reconoce los límites presupuestales dentro de los cuales deberán cumplirse.</p> <p>El PARÁGRAFO 2 exige que la estrategia incorpore medidas de accesibilidad para personas con discapacidad y mecanismos de difusión que permitan su implementación efectiva en zonas rurales. Con ello se busca que la pedagogía sobre los nuevos sistemas no se concentre únicamente en centros urbanos, sino que llegue también a poblaciones y territorios con mayores barreras de acceso a la información.</p> <p>El PARÁGRAFO 3 articula la acción nacional con la territorial. El Ministerio de Transporte y la ANSV expedirán lineamientos en materia de comunicación, pedagogía y difusión, que deberán ser incorporados por los organismos de tránsito de las entidades territoriales en sus acciones, programas y metas, de acuerdo con su autonomía, disponibilidad presupuestal y capacidad operativa. Así se establece una orientación nacional común, sin desconocer las condiciones institucionales territoriales.</p> <p>El ARTÍCULO 32 impone al Gobierno nacional, por conducto del Ministerio de Transporte, la obligación de expedir dentro de los seis (6) meses siguientes a la promulgación la reglamentación detallada y necesaria para la implementación y cumplimiento de la ley.</p> <p>El plazo coincide con el previsto en el artículo 28 para la entrada en operación del sistema de sanción por puntos y del sistema de licenciamiento gradual para conductores noveles. Esta coincidencia responde a que la reglamentación es una condición previa para que ambos sistemas puedan aplicarse de manera ordenada, uniforme y técnicamente viable.</p> <p>A lo largo del texto propuesto se remiten al Ministerio de Transporte distintos aspectos técnicos y operativos, como los procedimientos de registro y consulta de puntos, la interoperabilidad de los sistemas de información, el registro, verificación, ampliación y terminación del periodo de práctica, las características del distintivo de conductor novel, las condiciones operativas de los cursos previstos en el texto y las adecuaciones en materia de licencia física y digital. Sin embargo, el artículo 32 cumple una función más amplia: opera como una habilitación general de reglamentación para todos aquellos aspectos que resulten necesarios para la implementación y cumplimiento de la ley, incluso cuando no hayan sido objeto de una remisión específica en un artículo determinado.</p> <p>De esta manera, se evita que la implementación quede abierta indefinidamente o limitada únicamente a los asuntos expresamente mencionados en cada disposición. La cláusula</p>
<p>permite cubrir necesidades técnicas, operativas o institucionales que surjan durante el alistamiento de los dos sistemas, siempre dentro del marco material definido por la ley.</p> <p>El ARTÍCULO 33 adiciona un artículo 131A a la Ley 769 de 2002, para regular la responsabilidad derivada de las infracciones de tránsito cometidas por personas menores de edad.</p> <p>La disposición establece dos niveles de responsabilidad. Por una parte, el menor de edad responde como infractor, lo que mantiene el carácter personal de la conducta y de las consecuencias sancionatorias que recaen directamente sobre quien conduce. Por otra, el padre, la madre o ambos, según ejerzan la patria potestad, responden solidariamente por el pago de la multa y de las demás obligaciones pecuniarias derivadas de la infracción. A falta de ellos, la responsabilidad recae en quien ejerza la representación legal del menor.</p> <p>La regla atiende una situación que requiere regulación expresa. En Colombia, las personas pueden obtener licencia de conducción para vehículos de servicio particular desde los dieciséis (16) años, de modo que es posible que un menor de edad cometa infracciones de tránsito. Sin una regla clara sobre la responsabilidad por las consecuencias económicas, el cobro de las multas podría dificultarse o quedar sujeto a interpretaciones dispares.</p> <p>La solidaridad prevista en el artículo permite que la autoridad exija el pago de las obligaciones pecuniarias a quienes ejercen la patria potestad o la representación legal, sin trasladarles la condición de infractores. Por eso, la responsabilidad se limita al componente económico de la infracción: multas y demás obligaciones pecuniarias. Las consecuencias personales del régimen sancionatorio de tránsito, como la pérdida de puntos, la suspensión o la cancelación de la licencia, recaen exclusivamente sobre el infractor cuando resulten aplicables.</p> <p>El ARTÍCULO 34 establece una medida transitoria y complementaria de normalización de cartera por infracciones a las normas de tránsito, en el marco de la implementación del sistema de sanción por puntos. La medida está dirigida a quienes tengan pendiente el pago de multas impuestas con anterioridad a la entrada en vigencia de la ley, incluidos quienes tengan acuerdos de pago en curso o incumplidos respecto de dichas multas.</p> <p>El beneficio podrá aplicarse por una sola vez y dentro del año siguiente a la promulgación de la ley. Consiste en un descuento del cincuenta por ciento (50%) del capital adeudado y del cien por ciento (100%) de los intereses, previa asistencia, de manera presencial o virtual, a un curso sobre normas de tránsito en un centro integral de atención debidamente registrado ante el RUNT.</p> <p>La medida tiene una doble justificación. De un lado, busca facilitar la normalización de obligaciones pendientes por infracciones de tránsito, ofreciendo una oportunidad</p>	<p>excepcional para que los infractores regularicen su situación y las autoridades puedan mejorar la gestión de la cartera existente. De otro lado, se conecta con la lógica pedagógica del sistema de sanción por puntos, porque el beneficio económico no se concede de manera aislada, sino condicionado a la asistencia a un curso sobre normas de tránsito.</p> <p>De esta manera, la disposición no opera como una simple reducción de obligaciones pecuniarias. Su diseño combina saneamiento de cartera con una intervención formativa dirigida a reforzar el conocimiento de las normas de tránsito y prevenir la reincidencia. Además, su carácter transitorio y su aplicación por una sola vez evitan que se convierta en un mecanismo permanente de descuento.</p> <p>El PARÁGRAFO excluye del beneficio las multas impuestas conforme al literal F del artículo 131 y al párrafo 3 del artículo 152 de la Ley 769 de 2002. Se trata de conductas asociadas a la conducción bajo el influjo del alcohol o bajo los efectos de sustancias psicoactivas, así como a la negativa a permitir la práctica de las pruebas correspondientes. La exclusión es coherente con el tratamiento especialmente severo que el ordenamiento reserva para estas conductas y evita que sean objeto de reducción en el marco de la normalización transitoria de cartera.</p> <p>El ARTÍCULO 35 adiciona un cuarto inciso al artículo 136A de la Ley 769 de 2002, con el fin de exigir a los centros integrales de atención una certificación vigente que acredite que su sistema de gestión de seguridad de la información cumple la norma ISO/IEC 27001:2022 o su versión más reciente.</p> <p>La disposición busca fortalecer la protección, confidencialidad, integridad y disponibilidad de la información gestionada por estos centros durante la prestación de sus servicios. Para ello, exige que la certificación tenga un alcance que cubra los procesos de recepción, procesamiento, almacenamiento y transmisión de los datos, y que sea objeto de auditoría anual y renovación cada tres (3) años.</p> <p>El ARTÍCULO 36 establece condiciones para la prestación de los cursos previstos en la ley cuya realización produzca efectos jurídicos dentro del sistema de sanción por puntos y del sistema de licenciamiento gradual.</p> <p>La disposición exige que los centros integrales de atención presten dichos cursos únicamente en las sedes, canales, modalidades y condiciones de operación autorizadas conforme a su registro ante el RUNT y la reglamentación aplicable. Asimismo, prohíbe prestarlos en sedes, puntos de atención, canales o modalidades no registrados o no autorizados, y utilizar convenios, contratos, acuerdos comerciales u otros instrumentos de colaboración para trasladar a terceros la prestación de los cursos.</p>

