



Bogotá D.C., 1 abril de 2022

Doctor  
**Jorge Humberto Mantilla**  
**Secretario General**  
Cámara de Representantes  
Ciudad

**Asunto:** Radicación del Proyecto de Ley “Por la cual se dictan normas para el diseño e implementación de la política de seguridad vial con enfoque de sistema y se dictan otras disposiciones”.

Respetado Doctor Jorge Humberto Mantilla:

Por medio de la presente, muy comedidamente nos permitimos radicar el Proyecto de Ley del asunto. En tal sentido, respetuosamente solicito proceder según el trámite previsto legal y constitucionalmente para tales efectos.

Cordialmente,

**RODRIGO ROJAS LARA**  
Representante a la Cámara  
Partido Liberal

**EMETERIO MONTES DE CASTRO**  
Representante a la Cámara  
Partido Conservador

**DIEGO PATIÑO AMARILES**  
Representante a la Cámara  
Partido Liberal



## PROYECTO DE LEY NÚMERO \_\_\_\_ DE 2022 CÁMARA

“Por la cual se dictan normas para el diseño e implementación de la política de seguridad vial con enfoque de sistema y se dictan otras disposiciones”.

### EL CONGRESO DE COLOMBIA

#### DECRETA

#### CAPITULO I

#### Objeto y Principios

**ARTÍCULO 1º. Objeto.** El objeto de la presente ley es establecer disposiciones normativas que orienten el diseño e implementación de la política pública de seguridad vial con el enfoque de sistema seguro.

**ARTÍCULO 2º. Principios.** Las autoridades y 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 adecuada circulación de las personas y los vehículos, la calidad de las infraestructuras de la red vial, la seguridad vehicular y de las emisiones contaminantes por parte de los automotores, para el libre movimiento, circulación y convivencia pacífica de todas las personas sobre las vías públicas bajo los siguientes principios de seguridad vial:

**Sistema Seguro:** Reconoce que en el centro del sistema de tránsito y transporte están las personas, el error humano latente puede provocar siniestros viales. El sistema necesita poner capas de protección en forma de vías y vehículos seguros. Todas las partes del sistema deberán fortalecerse en combinación para multiplicar los efectos protectores y si una parte falla, las otras aún protegerán a las personas de los incidentes viales que puedan afectar su integridad física.

**Prevención:** La Seguridad Vial debe estar encaminada a abordar todos los componentes del sistema de tránsito y transporte dentro de los perímetros urbanos y en zonas rurales con el fin de asegurar que los niveles de energía liberada en un hecho sean menores que los que pudieran causar graves lesiones o víctimas mortales.

**Responsabilidad compartida.** Los planificadores y responsables de la gestión del sistema de tránsito y transporte y de las infraestructuras viales, así como los usuarios de las vías y la iniciativa privada relacionada con la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor y del diseño, la fabricación, importación, ensamblaje y comercialización de vehículos, deben ser responsables de la incidencia y efectos resultantes de su participación en el sistema.



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

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

**Protección del ambiente:** Los responsables del diseño, concepción, fabricación, importación y ensamble de vehículos automotores deberán limitar las emisiones contaminantes por parte de éstos mediante innovación y progreso de las tecnologías disponibles para garantizar el derecho colectivo a la protección del ambiente.

## CAPÍTULO II

### Obligatoriedad de la reglamentación sobre vehículos automotores y la infraestructura vial.

**ARTÍCULO 3º. Obligatoriedad de incorporar al diseño vial especificaciones que consideren el conjunto de vehículos equivalentes para los modos de tránsito en vías urbanas y carreteras del sistema nacional.** Le diseño geométrico de vías, deberá considerar adicionalmente, siempre y cuando lo permita la capacidad y jerarquía de la vía; las especificaciones necesarias para buses, vehículos livianos, motocicletas, bicicletas, peatones y otros modos en competencia en la vía, para los efectos de diseño de dispositivos de distribución del tráfico, cruce, retorno, sobrepaso que garanticen longitudes de desarrollo adecuados en contraposición a las largas longitudes de desarrollo de los camiones que alientan o inducen comportamientos temerarios o conductas de riesgo de usuarios de otros modos.

**Parágrafo.** La Agencia Nacional de Seguridad Vial establecerá los estándares técnicos y procesos que en materia de seguridad vial deben cumplir dichos dispositivos, así como la señalización en vía.

