# LEY CIUDADANA DE TRANSITO Y MOVILIDAD

**ORIGEN:** REFERENDO DE LEY

**VOCERO:** Germán Alfonso Torres Gómez

C.C. 79.597.565

Email: gato8692@gmail.com

Con el objetivo de modificar el actual Código Nacional de Tránsito, Ley 769 de 2002, y dictar otras disposiciones para transformar la movilidad de los ciudadanos, invocando el Artículo 40 de nuestra Constitución Política Nacional en concordancia con su Artículo 103, y satisfaciendo los requisitos establecidos en los Artículos 154 y 158, se presenta a consideración del soberano pueblo colombiano el siguiente Proyecto de Ley para ser sometido a Referendo Aprobatorio. Esto se realiza una vez cumplido lo estipulado en el Artículo 155 del mismo Código Rector y bajo los lineamientos establecidos en la Ley 134 de 1994, reglamentada parcialmente por el Decreto 895 de 2000 y la Ley 1757 de 2015.

# PROYECTO DE LEY ___ de 2.025

**“Por la cual se modifican algunos artículos y se incorporan nuevos a la Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y se dictan otras disposiciones.”**

El Soberano Pueblo de Colombia en uso del derecho de participar en la toma de decisiones públicas que le confiere la Constitución Nacional

Considerando:

Que, en Colombia la participación ciudadana se fortaleció a partir de la creación de la Constitución de 1.991 donde se establece que Colombia es un Estado social de derecho que reconoce la diversidad de sus habitantes, transformando el sistema político para permitir la participación ciudadana como principio y fin del Estado.

Que la normatividad vigente, en especial el Artículo 103 en congruencia con el Artículo 40 de nuestra carta magna y El Estatuto de la Participación Democrática Ley 1757 de 2.015, permite la participación ciudadana en la construcción, modificación y derogación de normas sobre temas que le corresponde legislar al Congreso de la Republica.

Que, según el Artículo 150 de nuestra constitución, la creación modificación y eliminación de las normas que determinan las políticas y regulan el tránsito y transporte en el Territorio Nacional son competencia del Congreso de la Republica.

Que las normas de tránsito, son de gran importancia e impacto en la relación entre ciudadanos y entre administración y administrados.

Que en la actualidad existe en la mayoría de la población colombiana, una creciente inconformidad en la aplicación de las normas existentes y las sanciones que se desprenden de dichas normas.

DECRETA:

**Artículo 1º. Objeto.** La presente ley tiene como objeto fundamental la mejora y actualización del marco normativo que rige el tránsito y movilidad terrestre a nivel nacional. Su propósito es garantizar un adecuado direccionamiento de las políticas públicas orientadas a la seguridad vial, promoviendo una transformación en la actitud y mejorando la aptitud de todos los actores de la vía a corto, mediano y largo plazo.

Asimismo, estimular la inclusión social y la participación activa de los ciudadanos en el cumplimiento de las normas, optimizar el uso de las vías y fomentar un aprendizaje académico continuo. Encaminar el desarrollo máximo de las habilidades necesarias para conducir, a través de una acumulación gradual de experiencia.

Además, incrementar el uso de los avances tecnológicos que favorezcan una gestión más eficiente de los recursos disponibles. Regular la interacción entre los diversos actores viales para garantizar la objetividad de la norma, así como la proporcionalidad y transparencia en la aplicación de sanciones. Todo esto orientado a ofrecer bienestar y mayor seguridad a cada actor vial, sin importar su rol.

Igualmente, esta Ley tiene como objeto actualizar el marco normativo que regula la actividad del transporte y la movilidad, con el fin de que este se ajuste y responda de manera efectiva a las necesidades cambiantes de la población y los desafíos contemporáneos que enfrenta el sector.

Finalmente, esta Ley contribuirá al cumplimiento de las metas establecidas en el Plan Nacional de Seguridad Vial, expedido por el Ministerio de Transporte en el ejercicio de sus funciones, y asegurará que tanto el Estado como la sociedad cumplan con sus responsabilidades hacia el medio ambiente.