<p>Con ello se busca garantizar que los cursos que producen efectos dentro de los sistemas creados por el proyecto se desarrollen bajo condiciones verificables y por los sujetos habilitados para prestarlos, evitando esquemas de tercerización o prestación informal que puedan afectar la confiabilidad del sistema.</p> <p>El ARTÍCULO 37 subroga el artículo 42A de la Ley 769 de 2002, con el fin de establecer un seguro obligatorio de responsabilidad civil extracontractual asociado a la licencia de conducción. A diferencia de la regulación aprobada en primer debate, el seguro deja de estar vinculado al vehículo de servicio particular y pasa a recaer sobre la persona titular de licencia de conducción que la habilite para conducir vehículos de servicio particular.</p> <p>La modificación guarda relación con el objeto del proyecto, en la medida en que vincula el aseguramiento al ejercicio de la conducción y a la habilitación conferida mediante la licencia. En consecuencia, el tomador del seguro será el titular de la licencia de conducción, y no el propietario del vehículo.</p> <p>El artículo establece valores asegurados mínimos por siniestro: quince (15) salarios mínimos legales mensuales vigentes para los titulares de licencia de conducción de las categorías B1, B2 o B3, y siete (7) salarios mínimos legales mensuales vigentes para los titulares de licencia de conducción de las categorías A1 o A2. Cuando el titular esté habilitado para conducir vehículos de varias categorías, bastará una sola póliza cuyo valor asegurado sea igual o superior al más alto de los mínimos aplicables.</p> <p>También se prevé que la obligación no será exigible cuando el titular se encuentre amparado por otra póliza vigente con un valor asegurado mínimo por siniestro igual o superior al exigido en el artículo, incluida aquella asociada al vehículo que conduzca. Esta regla evita dobles aseguramientos innecesarios cuando ya existe una cobertura equivalente.</p> <p>El artículo fija, además, un límite máximo a la prima anual, equivalente al cinco por ciento (0,5%) del valor asegurado mínimo previsto, y mantiene el deber de registrar la expedición del seguro o la existencia de pólizas equivalentes en el Registro Nacional de Seguros del RUNT, para su consulta por parte de las autoridades de tránsito.</p> <p>Por último, el párrafo dispone que el Ministerio de Transporte, la Agencia Nacional de Seguridad Vial, los centros de enseñanza automovilística y los centros integrales de atención deberán incluir, en el marco de sus competencias, contenidos relacionados con los riesgos de responsabilidad civil derivados de la conducción y el alcance del aseguramiento obligatorio. El párrafo transitorio establece que el seguro será exigible por las autoridades de tránsito a partir de los seis (6) meses siguientes a la promulgación de la ley.</p>	<p>Finalmente, el ARTÍCULO 38 contiene la regla general de vigencia y derogatorias de la iniciativa. Establece que la ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.</p> <p>El PARÁGRAFO TRANSITORIO regula la aplicación diferida de las modificaciones al Código Nacional de Tránsito que dependen de la entrada en operación del sistema de sanción por puntos y del sistema de licenciamiento gradual para conductores noveles. La regla es necesaria porque varios artículos del texto propuesto modifican disposiciones que seguirán siendo aplicables durante el periodo de alistamiento previsto en el artículo 28.</p> <p>Hasta que transcurran los seis (6) meses señalados en dicho artículo, continuarán aplicándose los textos vigentes de los artículos 17, 18, 20, 24, 26 y 124 de la Ley 769 de 2002, así como el penúltimo inciso del artículo 19. Una vez cumplido ese término, esas disposiciones serán sustituidas por las reglas contenidas en los artículos 16, 17, 21, 22, 23, 24 y 25 del texto propuesto, según corresponda.</p> <p>El artículo 27, que adiciona la infracción por incumplir las restricciones del periodo de práctica, también entrará a regir una vez se cumpla el mismo término. Esto es coherente con la estructura del proyecto, pues antes de que el sistema de licenciamiento gradual esté en operación no existirían restricciones del periodo de práctica cuya infracción pudiera sancionarse.</p> <p>La lógica del párrafo es sencilla, pero indispensable: las modificaciones al Código Nacional de Tránsito introducidas por el texto propuesto están diseñadas para operar dentro de los nuevos sistemas. Aplicarlas antes de que estos estén en funcionamiento podría generar vacíos o inconsistencias en el régimen vigente. Por ello, la disposición mantiene la continuidad normativa durante el periodo de implementación y asegura que el tránsito hacia el nuevo régimen se produzca de manera ordenada y simultánea con la entrada en operación de los sistemas que justifican los cambios.</p>
<p>presentarán en el cuerpo de la exposición de motivos un acápite que describa las circunstancias o eventos que podrían generar un conflicto de interés para la discusión y votación del proyecto, de acuerdo al artículo 286. Estos serán criterios guías para que los otros congresistas tomen una decisión en torno a si se encuentran en una causal de impedimento, no obstante, otras causales que el Congresista pueda encontrar.</p> <p>A su vez, el artículo 286 de la Ley 5 de 1992, modificado por el artículo 1 de la Ley 2003 de 2019, regula el régimen de conflicto de interés de los congresistas en los siguientes términos:</p> <p>ARTÍCULO 286. RÉGIMEN DE CONFLICTO DE INTERÉS DE LOS CONGRESISTAS. <Artículo modificado por el artículo 1 de la Ley 2003 de 2019. El nuevo texto es el siguiente:> Todos los congresistas deberán declarar los conflictos de intereses que pudieran surgir en ejercicio de sus funciones.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Para todos los efectos se entiende que no hay conflicto de interés en las siguientes circunstancias:</p> <p>a) Cuando el congresista participe, discuta, vote un proyecto de ley o de acto legislativo que otorgue beneficios o cargos de carácter general, es decir cuando el interés del congresista coincide o se fusione con los intereses de los electores.</p> <p>b) Cuando el beneficio podría o no configurarse para el congresista en el futuro.</p> <p>c) Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo de carácter particular, que establezcan sanciones o disminuyan beneficios, en el cual, el congresista tiene un interés particular, actual y directo. El voto negativo no constituirá conflicto de interés cuando mantiene la normatividad vigente.</p>	<p>V. CIRCUNSTANCIAS O EVENTOS QUE PODRÍAN GENERAR UN CONFLICTO DE INTERÉS</p> <p>El inciso primero del artículo 291 de la Ley 5 de 1992, modificado por el artículo 3 de la Ley 2003 de 2019, dispone:</p> <p>ARTÍCULO 291. DECLARACIÓN DE IMPEDIMENTO. <Artículo modificado por el artículo 3 de la Ley 2003 de 2019. El nuevo texto es el siguiente:> El autor del proyecto y el ponente</p> <p>d) Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo de carácter particular, que regula un sector económico en el cual el congresista tiene un interés particular, actual y directo, siempre y cuando no genere beneficio particular, directo y actual.</p> <p>e) <Literal INEXEQUIBLE></p> <p>f) Cuando el congresista participa en la elección de otros servidores públicos mediante el voto secreto. Se exceptúan los casos en que se presenten inhabilidades referidas al parentesco con los candidatos.</p> <p>PARÁGRAFO 1o. Entiéndase por conflicto de interés moral aquel que presentan los congresistas cuando por razones de conciencia se quieran apartar de la discusión y votación del proyecto.</p> <p>PARÁGRAFO 2o. Cuando se trate de funciones judiciales, disciplinarias o fiscales de los congresistas, sobre conflicto de interés se aplicará la norma especial que rige ese tipo de investigación.</p> <p>PARÁGRAFO 3o. Igualmente se aplicará el régimen de conflicto de intereses para todos y cada uno de los actores que presenten, discutan o participen de cualquier iniciativa legislativa, conforme al artículo 140 de la Ley 5 de 1992.</p> <p>Sobre el particular, debe tenerse en cuenta lo indicado por el Consejo de Estado en Sentencia 02830 de 16 de julio de 2019 (M.P. Carlos Enrique Moreno Rubio), en la cual manifestó:</p> <p>No cualquier interés configura la causal de desinversión en comento, pues se sabe que sólo lo será aquél del que se pueda predicar que es directo, esto es, que per se el alegado beneficio, provecho o utilidad encuentre su fuente en el asunto que fue conocido por el legislador; particular, que el mismo sea específico o personal, bien para el congresista o quienes se encuentren relacionados con él; y actual o inmediato, que concorra 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.</p> <p>Por lo anterior, se estima que, en principio, el presente proyecto de ley no genera conflictos de interés para su discusión y votación, toda vez que contiene disposiciones de carácter general, aplicables a categorías amplias e indeterminadas de destinatarios, relacionadas con la seguridad vial, el sistema de sanción por puntos, el sistema de licenciamiento gradual para conductores noveles y la modificación de normas del Código Nacional de Tránsito.</p> <p>Sin perjuicio de lo anterior, los congresistas deberán evaluar si se encuentran incurso en una causal de impedimento cuando la discusión o votación de la iniciativa o alguna de sus</p>