**ARTÍCULO 4º. Obligatoriedad de incorporar en el diseño vial especificaciones que prevengan y disuadan comportamientos de los usuarios que puedan poner en riesgo su vida, su integridad personal y su salud o la de terceros.** Para todos los efectos de diseño de vías de todas las jerarquías y para intervenciones de construcción de vías nuevas, rectificación, mejoramiento, rehabilitación y/o mantenimiento, el diseño de



especificaciones técnicas incluyendo dispositivos viales, señalización y distribución, deberá prever mecanismos de prevención y disuasión de comportamientos de los usuarios que pongan en riesgo su vida o la de terceros, en particular, la de los usuarios vulnerables.

**ARTÍCULO 5º. Obligatoriedad de contemplar el Uso del Suelo y los Planes de Desarrollo Urbano.** En el desarrollo de nuevas infraestructuras viales se deberá prever los posibles desarrollos inmobiliarios y/o transformaciones de ocupación del suelo de corto, mediano y largo plazo que modifiquen los cambios en los patrones de tráfico en detrimento de la seguridad del flujo de modos y usuarios vulnerables de la vía. Deberá promover las adaptaciones necesarias para vías existentes e incorporar provisiones de área para desarrollos futuros en proyectos de construcción de vías nuevas.

### CAPITULO III

#### Reformas al Código Nacional de Tránsito Terrestre

**ARTÍCULO 6º.** Modifíquese el artículo 17 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

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

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

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

Además de la entrega de su licencia física, el conductor al que se le otorgue, renueve o recategorice su licencia, tendrá derecho a que se le expida sin costo adicional la licencia de conducción digital, que contendrá todos los datos registrados por el conductor, entre ellos su dirección de domicilio y notificaciones. La licencia digital tendrá los mismos efectos legales que la licencia física y deberá ser aceptada por los cuerpos de control.

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, el Ministerio de Transporte garantizará la interoperabilidad, firma digital y consulta con todos los sistemas de información que lo requieran”.



**ARTÍCULO 7°.** Modifíquese el artículo 19 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

“ARTÍCULO 19. REQUISITOS. Podrá obtener una licencia de conducción para vehículos automotores quien acredite el cumplimiento de los siguientes requisitos:

Para vehículos particulares:

- a) Saber leer y escribir.
- b) Tener dieciséis (16) años cumplidos.
- c) Aprobar exámenes teórico y práctico de conducción para vehículos particulares, ante las autoridades públicas, practicados por Universidades Públicas que garanticen cobertura nacional, cuyo resultado será registrado en el sistema RUNT.
- d) Obtener un certificado de aprobación de cumplimiento de los requisitos teórico prácticos de aptitud en conducción otorgado por un centro de enseñanza automovilística registrado en el RUNT.
- e) Presentar certificado de aptitud física, mental y de coordinación motriz para conducir expedido por una Institución Prestadora de Salud o por un Centro de Reconocimiento de Conductores, registrado ante el RUNT.

Para vehículos de servicio público:

Se exigirán los requisitos anteriormente señalados. Adicionalmente, tener por lo menos dieciocho (18) años cumplidos y aprobar el examen teórico y práctico de conducción para vehículos de servicio público, de conformidad con la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte. Los conductores de servicio público deben recibir capacitación y obtener la certificación en los temas que determine el Ministerio de Transporte.

**PARÁGRAFO 1°.** Para obtener la licencia de conducción por primera vez, o la recategorización, o la renovación de la misma, se debe demostrar ante las autoridades de tránsito la aptitud física, mental y de coordinación motriz, valiéndose para su valoración de los medios tecnológicos sistematizados y digitalizados requeridos, que permitan medir y evaluar dentro de los rangos establecidos por el Ministerio de Transporte según los parámetros y límites internacionales entre otros: las capacidades de visión y orientación auditiva, la agudeza visual y campimetría, los tiempos de reacción y recuperación al encandilamiento, la capacidad de coordinación entre la aceleración y el frenado, la coordinación integral motriz de la persona, la discriminación de colores y la podría horizontal y vertical.

**PARÁGRAFO 2°.** El Ministerio de Transporte, podrá establecer condiciones especiales para los que no cuenten con por lo menos dos años de experiencia de



conducción, quienes serán considerados conductores nóveles, éstas condiciones deberán determinarse conforme a los estudios que demuestren su necesidad e impacto positivo.