TITULO I

MODIFICACION DE ALGUNOS ARTÍCULOS E INCORPORACIÓN DE NUEVOS A LA LEY 769 DEL 2.002.

**Artículo 2º.** Modifíquese el texto del Artículo 5º de la Ley 769 de 2.002 e incorpórese los Parágrafos 3°, 4°, 5° y 6°, el cual quedará así:

**Artículo 5°. DEMARCACIÓN Y SEÑALIZACIÓN VIAL.** Los Gobernadores y Alcaldes en todo el territorio nacional, en el ámbito de sus respectivas jurisdicciones, estarán encargados de garantizar el estricto cumplimiento de lo establecido en el Manual de Señalización Vial, adoptado mediante la Resolución 1885 de 2015 emitida por el Ministerio de Transporte, o cualquier otra normativa que la modifique o reemplace.

**Parágrafo 1º.** El Ministerio de Transporte respetará y acogerá los convenios internacionales que se hayan suscrito o se suscriban en relación con la reglamentación de la ubicación, instalación, demarcación y señalización vial.

**Parágrafo 2°.** La información vial y la señalización urbana, deberá hacerse con material antivandálico, vitrificado, que garantice una vida útil mínima de 10 años y, cuando así se aconseje, material retro reflectante.

**Parágrafo 3°.** Los Alcaldes, en colaboración con los organismos pertinentes, contarán con un (1) año a partir de la fecha de promulgación de esta ley para desarrollar o ajustar e implementar un plan integral de estacionamiento en sus respectivas jurisdicciones. Este plan deberá incluir, como mínimo, los siguientes aspectos:

- Obligación de garantizar soluciones reales y sostenibles de estacionamiento por parte de los constructores de viviendas nuevas, incluyendo un mínimo de un parqueadero para vehículo y un parqueadero para motocicleta por unidad de vivienda nueva a construir, como requisito para la obtención de licencias de construcción.
- Establecimiento de áreas designadas para el estacionamiento de taxis en vías públicas, implementadas en función de la demanda. Se desarrollarán mecanismos de control adecuados para garantizar el respeto al orden de llegada de los taxis y su correspondencia con el orden de recogida de los usuarios. En aeropuertos, puertos, terminales de transporte y otros lugares con alta demanda de taxis, el turno de servicio será regulado de forma virtual por el ente encargado, organismo de tránsito competente o quien la autoridad competente designe para tal fin. Esto se hará con el fin de evitar congestiones, exceso de oferta y apresuramiento por parte de los conductores para finalizar un servicio y tomar uno nuevo. Los vehículos que realicen recorridos cortos, al retornar tendrán prelación en el sistema regulador, para tomar turno de recogida. Este sistema regulador deberá tener la capacidad tecnológica de realizar seguimiento en tiempo real de la velocidad y finalización de los servicios, así mismo, permitir la calificación del servicio por parte de los usuarios.
- Establecimiento de zonas y horarios permitidos para el estacionamiento en vías públicas de vehículos de transporte de pasajeros de servicio público especial cerca de lugares culturales, turísticos y de recreación.
- Designación de zonas y horarios para carga y descarga de mercancías conforme al Artículo 78 de este código.

- La reorganización del sentido del tránsito dentro del área urbana, con el objetivo de ajustar, modificar y señalizar las vías para convertirlas en sentido único siempre que sea factible. Esta medida deberá priorizar en todo momento el interés público sobre el individual.

**Parágrafo 4°.** A partir de la fecha de promulgación de esta ley, se establecerá el siguiente sistema de estacionamiento en todas las vías urbanas unidireccionales a nivel nacional. Este sistema se regirá de acuerdo con las normas de estacionamiento descritas en el presente código.

- En los días pares, se permitirá estacionar exclusivamente en el costado derecho de la vía, siguiendo su sentido.

- En los días impares, se permitirá estacionar exclusivamente en el costado izquierdo de la vía, siguiendo su sentido.