<p>disposiciones pueda generarles un beneficio particular, actual y directo. En especial, deberán valorar dicha circunstancia quienes, directamente o a través de su cónyuge, compañero o compañera permanente, o parientes en los grados previstos en la ley, tengan pendiente el pago de multas impuestas con anterioridad a la entrada en vigencia de la ley, incluidos quienes tengan acuerdos de pago en curso o incumplidos respecto de dichas multas, cuando estas se encuentren cobijadas por la medida transitoria de normalización de cartera prevista en la presente iniciativa.</p> <p>De igual manera, deberán evaluar la existencia de un eventual conflicto de interés quienes, directamente o por interpuesta persona, tengan vínculos económicos, societarios, contractuales o de dirección con centros integrales de atención, habida cuenta de que la aplicación del proyecto puede incrementar la demanda de cursos sobre normas de tránsito cuya realización produzca efectos jurídicos dentro del sistema de sanción por puntos, del sistema de licenciamiento gradual o de la medida transitoria de normalización de cartera, siempre que de ello pueda derivarse un beneficio particular, actual y directo para el congresista o alguna de las personas señaladas en el artículo 286 de la Ley 5 de 1992.</p> <p>Asimismo, deberán evaluar la existencia de un eventual conflicto de interés quienes, directamente o por interpuesta persona, tengan vínculos económicos, societarios, contractuales, de dirección o de intermediación con compañías de seguros autorizadas para operar en Colombia que puedan ofrecer el Seguro Obligatorio de Responsabilidad Civil Extracontractual asociado a la licencia de conducción previsto en el proyecto, siempre que de ello pueda derivarse un beneficio particular, actual y directo para el congresista o alguna de las personas señaladas en el artículo 286 de la Ley 5 de 1992.</p> <p>En todo caso, la descripción de las circunstancias o eventos que podrían generar conflicto de interés no exime a cada congresista del deber de identificar y declarar las causales en las que pueda estar inmerso, conforme a la Constitución, la ley y la jurisprudencia aplicable.</p> <p style="text-align: center;">VI. IMPACTO FISCAL</p> <p>El artículo 7 de la Ley 819 de 2003 dispone:</p> <p>ARTÍCULO 7o. ANÁLISIS DEL IMPACTO FISCAL DE LAS NORMAS. En todo momento, el impacto fiscal de cualquier proyecto de ley, ordenanza o acuerdo, que ordene gasto o que otorgue beneficios tributarios, deberá hacerse explícito y deberá ser compatible con el Marco Fiscal de Mediano Plazo.</p>	<p>Para estos propósitos, deberá incluirse expresamente en la exposición de motivos y en las ponencias de trámite respectivas los costos fiscales de la iniciativa y la fuente de ingreso adicional generada para el financiamiento de dicho costo.</p> <p>El Ministerio de Hacienda y Crédito Público, en cualquier tiempo durante el respectivo trámite en el Congreso de la República, deberá rendir su concepto frente a la consistencia de lo dispuesto en el inciso anterior. En ningún caso este concepto podrá ir en contravía del Marco Fiscal de Mediano Plazo. Este informe será publicado en la Gaceta del Congreso.</p> <p>Los proyectos de ley de iniciativa gubernamental, que planteen un gasto adicional o una reducción de ingresos, deberá contener la correspondiente fuente sustitutiva por disminución de gasto o aumentos de ingresos, lo cual deberá ser analizado y aprobado por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público.</p> <p>En las entidades territoriales, el trámite previsto en el inciso anterior será surtido ante la respectiva Secretaría de Hacienda o quien haga sus veces.</p> <p>Ahora bien, para la interpretación del artículo transcrito debe tenerse en cuenta lo dispuesto por la Corte Constitucional en la Sentencia C-502-07 de 4 de julio de 2007 (M. P. Manuel José Cepeda Espinosa); providencia en la cual se señaló:</p> <p>35. Ciertamente, dadas las condiciones actuales en que se desempeña el Congreso de la República, admitir que el art. 7º de la Ley 819 de 2003 constituye un requisito de trámite, que crea una carga adicional y exclusiva sobre el Congreso en la formación de los proyectos de ley, significa, en la práctica, cercenar considerablemente la facultad del Congreso para legislar y concederle al Ministerio de Hacienda una especie de poder de veto sobre los proyectos de ley.</p> <p>Por una parte, los requisitos contenidos en el artículo presuponen que los congresistas – o las bancadas – tengan los conocimientos y herramientas suficientes para estimar los costos fiscales de una iniciativa legal, para determinar la fuente con la que podrían financiarse y para valorar sus proyectos frente al Marco Fiscal de Mediano Plazo. En la realidad, aceptar que las condiciones establecidas en el art. 7º de la Ley 819 de 2003 constituyen un requisito de trámite que le incumbe cumplir única y exclusivamente al Congreso reduce desproporcionadamente la capacidad de iniciativa legislativa que reside en el Congreso de la República, con lo cual se vulnera el principio de separación de las Ramas del Poder Público, en la medida en que se lesiona seriamente la autonomía del Legislativo.</p> <p>Precisamente, los obstáculos casi insuperables que se generarían para la actividad legislativa del Congreso de la República conducirían a concederle una forma de poder de veto al Ministro de Hacienda sobre las iniciativas de ley en el Parlamento. El Ministerio de Hacienda es quien cuenta con los elementos necesarios para poder efectuar estimativos de los costos fiscales, para establecer de dónde pueden surgir los recursos necesarios para asumir los costos de un proyecto y para determinar la compatibilidad de los proyectos con el Marco Fiscal de Mediano Plazo. A él tendrían que acudir los congresistas o las bancadas que quieren presentar un proyecto de ley que implique gastos. De esta manera, el Ministerio decidiría qué</p>
<p>peticiones atiende y el orden de prioridad para hacerlo. Con ello adquiriría el poder de determinar la agenda legislativa, en desmedro de la autonomía del Congreso.</p> <p>Pero, además, el Ministerio podría decidir no intervenir en el trámite de un proyecto de ley que genere impacto fiscal o simplemente desatender el trámite de los proyectos. Ello podría conducir a que el proyecto fuera aprobado sin haberse escuchado la posición del Ministerio y sin conocer de manera certera si el proyecto se adecua a las exigencias macroeconómicas establecidas en el Marco Fiscal de Mediano Plazo. En realidad, esta situación ya se presentó en el caso analizado en la Sentencia C-874 de 2005 – atrás reseñada – y el Presidente de la República objetó el proyecto por cuanto el Ministerio de Hacienda no había conceptuado acerca de la iniciativa legal. Sin embargo, como se recordó, en aquella ocasión la Corte manifestó que la omisión del Ministerio de Hacienda no afectaba la validez del proceso legislativo</p> <p>36. Por todo lo anterior, la Corte considera que los primeros tres incisos del art. 7º de la Ley 819 de 2003 deben entenderse como parámetros de racionalidad de la actividad legislativa, y como una carga que le incumbe inicialmente al Ministerio de Hacienda, una vez que el Congreso ha valorado, con la información y las herramientas que tiene a su alcance, las incidencias fiscales de un determinado proyecto de ley. Esto significa que ellos constituyen instrumentos para mejorar la labor legislativa.</p> <p>Es decir, el mencionado artículo debe interpretarse en el sentido de que su fin es obtener que las leyes que se dicten tengan en cuenta las realidades macroeconómicas, pero sin crear barreras insalvables en el ejercicio de la función legislativa ni crear un poder de veto legislativo en cabeza del Ministro de Hacienda. Y en ese proceso de racionalidad legislativa la carga principal reposa en el Ministerio de Hacienda, que es el que cuenta con los datos, los equipos de funcionarios y la experticia en materia económica. Por lo tanto, en el caso de que los congresistas tramiten un proyecto incorporando estimativos erróneos sobre el impacto fiscal, sobre la manera de atender esos nuevos gastos o sobre la compatibilidad del proyecto con el Marco Fiscal de Mediano Plazo, le corresponde al Ministro de Hacienda intervenir en el proceso legislativo para ilustrar al Congreso acerca de las consecuencias económicas del proyecto. Y el Congreso habrá de recibir y valorar el concepto emitido por el Ministerio. No obstante, la carga de demostrar y convencer a los congresistas acerca de la incompatibilidad de cierto proyecto con el Marco Fiscal de Mediano Plazo recae sobre el Ministro de Hacienda.</p> <p>Por otra parte, es preciso reiterar que si el Ministerio de Hacienda no participa en el curso del proyecto durante su formación en el Congreso de la República, mal puede ello significar que el proceso legislativo se encuentra viciado por no haber tenido en cuenta las condiciones establecidas en el art. 7º de la Ley 819 de 2003. Puesto que la carga principal en la presentación de las consecuencias fiscales de los proyectos reside en el Ministerio de Hacienda, la omisión del Ministerio en informar a los congresistas acerca de los problemas que presenta el proyecto no afecta la validez del proceso legislativo ni vicia la ley correspondiente.</p> <p>(Subrayado y negrita fuera de texto)</p>	<p>Así, atendiendo a la interpretación de la Corte Constitucional, se advierte que una copia de esta ponencia será remitida al Ministerio de Hacienda y Crédito Público para que emita concepto sobre el texto del articulado propuesto para segundo debate en Senado y se pronuncie sobre sus posibles implicaciones fiscales.</p> <p>En todo caso, de manera preliminar, se considera que la iniciativa no ordena directamente la creación de nuevas apropiaciones presupuestales ni establece beneficios tributarios. Sin embargo, algunas de sus disposiciones pueden generar incidencias presupuestales, operativas o de recaudo asociadas a la implementación del sistema de sanción por puntos, el sistema de licenciamiento gradual, las adecuaciones técnicas en los sistemas de información, la estrategia pedagógica nacional, el incentivo en la renovación de licencias de conducción para vehículos de servicio público, la medida transitoria de normalización de cartera por infracciones de tránsito y el registro y verificación del seguro obligatorio de responsabilidad civil extracontractual asociado a la licencia de conducción.</p> <p>En esa medida, los costos, disminuciones de ingreso o demás efectos fiscales que eventualmente se deriven de la implementación de la ley deberán atenderse conforme al Marco Fiscal de Mediano Plazo, las disponibilidades presupuestales de las entidades competentes y el concepto que para el efecto emita el Ministerio de Hacienda y Crédito Público durante el trámite legislativo.</p>