**ARTÍCULO 8°.** Modifíquese el artículo 96 de la Ley 769 de 2002, así:

“Artículo 96. Normas Específicas Para Bicicletas, Triciclos, Motocicletas, Motociclos y Mototriciclos. Los conductores de bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos, estarán sujetos a las siguientes normas:

1. Deben transitar ocupando un carril, observando lo dispuesto en los artículos 60 y 68 del Presente Código.
2. Podrán llevar un acompañante en su vehículo, el cual también deberá utilizar casco y la prenda reflectiva exigida para el conductor.
3. Deberán usar de acuerdo con lo estipulado para vehículos automotores, las luces direccionales. De igual forma utilizar, en todo momento, los espejos retrovisores.
4. Todo el tiempo que transiten por las vías de uso público, deberán hacerlo con las luces delanteras y traseras encendidas.
5. El conductor y el acompañante deberán portar siempre el casco de seguridad, conforme a la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte. En todo caso, no se podrá exigir que el casco contenga el número de placa correspondiente al del vehículo en que se moviliza.
6. No se podrán transportar objetos que disminuyan la visibilidad, que incomoden al conductor o acompañante o que ofrezcan peligro para los demás usuarios de las vías”.

**ARTÍCULO 9°.** Modifíquese el artículo 124 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

“Artículo 124. SISTEMA DE PUNTOS DE LA LICENCIA DE CONDUCCIÓN: Crease un sistema de puntos asociado al comportamiento de los conductores, del cual se llevará a través del Registro Único de Conductores del RUNT, de conformidad con el procedimiento que establezca el Ministerio de Transporte dentro de los 6 meses siguientes a la expedición de la presente Ley. De este sistema dependerá la vigencia o suspensión de la Licencia de Conducción.

A todos los titulares actuales y nuevos de una licencia de conducción de cualquier categoría, se le asignarán un total de 24 puntos al momento del otorgamiento, los cuáles serán reducidos o recuperados de acuerdo con su comportamiento como conductor, de conformidad con lo establecido en la presente ley.



Sin perjuicio de las sanciones que procedan, el descuento de puntos se aplicará separadamente por cada una de las infracciones cometidas, aún si el conductor acepta la conducta y paga la multa con descuento.

Las autoridades de tránsito competentes de adelantar el proceso contravencional, descontarán puntos al conductor que sea sancionado o acepte la comisión de las infracciones establecidas en el artículo 131 de la presente Ley, así:

- a) 3 puntos para las infracciones del literal A.
- b) 6 puntos, para las infracciones del literal B.
- c) 12 puntos, para las infracciones del literal C.
- d) 20 puntos, para las infracciones de los literales D y E.

Las autoridades de tránsito están obligadas a reportar las sanciones dentro de las veinticuatro (24) horas siguientes a la finalización del proceso contravencional, para que el sistema descuenta automáticamente los puntos.

La pérdida de la totalidad de los puntos en el respectivo sistema, implica la suspensión automática de la licencia de conducción por 6 meses

Cuando el registro de una infracción implique la pérdida total de puntos, la autoridad que realizó dicho registro, remitirá la respectiva comunicación al infractor a la última dirección registrada por éste en el RUNT; los conductores podrán consultar sus puntos de forma gratuita en el sistema.

Si en un periodo de un (1) año después de impuesta la última sanción establecida en los literales A, B, C, D Y E, del artículo 131 de la presente Ley, no se registra la comisión de nuevas infracciones de tránsito, el sistema restablecerá la totalidad de los puntos perdidos.

La Agencia Nacional de Seguridad Vial podrá reglamentar la creación de cursos especializados para la recuperación de puntos, en todo caso, cumplido el periodo de suspensión de la licencia por pérdida de puntos, para la reactivación de la licencia de conducción se deberá realizar un curso de por lo menos 15 horas.”



## CAPITULO IV

### **Registro de lesiones corporales en las vías nacionales concesionadas y no concesionadas y registro de parque automotor involucrado en siniestros viales con resultado de muerte o lesión.**

**ARTÍCULO 10°. Registro de lesiones corporales en las vías nacionales concesionadas y no concesionadas.** Con el objeto de garantizar el derecho a la vida, a la integridad personal y la salud de los usuarios de las vías, dentro de los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente Ley, la Agencia Nacional de Seguridad Vial, deberá construir un registro de coordenadas de los puntos y tramos de las vías que presenten siniestros con resultado de lesiones corporales y con discriminación del tipo de usuario que resultó siniestrado en la vía (peatón, ciclista, motociclista, conductor de vehículo, acompañante, entre otros), así como el tipo de vehículo.