Se exceptúan de esta norma las vías que, por sus características particulares o por ser utilizadas por rutas de transporte público colectivo urbano, no permitan estacionamiento en ninguno de sus costados o sea mas conveniente, el uso constante de un solo costado para estacionar. En todo caso, estas excepciones deben estar claramente señalizadas. También quedan exentas las vías destinadas al estacionamiento reguladas por las autoridades locales competentes en materia de tránsito.

Se establece como hora para cambiar el costado permitido de estacionamiento las 06:00 a.m. todos los días sin excepción. Aquellos que incumplan estas normas estarán sujetos a las sanciones previstas en este código. Además, cualquier

vehículo estacionado sin placa de identificación visible o con la placa oculta, adulterada o ilegible será inmovilizado hasta que se realice una Revisión Técnica en Identificación de Automotores por parte del organismo competente en los patios designados para la inmovilización, sin perjuicio a las demás sanciones a que haya lugar.

**Parágrafo 5°.** Los Gobernadores y Alcaldes, dentro de su jurisdicción, deben exigir a las entidades competentes que garanticen las condiciones necesarias para prevenir accidentes viales debido al mal estado de las vías o a la falta de señalización vial adecuada. Cualquier defecto o daño en la vía, incluyendo tapas y/o estructuras de redes de servicios públicos con un desnivel superior a dos (2) centímetros en vías principales o sin tapa en cualquier vía, que represente un riesgo potencial de accidente o cause congestión vehicular, debe ser identificado y señalizado de inmediato. Asimismo, el responsable correspondiente debe repararlo en un plazo máximo de diez (10) días a partir de su identificación.

**Parágrafo 6°.** Los Alcaldes, dentro de sus jurisdicciones y en colaboración con los organismos pertinentes, contarán con un (1) año a partir de la fecha de promulgación de esta ley para desarrollar o ajustar e implementar un plan de organización del comercio informal que realiza sus actividades en la vía pública, con el fin de proteger la integridad física de los actores viales y la movilidad. Se deberá censar, sensibilizar y todo lo pertinente para la realización de lo aquí descrito. No podrán estar incluidos en dicho censo las personas que sean morosos en el pago por concepto de infracciones de tránsito.

**Artículo 3°.** Modifíquese el Artículo 7° de la Ley 769 de 2.002 para incorporar los Parágrafos 6°, 7° y 8°, el cual quedará así:

**Artículo 7°. CUMPLIMIENTO RÉGIMEN NORMATIVO** Las autoridades de tránsito velarán por la seguridad de las personas y las cosas en la vía pública y privadas abiertas al público. Sus funciones serán de carácter regulatorio y sancionatorio y sus acciones deben ser orientadas a la prevención y la asistencia técnica y humana a los usuarios de las vías.

Las autoridades de tránsito podrán delegar en entidades privadas el aporte de pruebas de infracciones de tránsito, el recaudo de las multas correspondientes, la tramitación de especies venales y todos los trámites previstos en las normas legales y reglamentarias, salvo la valoración de dichas pruebas.

Cada organismo de tránsito contará con un cuerpo de agentes de tránsito que podrá ser contratado, como personal de planta o excepcionalmente por prestación de servicios para determinadas épocas o situaciones que determinen la necesidad de dicho servicio.

Actuarán en su respectiva jurisdicción salvo que, por una necesidad del servicio, un municipio o departamento a través de su autoridad de tránsito, deba apoyar a otra entidad territorial.

El Ministerio de Transporte tendrá a su cargo un cuerpo especializado de agentes de tránsito de la Policía Nacional que velará por el cumplimiento del régimen normativo de tránsito en todas las carreteras nacionales por fuera del perímetro urbano de distritos y municipios.

Cualquier autoridad de tránsito, entiéndase agentes o inspectores, están facultados para abocar el conocimiento de una infracción o de un accidente mientras la autoridad competente asume la investigación, aun en las carreteras nacionales de su jurisdicción y en especial cuando la Policía Nacional, no tiene personal dispuesto en dicha jurisdicción.

**Parágrafo 1.** La Policía Nacional con los servicios especializados de Policía de Carreteras y Policía Urbana de Tránsito, contribuirá con la misión de brindar seguridad y tranquilidad a los usuarios de la Red Vial Nacional.