VII. PROPOSICIÓN

En mérito de lo expuesto, presento ponencia positiva y, en consecuencia, solicito a la plenaria del Senado de la República dar segundo debate en Senado al Proyecto de Ley 277 de 2025 Senado, 58 de 2024 Cámara «Por la cual se crean los sistemas de sanción por puntos y de licenciamiento gradual, se modifica la Ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones», de conformidad con el pliego de modificaciones propuesto.



JULIO ALBERTO ELÍAS VIDAL
SENADOR DE LA REPÚBLICA

Sistema de sanción por puntos: Conjunto de reglas mediante las cuales se asignan, pierden, recuperan y adicionan puntos asociados a la licencia de conducción. La pérdida de puntos se produce en función de las infracciones de tránsito cometidas y la pérdida total del puntaje puede dar lugar a la suspensión o cancelación de la licencia de conducción.

CAPÍTULO II
SISTEMA DE SANCIÓN POR PUNTOS

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

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

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

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

VIII. TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE EN SENADO

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

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

EL CONGRESO DE COLOMBIA,

DECRETA:

CAPÍTULO I
DISPOSICIONES GENERALES

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

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

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

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

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

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

- a) La infracción B.22.
 - b) La infracción C.5.
 - c) Las de los literales D, E y F, excepto las infracciones D.2 y D.12.
4. Se perderán diez (10) puntos por la comisión de las siguientes infracciones previstas en el artículo 131 del Código Nacional de Tránsito:
- a) La infracción C.6.
 - b) La infracción C.29, cuando el exceso de velocidad supere los veinticinco kilómetros por hora (25 km/h).
 - c) La infracción C.32.
 - d) La infracción C.35.
 - e) La infracción D.2.
5. Por incumplir las obligaciones de velar previstas en los literales a) y b) del artículo 10 de la Ley 2161 de 2021, se perderán diez (10) puntos de los asignados a la licencia de conducción del propietario del vehículo automotor con el que se cometan las infracciones D.2 o C.35 del artículo 131 del Código Nacional de Tránsito.

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


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

ARTÍCULO 7. PROCEDIMIENTO Y REGISTRO DE LA PÉRDIDA DE PUNTOS. La pérdida de puntos se aplicará como consecuencia de la imposición de la sanción por infracción a las