Dicho registro será público y se actualizará de manera permanente con el fin de ejercer vigilancia y control, informar a los usuarios de las vías, ser insumo para el Observatorio Nacional de Seguridad Vial y los demás Sistemas de Información relacionados con las vías concesionadas y no concesionadas y una herramienta para la toma de decisiones en materia de política pública de seguridad vial para las autoridades territoriales. El Ministerio de Transporte deberá garantizar que el Sistema RUNT transmita gratuitamente los campos necesarios del Registro Nacional de Accidentes de Tránsito. La Agencia Nacional de Seguridad Vial reglamentará las condiciones de reporte, frecuencia y desagregación de la información a detalle.

## CAPITULO V Disposiciones finales

**ARTÍCULO 11°. Implementación de planes de gestión de la velocidad.** Las autoridades de tránsito y transporte implementaran planes de gestión de la velocidad bianuales, encaminados al diagnóstico de zonas de alto riesgo y aplicación de medidas de regulación de los límites de velocidad, pacificación de tráfico, medidas de control y de educación. Estos planes considerarán medidas de mitigación de este factor de riesgo para los actores viales más vulnerables, en particular peatones, ciclistas y motociclistas. Dichos planes serán reglamentados por el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial. Las entidades oficiales a cargo del desarrollo y mantenimiento de la infraestructura vial nacional, departamental y urbana deberán desarrollar planes de auditoría en los tramos de alta siniestralidad vial e implementar planes de gestión de la velocidad que deberán ser actualizados cada 2 años. Dichos planes serán reglamentados por el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

**ARTÍCULO 13º.** Vigencia. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

Cordialmente,



**RODRIGO ROJAS LARA**  
Representante a la Cámara  
Partido Liberal



**EMETERIO MONTES DE CASTRO**  
Representante a la Cámara  
Partido Conservador



**DIEGO PATIÑO AMARILES**  
Representante a la Cámara  
Partido Liberal



## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El presente proyecto de ley, retoma proyectos anteriores que han sido presentados previamente en el Congreso de la República, en los que se han demostrado la necesidad de realizar acciones concretas que disminuyan los peligros viales y a la postre generen la disminución en la cantidad de heridos y víctimas mortales causados por siniestros viales.

A pesar de los esfuerzos que el país ha venido haciendo en los ámbitos legislativo y ejecutivo y en los diferentes niveles de gobierno y de haber declarado la Seguridad Vial una política de Estado (2014), los objetivos planteados en el Plan Nacional de Seguridad Vial (2011-2021) de disminuir en un 26% las muertes entre 2011 a 2021 no se alcanzaron causando un inestimable daño a la vida y a la integridad física de las personas, además de los efectos sobre el desarrollo económico, social y ambiental de la Nación.

Colombia, como muchos países de ingresos bajos y medios, no ha logrado ser efectiva en la disminución de muertes y lesiones por eventos de tránsito; la Organización Mundial de la Salud ha redefinido el problema de la seguridad vial, no como un problema de accidentes o siniestros, sino como un problema de lesiones corporales que atenta contra la vida, la integridad personal y la salud<sup>1</sup>.

Según esta misma organización, se debe abogar por la implementación del enfoque de sistemas de seguridad, el cual se traduce en un sistema de transporte seguro para todos los usuarios de las carreteras. Ese enfoque 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 los arcones seguros, 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<sup>2</sup>.

Resultante de lo anterior, el sistema de transporte debe ser adaptado a los límites biomecánicos humanos para disminuir la probabilidad de muerte o lesión. No es el conductor seguro, o la infraestructura segura, o el vehículo seguro, o las normas de tránsito más estrictas, etc., es, el sistema en su conjunto que debe ofrecer seguridad para garantizar que nadie pierda la vida o salga herido. Bajo el Sistema Seguro, todos trabajan en conjunto para implementar medidas basadas en la evidencia que ayuden a reducir la posibilidad de colisiones y sus impactos, en caso de que lleguen a ocurrir. La planificación como la inversión en infraestructura deben considerar la seguridad vial como un elemento integral de la movilidad. Estas áreas de acción del

---

<sup>1</sup> Proyecto de Ley 408 de 2021 Senado "Por la cual se dictan normas para garantizar los derechos a la vida, a la integridad personal y a la salud de los individuos mediante la seguridad vial bajo el enfoque de sistema seguro y se dictan otras disposiciones". Exposición de Motivos. Gaceta del Congreso 145 de 2021.