<p>normas de tránsito, una vez quede en firme el acto administrativo que la impone, en el marco del procedimiento contravencional previsto en el Código Nacional de Tránsito.</p> <p>En la orden de comparendo se informará al presunto infractor el número de puntos que podrán ser descontados como consecuencia de la infracción, tanto cuando la imposición del comparendo se haga de manera presencial como cuando la infracción sea detectada mediante sistemas automáticos, semiautomáticos u otros medios tecnológicos.</p> <p>Una vez la sanción quede en firme, la autoridad de tránsito que la haya impuesto deberá registrar la pérdida de puntos dentro de los veinte (20) días hábiles siguientes, en los sistemas de información correspondientes, interoperables con el RUNT y el Sistema Integrado de Información sobre las Multas y Sanciones por Infracciones de Tránsito (SIMIT), conforme a lo previsto en la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte.</p> <p>ARTÍCULO 8. RECUPERACIÓN TOTAL DE PUNTOS POR NO REINCIDENCIA. El titular de la licencia de conducción que haya perdido puntos parcialmente recuperará automáticamente la totalidad del puntaje inicial asignado a su licencia cuando transcurran dos (2) años continuos sin que reincida en la comisión de infracciones de tránsito que conlleven pérdida de puntos.</p> <p>El término previsto en el presente artículo no se computará durante el tiempo en que la licencia de conducción se encuentre suspendida.</p> <p>ARTÍCULO 9. PUNTOS EXTRA POR NO REINCIDENCIA. El titular de la licencia de conducción que cuente con la totalidad del puntaje asignado inicialmente tendrá derecho a la adición de dos (2) puntos extra por cada periodo continuo de dos (2) años sin incurrir en infracciones que conlleven pérdida de puntos. Dicha adición procederá hasta alcanzar un máximo de treinta (30) puntos cuando la licencia habilite para conducir vehículos de servicio particular, y cuarenta (40) puntos cuando habilite para conducir vehículos de servicio público.</p> <p>La adición de puntos extra operará automáticamente. Para la primera adición, el término se contará desde la asignación inicial del puntaje o, si hubo pérdida parcial de puntos, desde la recuperación total del puntaje inicial conforme al artículo anterior. Para la segunda adición, el término se contará desde la fecha en que haya operado la primera.</p> <p>ARTÍCULO 10. INCENTIVO EN LA RENOVACIÓN DE LA LICENCIA DE CONDUCCIÓN PARA VEHÍCULOS DE SERVICIO PÚBLICO. Los titulares de licencia de conducción que habilite para conducir vehículos de servicio público tendrán derecho a un descuento del cincuenta por ciento (50%) sobre el valor total a su cargo por concepto del trámite de</p>	<p>renovación de la licencia de conducción, siempre que durante el periodo de vigencia inmediatamente anterior no hayan perdido puntos en el sistema de sanción por puntos.</p> <p>PARÁGRAFO. El Ministerio de Transporte reglamentará las condiciones y el procedimiento para hacer efectivo este beneficio.</p> <p>ARTÍCULO 11. RECUPERACIÓN PARCIAL DE PUNTOS MEDIANTE CURSO. Siempre que no haya alcanzado la pérdida total de los puntos asignados, el titular de la licencia de conducción que haya perdido puntos podrá recuperar, por una sola vez respecto de cada infracción, dos (2) puntos de los perdidos, mediante la asistencia, de manera presencial o virtual a un curso sobre normas de tránsito en un centro integral de atención, debidamente registrado ante el RUNT.</p> <p>Este beneficio no procederá respecto de las infracciones que tengan asignada una pérdida de diez (10) puntos, ni respecto de aquellas frente a las cuales se haya aplicado el beneficio previsto en el parágrafo 1 del artículo 6 de la presente ley.</p> <p>Para acceder a este beneficio, el titular deberá asistir al curso dentro de los tres (3) meses siguientes a la ejecutoria del acto administrativo que impuso la sanción. Vencido este término, no habrá lugar a la recuperación parcial de puntos por esa infracción.</p> <p>PARÁGRAFO 1. El centro integral de atención ante el cual se realice el curso deberá reportar la asistencia al curso dentro del día hábil siguiente a su terminación, a través de los sistemas de información que defina el Ministerio de Transporte, interoperables con el RUNT y el SIMIT.</p> <p>PARÁGRAFO 2. Dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes al reporte de asistencia al curso, la autoridad de tránsito que haya impuesto la sanción, con base en dicho reporte, efectuará el abono de los puntos recuperados.</p> <p>PARÁGRAFO 3. La Superintendencia de Transporte ejercerá la vigilancia y control sobre el cumplimiento de lo dispuesto en este artículo.</p> <p>ARTÍCULO 12. CONSULTA DE PUNTOS Y ALERTA PREVENTIVA POR SALDO CRÍTICO. El Ministerio de Transporte, a través del RUNT y en articulación con el SIMIT, habilitará un mecanismo de consulta permanente para que cada titular de licencia de conducción pueda verificar la información registrada a su nombre en el sistema de sanción por puntos. Dicho mecanismo deberá permitir conocer, como mínimo, el puntaje vigente, los puntos descontados y, cuando haya lugar, el tiempo transcurrido y pendiente para la recuperación total del puntaje o para la adición de puntos.</p>
<p>Así mismo, con base en la información reportada por las autoridades y organismos de tránsito, el Ministerio de Transporte, a través del RUNT y en articulación con el SIMIT, generará alertas electrónicas preventivas dirigidas a los titulares de licencia de conducción cuando registren un saldo igual o inferior a diez (10) puntos.</p> <p>ARTÍCULO 13. PÉRDIDA TOTAL DE LOS PUNTOS Y SUS EFECTOS. La pérdida total de los puntos asociados a una licencia de conducción se configura cuando el puntaje llegue a cero (0) como resultado de la imposición de sanciones debidamente ejecutoriadas. En tal caso, la autoridad de tránsito competente deberá expedir el acto administrativo correspondiente, mediante el cual se ordene la suspensión o cancelación de la licencia, según las reglas siguientes:</p> <p>La primera pérdida total de puntos dará lugar a la suspensión de la licencia de conducción por nueve (9) meses.</p> <p>La segunda pérdida total de puntos dará lugar a la suspensión de la licencia de conducción por dieciocho (18) meses.</p> <p>La tercera pérdida total de puntos dará lugar a la cancelación de la licencia de conducción, sin perjuicio de que su titular pueda solicitar una nueva licencia una vez transcurrido el término previsto en el artículo 26 del Código Nacional de Tránsito.</p> <p>PARÁGRAFO 1. En el caso de la primera y segunda pérdida total de puntos, el levantamiento de la suspensión de la licencia de conducción estará condicionado a la asistencia, de manera presencial o virtual, a un curso sobre normas de tránsito y seguridad vial en un centro integral de atención, debidamente registrado ante el RUNT. La realización del curso no sustituye ni reduce el término de la suspensión. La asistencia al curso deberá ser registrada en el RUNT.</p> <p>PARÁGRAFO 2. En todos los casos, la suspensión o cancelación solo producirá efectos a partir de la ejecutoria del acto administrativo correspondiente y conllevará la obligación de entregar la licencia de conducción ante la autoridad competente.</p> <p>PARÁGRAFO 3. Las consecuencias previstas en este artículo se aplicarán sin perjuicio de las demás causales de suspensión o cancelación de la licencia de conducción establecidas en el Código Nacional de Tránsito o en normas especiales, las cuales se registrarán por sus propias disposiciones.</p> <p>ARTÍCULO 14. REASIGNACIÓN DE PUNTOS TRAS SUSPENSIÓN O CANCELACIÓN DE LA LICENCIA. Una vez cumplido el término de la suspensión de la licencia de conducción derivada de la pérdida total de puntos, al titular se le asignarán veintitrés (23) puntos cuando</p>	<p>la licencia habilite para conducir vehículos de servicio particular, y treinta y tres (33) puntos cuando habilite para conducir vehículos de servicio público, si se trata de la primera suspensión; si es la segunda, se asignarán veinte (20) puntos cuando la licencia habilite para conducir vehículos de servicio particular, y treinta (30) puntos cuando habilite para conducir vehículos de servicio público. Al puntaje reasignado le será aplicable lo dispuesto en el artículo 8 de la presente ley.</p> <p>En caso de cancelación de la licencia de conducción, cuando proceda la expedición de una nueva licencia de conducción conforme a lo previsto en el artículo 26 del Código Nacional de Tránsito, al titular se le asignará el puntaje inicial previsto en el artículo 5 de la presente ley.</p> <p>La imposición de una suspensión de la licencia de conducción por causas distintas a la pérdida total de puntos no afectará el puntaje acumulado en el sistema, el cual se mantendrá durante el tiempo de la sanción y continuará vigente una vez esta finalice.</p> <p>ARTÍCULO 15. CONSERVACIÓN DEL PUNTAJE TRAS LA RENOVACIÓN DE LA LICENCIA DE CONDUCCIÓN. La renovación de la licencia de conducción por vencimiento no afectará el puntaje acumulado en el sistema de sanción por puntos, el cual se mantendrá y continuará vigente con la licencia renovada.</p> <p>ARTÍCULO 16. CAUSALES DE SUSPENSIÓN O CANCELACIÓN DE LA LICENCIA DE CONDUCCIÓN. Modifíquese el artículo 26 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 26. CAUSALES DE SUSPENSIÓN O CANCELACIÓN. La licencia de conducción se suspenderá:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Por disposición de las autoridades de tránsito, basada en la imposibilidad transitoria, física o mental para conducir, soportada en un certificado médico o en el examen de aptitud física, mental o de coordinación expedido por un Centro de Reconocimiento de Conductores legalmente habilitado. 2. Por decisión judicial, la cual, una vez en firme, se inscribirá en el Registro de Conductores del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), conforme al procedimiento que defina el Ministerio de Transporte. 3. Por encontrarse en estado de embriaguez o bajo el efecto de drogas alucinógenas determinado por la autoridad competente de conformidad con lo consagrado en el artículo 152 de este Código.

<p>4. Cuando se configure la pérdida total de los puntos en el sistema de sanción por puntos, por primera o segunda vez.</p> <p>La licencia de conducción se cancelará:</p> <ol style="list-style-type: none"> Por disposición de las autoridades de tránsito basada en la imposibilidad permanente física o mental para conducir, soportada en un certificado médico o en el examen de aptitud física, mental y de coordinación motriz expedido por un Centro de Reconocimiento de Conductores legalmente habilitado. Por decisión judicial, la cual, una vez en firme, se inscribirá en el Registro de Conductores del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), conforme al procedimiento que defina el Ministerio de Transporte. Por muerte del titular. La Registraduría Nacional del Estado Civil está obligada a reportar a los sistemas creados por los artículos 8 y 10 del presente ordenamiento, el fallecimiento del titular. Reincidencia al encontrarse conduciendo en cualquier grado de estado de embriaguez o bajo el efecto de drogas alucinógenas determinado por autoridad competente, en concordancia con el artículo 152 de este Código. Por reincidencia en la prestación del servicio público de transporte con vehículos particulares sin justa causa. Por conducir con la licencia de conducción estando suspendida. Por obtener por medios fraudulentos la expedición de una licencia de conducción, sin perjuicio de las acciones penales que correspondan. Cuando se configure la pérdida total de los puntos en el sistema de sanción por puntos, por tercera vez. <p>Parágrafo. La suspensión o cancelación de la licencia de conducción implica la entrega obligatoria del documento a la autoridad de tránsito competente para imponer la sanción por el periodo de la suspensión o a partir de la cancelación de ella.</p> <p>El estado de suspensión o cancelación de la licencia también deberá quedar anotado en la licencia de conducción digital.</p>	<p>La resolución de la autoridad de tránsito que establezca la responsabilidad e imponga la suspensión o cancelación de la licencia de conducción deberá contener la prohibición expresa al infractor de conducir vehículos automotores durante el tiempo que se le suspenda o cancele la licencia.</p> <p>La notificación de la suspensión o cancelación de la licencia de conducción se realizará de conformidad con las disposiciones aplicables del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.</p> <p>Una vez se encuentre en firme la resolución de la autoridad de tránsito mediante la cual cancela la licencia de conducción por las causales previstas en los numerales 6 y 7 de este artículo, se compulsarán y remitirán copias de la actuación administrativa a la Fiscalía General de la Nación, para lo de su competencia.</p> <p>Transcurridos diez (10) años desde la cancelación, el conductor podrá volver a solicitar una nueva licencia de conducción. Cuando la cancelación se haya producido por la causal prevista en el numeral 4 de la segunda parte de este artículo, dicho término será de veinticinco (25) años.</p> <p>ARTÍCULO 17. REINCIDENCIA. Modifíquese el artículo 124 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 124. REINCIDENCIA. En caso de reincidencia, se aplicará lo previsto en las disposiciones que regulan el sistema de sanción por puntos.</p> <p style="text-align: center;">CAPÍTULO III SISTEMA DE LICENCIAMIENTO GRADUAL PARA CONDUCTORES NOVELES</p> <p>ARTÍCULO 18. CREACIÓN DEL SISTEMA DE LICENCIAMIENTO GRADUAL PARA CONDUCTORES NOVELES. Créese el sistema de licenciamiento gradual para conductores noveles, aplicable a quienes obtengan habilitación para conducir vehículos destinados al servicio particular, con el fin de fortalecer su formación y experiencia en las etapas iniciales de conducción y contribuir a la reducción de la siniestralidad vial. Con el propósito de desarrollar y consolidar sus habilidades de conducción en condiciones de menor riesgo, los conductores noveles estarán sujetos, durante un periodo inicial de práctica, a las condiciones y restricciones establecidas en el presente capítulo.</p>
<p>ARTÍCULO 19. PERIODO DE PRÁCTICA. El periodo de práctica es la etapa inicial durante la cual la habilitación para conducir otorgada a su titular queda sujeta a las condiciones y restricciones establecidas en el presente capítulo.</p> <p>Habrà lugar al periodo de práctica cuando se obtenga licencia de conducción por primera vez, así como cuando su titular obtenga autorización para conducir en una nueva categoría, siempre que esta no se encuentre comprendida por otra de la cual ya sea titular.</p> <p>El periodo de práctica tendrá una duración de un (1) año, contado a partir de la fecha de expedición de la licencia de conducción otorgada por primera vez o, cuando se trate de la obtención de autorización para conducir en una nueva categoría, a partir de la fecha en que se expida la licencia de conducción que la autoriza.</p> <p>Si, antes del vencimiento del periodo de práctica, el titular pierde cuatro (4) o más puntos conforme al sistema de sanción por puntos, dicho periodo se ampliará, por una sola vez, por un (1) año adicional, contado a partir del vencimiento del término inicial. En tal caso, además del transcurso del término de ampliación, la terminación del periodo de práctica quedará condicionada a la asistencia, de manera presencial o virtual, a un curso sobre normas de tránsito y responsabilidad vial. Dicho curso será impartido por centros integrales de atención, debidamente registrados ante el RUNT, conforme a la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte. La realización del curso deberá registrarse en el RUNT.</p> <p>Cuando el periodo de práctica se origine en la obtención de autorización para conducir en una nueva categoría, su aplicación, duración y eventual ampliación se circunscribirán a dicha categoría y no afectarán las demás categorías para las cuales el titular ya esté autorizado.</p> <p>ARTÍCULO 20. REGISTRO Y VERIFICACIÓN DEL PERIODO DE PRÁCTICA. El organismo de tránsito que expida la licencia de conducción por primera vez o en una nueva categoría no comprendida por otra de la que el conductor ya sea titular registrará en el RUNT el sometimiento del titular al periodo de práctica. En el registro deberá constar la categoría respecto de la cual opera el periodo de práctica y sus fechas de inicio y terminación.</p> <p>Cuando, en los términos del artículo anterior y con base en la información registrada en el SIMT, haya lugar a la ampliación del periodo de práctica, esta deberá reflejarse en el RUNT, con actualización de la fecha de terminación correspondiente. La asistencia al curso exigido para la terminación del periodo ampliado también deberá registrarse en el RUNT.</p> <p>ARTÍCULO 21. OTORGAMIENTO DE LA LICENCIA DE CONDUCCIÓN. Modifíquese el artículo 17 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p>	<p>ARTÍCULO 17. OTORGAMIENTO. La licencia de conducción será otorgada por primera vez a quien cumpla con todos los requisitos descritos en el artículo 19 de este código, por la entidad pública o privada autorizada para el efecto por el organismo de tránsito en su respectiva jurisdicción.</p> <p>El formato de la licencia de conducción será único nacional, de conformidad con la ficha técnica que establezca el Ministerio de Transporte, incorporando como mínimo el nombre completo del conductor, fotografía, número del documento de identificación, huella y tipo de sangre, fecha de nacimiento, categorías autorizadas, la fecha desde la cual el titular se encuentra autorizado para conducir en cada una de ellas, restricciones, fechas de expedición y de vencimiento y organismo de tránsito que la expidió.</p> <p>Dentro de las características técnicas que deben contener las licencias de conducción se incluirán, entre otros, un código de barras bidimensional electrónico, magnético u óptico con datos del registro y un holograma de seguridad.</p> <p>Además de la entrega de su licencia física, el conductor al que se le otorgue, renueve o recategorice su licencia podrá solicitar la expedición adicional de la licencia de conducción digital, que contendrá todos los datos registrados por el conductor, entre ellos su dirección de domicilio y notificaciones. La licencia digital tendrá los mismos efectos legales que la licencia física, deberá ser aceptada por los cuerpos de control y podrá ser presentada desde cualquier dispositivo tecnológico portátil.</p> <p>La licencia de conducción digital deberá guardar el registro de las sanciones y demás anotaciones asociadas a la licencia, permitiéndole la identificación, autenticación y consulta al conductor y a las autoridades, en el marco de sus competencias, sin costo alguno. El Ministerio de Transporte garantizará la interoperabilidad, firma digital y consulta con todos los sistemas de información que lo requieran.