<sup>2</sup> Ibidem.



enfoque de Sistema Seguro están integradas y van más allá de intentar persuadir a las personas para que cambien su comportamiento solo a través de educación.

#### 1. Objeto del proyecto de ley.

El Proyecto de Ley en estudio, tiene por objeto establecer disposiciones normativas que orienten el diseño e implementación de la política pública de seguridad vial con el enfoque de sistema seguro.

Para cumplir con el objetivo, es necesario establecer unos principios generales, así como determinar taxativamente la responsabilidad de las autoridades, para que, de acuerdo con sus competencias, garanticen la protección de la vida, a la integridad personal y la salud de todos los residentes en el territorio nacional, así como el derecho colectivo a un ambiente sano, a través de una adecuada regulación de la circulación de las personas y los vehículos, de la calidad de las infraestructuras de la red vial, de la seguridad vehicular y de las emisiones contaminantes por parte de los automotores, para el libre movimiento, circulación y convivencia pacífica de todas las personas sobre las vías públicas.

El sistema seguro gira en torno de las personas y crea capas para su protección en forma de vías y vehículos seguros, crea una sinergia necesaria entre los planificadores y responsables de la gestión del sistema de tránsito y transporte y de las infraestructuras viales, así como los usuarios de las vías y las empresas que desarrollan iniciativas privadas para la prestación de servicios de transporte, fabricación, importación, ensamble y comercialización de vehículos, quienes deben ser corresponsables de la incidencia y efectos resultantes de su participación en el sistema.

Es así como el presente proyecto de Ley, pretende la adopción de medidas para la disminución de accidentes de tránsito, así como algunas reformas al Código de Tránsito que constituyen acciones prácticas que tendrán impacto en la reducción de accidentes, tales medidas abarcan la garantía de seguridad en las vías, la divulgación de información relacionada con la accidentalidad y la evaluación de los conductores.

Adicionalmente, se integra una medida para garantizar sin costos alguno para el conductor, se le otorgue una licencia de conducción digital, que permita evitar sanciones por no portar en forma física la licencia (se le entregarían las dos, física y digital sin costo adicional), pero que también sea una herramienta real para la adopción de la “Licencia por puntos”, herramienta de carácter disuasivo que tiene por función crear conciencia entre los conductores para evitar la comisión de faltas a las normas de tránsito, que a la postre reducirá comportamientos riesgosos en las vías.

Con el objeto de complementar las acciones disuasivas para la comisión de faltas, se ordena la publicación de información de carácter público, la primera en relación con las vías que presentan mayor accidentalidad, entre otra información relevante para los interesados.



## 2. Contenido del proyecto de ley.

Bajo los principios propuestos y en general en procura de la protección de la vida y la integridad personal el legislador colombiano debe adoptar las medidas necesarias para garantizar que, en Colombia se prevengan y mitiguen los daños derivados de la violencia y la accidentalidad vial, lo que se logra garantizando una movilidad segura y sostenible para todos los usuarios de las vías a través de la seguridad vial.

Desde el derecho internacional se ha hecho un importante llamado a todos los países a tomar medidas encaminadas a prevenir de manera eficaz la accidentalidad vial que deja como resultado la muerte de una persona cada 24 segundos en las carreteras del mundo, así las cosas cada año mueren cerca de 1.3 millones de personas en las carreteras del mundo entero, y entre 20 y 50 millones padecen traumatismos no mortales, situación que convierte a los accidentes de tránsito en una de las principales causas de muerte en todos los grupos etarios, y la primera entre personas de 15 a 29 años.

Conforme a lo expuesto, el proyecto de ley contiene las siguientes disposiciones:

### **A. Determinación de los principios generales que garantizaran el cumplimiento del objeto de la ley.**

En el primer artículo del proyecto se encuentra el objeto general de la ley, que es precisamente el de garantizar el derecho a la vida, a la integridad personal y a la salud de los individuos en el sistema de tránsito y transporte terrestre, bajo el enfoque de Sistema Seguro y para ello se pretende reforzar los instrumentos normativos para luchar contra la violencia vial.