</p> <p>PARÁGRAFO. Las autoridades de tránsito, los organismos de tránsito y los agentes de tránsito deberán dar por cumplida la obligación de portar el documento de identidad, la licencia de conducción, la licencia de tránsito, el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) y el certificado de revisión técnico-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 22. FACULTAD DEL TITULAR. Modifíquese el artículo 18 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 18. FACULTAD DEL TITULAR. La licencia de conducción habilitará a su titular para conducir vehículos automotores de acuerdo con las categorías que para cada modalidad establezca la reglamentación que adopte el Ministerio de Transporte, estipulando claramente si se trata de un conductor de servicio público o particular.</p> <p>Cuando la habilitación para conducir se encuentre sujeta al periodo de práctica, se ejercerá conforme a las condiciones y restricciones establecidas para dicho periodo.</p> <p>ARTÍCULO 23. EXPERIENCIA PREVIA PARA ACCEDER A LICENCIA DE CONDUCCIÓN PARA VEHÍCULOS DE SERVICIO PÚBLICO. Modifíquese el penúltimo inciso del artículo 19 de la Ley 769 de 2002, que establece los requisitos para obtener una licencia de conducción para vehículos de servicio público, el cual quedará así:</p> <p>Se exigirán los requisitos anteriormente señalados. Adicionalmente, tener por lo menos dieciocho (18) años cumplidos; aprobar el examen teórico y práctico de conducción para vehículos de servicio público, de conformidad con la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte; y haber sido titular de licencia de conducción para vehículos de servicio particular durante un periodo no inferior a tres (3) años, sin contar los lapsos durante los cuales la licencia haya estado suspendida. Las condiciones para la prestación de este servicio serán las mismas previstas en el literal c) de este artículo.</p> <p>ARTÍCULO 24. CATEGORÍAS Y RESTRICCIONES. Modifíquese el artículo 20 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 20. CATEGORÍAS Y RESTRICCIONES. El Ministerio de Transporte definirá mediante resolución las categorías de licencias de conducción y recategorizaciones, lo mismo que las restricciones especiales que deben tenerse en cuenta para la expedición de las licencias según cada categoría.</p> <p>En relación con el sistema de licenciamiento gradual para conductores noveles, la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte definirá los casos en que una categoría se encuentra comprendida por otra y desarrollará los aspectos</p>	<p>técnicos y operativos necesarios para la aplicación de las restricciones establecidas en la ley para el periodo de práctica.</p> <p>ARTÍCULO 25. ASCENSO ENTRE CATEGORÍAS DE LICENCIA DE CONDUCCIÓN PARA VEHÍCULOS DE SERVICIO PÚBLICO. Modifíquese el artículo 24 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 24. RECATEGORIZACIÓN. El titular de una licencia de conducción podrá solicitar ante un organismo de tránsito o la entidad pública o privada por él autorizada la recategorización de su licencia, para lo cual deberá presentar y aprobar un nuevo examen teórico-práctico para la categoría solicitada y presentar un certificado de aptitud en conducción otorgado por el centro respectivo. El trámite no podrá durar más de setenta y dos (72) horas una vez aceptada la documentación.</p> <p>Para ascender entre categorías de licencia de conducción para vehículos de servicio público, el solicitante deberá haber sido titular de la licencia correspondiente a la categoría inmediatamente inferior durante un periodo no inferior a tres (3) años, sin contar los lapsos durante los cuales la licencia haya estado suspendida.</p> <p>ARTÍCULO 26. RESTRICCIONES DURANTE EL PERIODO DE PRÁCTICA. Sin perjuicio de las demás restricciones aplicables conforme a la normativa vigente, durante el periodo de práctica los conductores noveles estarán sujetos a las siguientes restricciones:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Restricciones comunes para todos los vehículos: <ol style="list-style-type: none"> a) No podrán conducir entre las once de la noche (11:00 p. m.) y las cinco de la mañana (5:00 a. m.). b) No podrán circular por vías del Sistema Nacional de Carreteras o Red Vial Nacional en las que el límite máximo de velocidad sea de ochenta kilómetros por hora (80 km/h) o superior. c) Deberán tener, en los términos que reglamente el Ministerio de Transporte, un distintivo que los identifique como conductores noveles en periodo de práctica. 2. Restricciones específicas para motocicletas, motociclos o mototriciclos: <ol style="list-style-type: none"> a) No podrán conducir con pasajero.
<p>b) Solo podrán conducir vehículos con cilindraje igual o inferior a doscientos centímetros cúbicos (200 cc) o con potencia igual o inferior a once kilovatios (11 kW), si son de propulsión eléctrica.</p> <p>PARÁGRAFO. El Ministerio de Transporte reglamentará las características del distintivo previsto en el literal c) del numeral 1 de este artículo, incluyendo su forma, contenido, dimensiones y condiciones de portación, de manera que sea verificable en los controles en vía.</p> <p>ARTÍCULO 27. INFRACCIÓN POR INCUMPLIMIENTO DE LAS RESTRICCIONES DURANTE EL PERIODO DE PRÁCTICA. Adiciónese el numeral C.40 al literal C del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>C.40. Incumplir cualquiera de las restricciones establecidas en la ley para el periodo de práctica del sistema de licenciamiento gradual para conductores noveles. Además, el vehículo será inmovilizado.</p> <p style="text-align: center;">CAPÍTULO IV DISPOSICIONES FINALES</p> <p>ARTÍCULO 28. IMPLEMENTACIÓN Y APLICACIÓN DIFERIDA DEL SISTEMA DE SANCIÓN POR PUNTOS Y DEL SISTEMA DE LICENCIAMIENTO GRADUAL. Con el propósito de permitir que el Ministerio de Transporte expida la reglamentación necesaria para la implementación de la presente ley y adopte, en coordinación con las entidades competentes, las medidas operativas y de articulación institucional requeridas, el sistema de sanción por puntos y el sistema de licenciamiento gradual para conductores noveles entrarán en operación y serán aplicables una vez transcurridos seis (6) meses contados a partir de su promulgación.</p> <p>ARTÍCULO 29. ETAPA INICIAL PEDAGÓGICA DEL SISTEMA DE SANCIÓN POR PUNTOS. Durante los seis (6) meses siguientes a la entrada en operación del sistema de sanción por puntos se desarrollará una etapa inicial pedagógica, destinada a facilitar su conocimiento por parte de la ciudadanía y a promover la conciencia sobre las consecuencias de la reincidencia en infracciones de tránsito.</p> <p>Durante esta etapa, por una sola vez, no se aplicará la pérdida de puntos correspondiente a la primera infracción cometida durante dicho periodo. En su lugar, la autoridad de tránsito impondrá una medida pedagógica en la que se le informará al infractor sobre el número de puntos que tendrían que haber sido descontados. En todo caso, lo anterior no exime al</p>	<p>infractor de las demás sanciones, obligaciones o consecuencias previstas en la legislación vigente por la infracción cometida.</p> <p>Si el titular de la licencia de conducción comete una nueva infracción durante la etapa inicial pedagógica, se aplicará la pérdida de puntos correspondiente conforme a la presente ley.</p> <p>Vencida esta etapa, el sistema de sanción por puntos se aplicará integralmente, incluso respecto de quienes no hayan sido beneficiarios de la medida pedagógica prevista en este artículo.</p> <p>PARÁGRAFO. La aplicación de la medida pedagógica de que trata este artículo deberá registrarse en el RUNT y en el SIMIT, con el fin de garantizar que solo se aplique por una vez respecto de cada titular de licencia de conducción.</p> <p>ARTÍCULO 30. TRANSICIÓN Y ADECUACIONES TÉCNICAS EN MATERIA DE LICENCIAS DE CONDUCCIÓN. Para la aplicación de lo dispuesto en el Capítulo III de esta ley, dentro de los seis (6) meses siguientes a su entrada en vigencia, el Ministerio de Transporte realizará las adecuaciones técnicas y operativas necesarias en la ficha técnica de la licencia de conducción, en la licencia de conducción digital, en el RUNT y en el SIMIT.</p> <p>Las licencias de conducción expedidas con anterioridad conservarán su validez hasta su vencimiento. Las que se expidan con posterioridad deberán ajustarse a dichas adecuaciones.</p> <p>ARTÍCULO 31. PROGRAMAS DE DIVULGACIÓN Y CAPACITACIÓN DEL SISTEMA DE SANCIÓN POR PUNTOS Y DEL SISTEMA DE LICENCIAMIENTO GRADUAL. Dentro de los seis (6) meses siguientes a la promulgación de la presente ley, el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) adoptarán una estrategia pedagógica de alcance nacional para socializar y acompañar la implementación del sistema de sanción por puntos y del sistema de licenciamiento gradual para conductores noveles.</p> <p>La estrategia incluirá, como mínimo:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Campañas de divulgación y sensibilización dirigidas a conductores. 2. Materiales pedagógicos de acceso público y gratuito. 3. Asistencia técnica y capacitación a los organismos de tránsito de las entidades territoriales y a sus agentes de tránsito para facilitar la implementación de la presente ley.

<p>PARÁGRAFO 1. El diseño, implementación y desarrollo de la estrategia de que trata el presente artículo se adelantarán por el Ministerio de Transporte y la ANSV, en el marco de sus competencias y de acuerdo con la disponibilidad presupuestal.</p> <p>PARÁGRAFO 2. La estrategia pedagógica de que trata el presente artículo deberá incorporar medidas de accesibilidad para personas con discapacidad y mecanismos de difusión que permitan su implementación efectiva en las zonas rurales.</p> <p>PARÁGRAFO 3. El Ministerio de Transporte y la ANSV expedirán lineamientos en materia de comunicación, pedagogía y difusión para el desarrollo de la estrategia de que trata el presente artículo. Dichos lineamientos deberán ser incorporados por los organismos de tránsito de las entidades territoriales, de acuerdo con su autonomía, disponibilidad presupuestal y capacidad operativa, en las acciones, programas y metas que adelanten para su ejecución.</p> <p>ARTÍCULO 32. REGLAMENTACIÓN. Dentro de los seis (6) meses siguientes a la promulgación de la presente ley, el Gobierno Nacional, por conducto del Ministerio de Transporte, deberá expedir la reglamentación detallada y necesaria para su implementación y cumplimiento.</p> <p>ARTÍCULO 33. RESPONSABILIDAD SOLIDARIA POR INFRACCIONES COMETIDAS POR MENORES DE EDAD. Adiciónese el siguiente artículo a la Ley 769 de 2002:</p> <p>ARTÍCULO 131A. RESPONSABILIDAD SOLIDARIA POR INFRACCIONES COMETIDAS POR MENORES DE EDAD. Cuando la infracción de tránsito sea cometida por una persona menor de edad, esta responderá como infractora. El padre o la madre que ejerza la patria potestad sobre aquella, o ambos si la ejercen conjuntamente, responderán solidariamente por el pago de la multa y de las demás obligaciones pecuniarias que se deriven de la infracción. A falta de ambos, responderá en los mismos términos quien ejerza la representación legal del menor.</p> <p>ARTÍCULO 34. MEDIDA TRANSITORIA Y COMPLEMENTARIA DE NORMALIZACIÓN DE CARTERA. En el marco de la implementación del sistema de sanción por puntos y como medida transitoria y complementaria de normalización de cartera por infracciones a las normas de tránsito, los infractores que tengan pendiente el pago de multas impuestas con anterioridad a la entrada en vigencia de la presente ley, incluidos quienes tengan acuerdos de pago en curso o incumplidos respecto de dichas multas, podrán acogerse, por una sola vez y dentro del año siguiente a la promulgación de la presente ley, a un descuento del cincuenta por ciento (50%) del capital adeudado y del cien por ciento (100%) de los intereses,</p>	<p>previa asistencia, de manera presencial o virtual, a un curso sobre normas de tránsito en un centro integral de atención, debidamente registrado ante el RUNT.</p> <p>PARÁGRAFO. Lo dispuesto en el presente artículo no se aplicará respecto de las multas impuestas conforme al literal F del artículo 131 y al parágrafo 3 del artículo 152 de la Ley 769 de 2002.</p> <p>ARTÍCULO 35. CERTIFICACIÓN EN SEGURIDAD DE LA INFORMACIÓN DE LOS CENTROS INTEGRALES DE ATENCIÓN. Adiciónese un cuarto inciso al artículo 136A de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>Los Centros Integrales de Atención deberán contar con una certificación vigente que acredite que su sistema de gestión de seguridad de la información cumple la norma ISO/IEC 27001:2022 o su versión más reciente, con un alcance que cubra los procesos de recepción, procesamiento, almacenamiento y transmisión de los datos gestionados durante su operación. Dicha certificación deberá ser objeto de auditoría anual y renovarse cada tres (3) años, con el fin de asegurar la protección, confidencialidad, integridad y disponibilidad de la información gestionada durante la prestación de sus servicios.</p> <p>ARTÍCULO 36. CONDICIONES PARA LA PRESTACIÓN DE LOS CURSOS PREVISTOS EN LA PRESENTE LEY. De conformidad con lo establecido en la presente ley, los centros integrales de atención que impartan los cursos cuya realización produzca efectos jurídicos dentro del sistema de sanción por puntos y del sistema de licenciamiento gradual deberán prestarlos únicamente en las sedes, canales, modalidades y condiciones de operación autorizadas conforme a su registro ante el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) y la reglamentación aplicable.</p> <p>Los centros integrales de atención no podrán prestar dichos cursos en sedes, puntos de atención, canales o modalidades que no se encuentren registrados o autorizados conforme al régimen aplicable. Tampoco podrán utilizar convenios, contratos, acuerdos comerciales u otros instrumentos de colaboración para trasladar a terceros la prestación de los cursos.</p> <p>ARTÍCULO 37. SEGURO OBLIGATORIO DE RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRACONTRACTUAL ASOCIADO A LA LICENCIA DE CONDUCCIÓN. Subróguese el artículo 42A de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 42A. SEGURO OBLIGATORIO DE RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRACONTRACTUAL ASOCIADO A LA LICENCIA DE CONDUCCIÓN. En atención al riesgo inherente a la conducción de vehículos automotores y con el</p>
<p>propósito de garantizar un respaldo patrimonial mínimo frente a los daños materiales causados a terceros con ocasión de accidentes de tránsito, toda persona titular de licencia de conducción que la habilite para conducir vehículos de servicio particular deberá contar con un Seguro Obligatorio de Responsabilidad Civil Extracontractual que cubra dichos daños. Este seguro tendrá como tomador al titular de la licencia de conducción y deberá ser expedido por una compañía de seguros autorizada para operar en Colombia, bajo las siguientes características generales:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. La cobertura de responsabilidad civil extracontractual por daños materiales causados a terceros tendrá un valor asegurado mínimo por siniestro de quince (15) salarios mínimos legales mensuales vigentes para los titulares de licencia de conducción de las categorías B1, B2 o B3; y de siete (7) salarios mínimos legales mensuales vigentes para los titulares de licencia de conducción de las categorías A1 o A2. 2. Las compañías aseguradoras que ofrezcan el Seguro Obligatorio de Responsabilidad Civil Extracontractual de que trata este artículo determinarán la prima anual correspondiente, la cual no podrá exceder el cero coma cinco por ciento (0,5%) del valor asegurado mínimo previsto en el numeral anterior. 3. Cuando el titular de la licencia esté habilitado para conducir vehículos de varias categorías, bastará con una sola póliza cuyo valor asegurado sea igual o superior al más alto de los mínimos aplicables, la cual se entenderá suficiente respecto de todas las categorías habilitadas. 4. La obligación de contar con este seguro no será exigible cuando el titular de la licencia de conducción se encuentre amparado por otra póliza vigente, con un valor asegurado mínimo por siniestro igual o superior al exigido en el presente artículo, incluida aquella asociada al vehículo que conduzca. 5. La expedición del seguro de que trata este artículo, así como la existencia de otras pólizas vigentes que incluyan cobertura de responsabilidad civil extracontractual por daños materiales causados a terceros, con un valor asegurado mínimo por siniestro igual o superior al exigido en el presente artículo, deberán registrarse en el Registro Nacional de Seguros del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), para su consulta en línea por parte de los agentes de tránsito y de las demás autoridades de tránsito. 	<p>PARÁGRAFO. Con el fin de promover el conocimiento de los riesgos de responsabilidad civil derivados de la conducción de vehículos automotores y del alcance del aseguramiento obligatorio previsto en este artículo, el Ministerio de Transporte, la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), los Centros de Enseñanza Automovilística y los Centros Integrales de Atención incluirán, en el marco de sus competencias, los contenidos necesarios para la adecuada comprensión e implementación de lo dispuesto en el presente artículo en sus programas de formación y capacitación.</p> <p>PARÁGRAFO TRANSITORIO. El seguro de responsabilidad civil extracontractual regulado en este artículo será exigible por las autoridades de tránsito a partir de los seis (6) meses siguientes a la promulgación de la presente ley.</p> <p>ARTÍCULO 38. VIGENCIA Y DEROGATORIAS. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.</p> <p>PARÁGRAFO TRANSITORIO. Hasta la entrada en operación del sistema de sanción por puntos y del sistema de licenciamiento gradual para conductores noveles continuará aplicándose el texto vigente de los artículos 17, 18, 20, 24, 26 y 124, así como el del penúltimo inciso del artículo 19 de la Ley 769 de 2002. Una vez transcurridos los seis (6) meses de que trata el artículo 28 de la presente ley, los referidos artículos y el penúltimo inciso del artículo 19 serán sustituidos por lo dispuesto en los artículos 16, 17, 21, 22, 23, 24 y 25 de la presente ley, según corresponda. Así mismo, el artículo 27 de esta ley entrará a regir una vez se cumpla dicho término.</p> <div style="text-align: right;">  <p>JULIO ALBERTO ELÍAS VIDAL SENADOR DE LA REPÚBLICA</p> </div>