El segundo artículo establece los “principios generales”, para la protección a la vida, la integridad y la salud de las personas mediante la seguridad vial, a partir de los cuales, las autoridades de acuerdo con sus competencias garantizaran la protección de la vida, de la integridad personal y la salud de todos los residentes en el territorio nacional, así como el derecho colectivo a un ambiente sano a través de:

- Una adecuada regulación de la circulación de las personas y los vehículos.
- De la calidad de las infraestructuras de la red vial.
- De la seguridad vehicular y de las emisiones contaminantes por parte de los automotores.

### **B. Reformas al código de tránsito**

-Modifica el artículo 17 con el objeto de garantizar para quienes obtengan licencia de conducción, que sin costo alguno se le entregue su licencia de conducción digital que contendrá todos los datos registrados por el conductor, la cual tendrá los mismos efectos leales que la licencia física y deberá ser aceptada por los cuerpos de control y además permita llevar el seguimiento de las anotaciones asociadas a la licencia (sanciones,



suspensión, cancelación) y que será interoperable con los demás sistemas públicos que requieran la información.

-Modifica el artículo 19 con el propósito de establecer el mecanismo para realizar los exámenes teórico-prácticos, de tal forma que los mismos sean responsabilidad del estado colombiano a través de las universidades públicas

- El Ministerio de Transporte, podrá establecer condiciones especiales para los que no cuenten con por lo menos dos años de experiencia de conducción, quienes serán considerados conductores nóveles, éstas condiciones deberán determinarse conforme a los estudios que demuestren su necesidad e impacto positivo.

-Modifica el artículo 96, con el propósito de incluir a las Bicicletas y Triciclos dentro de las normas específicas que rigen a las motocicletas, motociclos y mototriciclos.

-Modifíquese el artículo 124 para establecer el mecanismo de descuento de puntos de manera automática, a través del RUNT. Para tal efecto, las autoridades de tránsito competentes de adelantar el proceso contravencional descontarán puntos al conductor que sea sancionado o acepte la comisión de las infracciones establecidas en el artículo 131 de la presente ley así:

- a) 3 puntos para las infracciones del literal A.
- b) 6 puntos, para las infracciones del literal B.
- c) 12 puntos, para las infracciones del literal C.
- d) 20 puntos, para las infracciones de los literales D y E.

Las autoridades de tránsito están obligadas a reportar las sanciones dentro de las veinticuatro (24) horas siguientes a la finalización del proceso contravencional, para que el sistema descuenta automáticamente los puntos.

La pérdida de la totalidad de los puntos en el respectivo sistema, implica la suspensión automática de la licencia de conducción por 6 meses

Cuando el registro de una infracción implique la pérdida total de puntos, la autoridad que realizó dicho registro, remitirá la respectiva comunicación al infractor a la última dirección registrada por éste en el RUNT; los conductores podrán consultar sus puntos de forma gratuita en el sistema.

Si en un periodo de un (1) año después de impuesta la última sanción establecida en los literales A, B, C, D Y E, del artículo 131 de la Ley 769, no se registra la



comisión de nuevas infracciones de tránsito, el sistema restablecerá la totalidad de los puntos perdidos.

### C. Registro de lesiones.

Con el objeto de garantizar el derecho a la vida, a la integridad personal y a la salud de los usuarios de las vías, la Agencia Nacional de Seguridad Vial, deberá construir un registro de coordenadas de los puntos y tramos de las vías que presenten siniestros con resultado de lesiones corporales, dicho registro será público y se actualizará de manera permanente con el fin de ejercer vigilancia y control, informar a los usuarios de las vías, ser insumo para el observatorio nacional de seguridad vial y los demás sistemas de información, para tal efecto el ministerio de transporte deberá garantizar que el sistema RUNT transmita gratuitamente los campos necesarios del registro nacional de accidentes tránsito a las superintendencia de transporte para tal fin.

Con fundamento en lo anterior, se pone a consideración del Congreso de la República este proyecto de ley.

Cordialmente,

**RODRIGO ROJAS LARA**  
Representante a la Cámara  
Partido Liberal

**EMETERIO MONTES DE CASTRO**  
Representante a la Cámara  
Partido Conservador

**DIEGO PATIÑO AMARILES**  
Representante a la Cámara  
Partido Liberal