**Parágrafo 2°.** La Policía Nacional reglamentará el funcionamiento de la Seccional de Formación y Especialización en Seguridad Vial, de sus cuerpos especializados de policía urbana de tránsito y policía de carreteras, como instituto docente con la facultad de expedir títulos de idoneidad en esta área, en concordancia con la Ley 115 de 1994.

**Parágrafo 3°.** El Ministerio de Transporte, a través de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, podrá asistir técnicamente a las Instituciones de Educación Superior, que promocionen dentro de sus ofertas académicas. La Formación y Especialización en Seguridad Vial que las autoridades territoriales requieren para sus autoridades de tránsito.

**Parágrafo 4°.** Los organismos de tránsito podrán celebrar contratos y/o convenios con los cuerpos especializados de policía urbana de tránsito mediante contrato especial pagado por los distritos, municipios y departamentos y celebrado con la Dirección General de la Policía. Estos contratos podrán ser temporales o permanentes, con la facultad para la policía de cambiar a sus integrantes por las causales establecidas en el reglamento interno de la institución policial.

**Parágrafo 5°.** La contratación con privados para la implementación de ayudas tecnológicas por parte de las autoridades de tránsito deberá realizarse conforme las reglas que para tal efecto dicten las normas de contratación estatal. La remuneración a la inversión privada para la instalación y puesta en operación de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones no podrá superar en ningún caso el 10% del recaudo.

**Parágrafo 6.** Solo las autoridades de tránsito tienen la facultad de detener y requerir a conductores por infracciones a las normas de tránsito. Las excepciones a esta regla serán; casos de choques o accidentes de tránsito, vehículos abandonados o estacionados en vías públicas o privadas abiertas al público sin placa de identificación, con placa adulterada o no legible, presencia de indicios de que el conductor está bajo los efectos del alcohol o sustancias psicotrópicas, o cuando los agentes civiles de tránsito requieran asistencia de la fuerza pública para detener a conductores que desatiendan órdenes de detenerse. En tales situaciones, la retención debe mantenerse hasta la llegada de la autoridad competente en materia de tránsito al lugar.

**Parágrafo 7°.** Los policías y agentes de tránsito en todo el territorio nacional tendrán como prioridad en el ejercicio de sus funciones garantizar el flujo adecuado del tráfico, así como identificar y reportar de inmediato a sus superiores cualquier defecto o daño en la vía que represente un riesgo potencial para los usuarios viales o que genere congestión del tráfico en su jurisdicción. Para este fin, la Policía de Carreteras (POLCA) y los organismos de tránsito establecerán un canal regular para transmitir esta información de manera inmediata a las entidades correspondientes, con el objetivo de señalizar el riesgo lo más pronto posible y subsanarlo en un plazo máximo de diez (10) días, conforme se establece en el Artículo 5° de este Código y demás normas aplicables.

**Parágrafo 8°.** Ningún organismo a nivel nacional o territorial podrá de ninguna manera requerir, promover o sugerir cuotas o cantidades mínimas de comparendos realizados por infracciones de tránsito a los policías o agentes de tránsito que estén bajo su jurisdicción.

**Artículo 4°.** Modifíquese el Artículo 8° de la Ley 769 de 2.002 para incorporar los Parágrafos 6° y 7°, el cual quedará así:

**Artículo 8. REGISTRO UNICO NACIONAL DE TRÁNSITO, RUNT.** El Ministerio de Transporte pondrá en funcionamiento directamente o a través de entidades públicas o particulares el Registro Único Nacional de Tránsito, RUNT, en coordinación total, permanente y obligatoria con todos los organismos de tránsito del país.

El RUNT incorporará por lo menos los siguientes registros de información:

1. Registro Nacional de Automotores.

2. Registro Nacional de Conductores.

3. Registro Nacional de Empresas de Transporte Público y Privado.

4. Registro Nacional de Licencias de Tránsito.

5. Registro Nacional de Infracciones de Tránsito.

6. Registro Nacional de Centros de Enseñanza Automovilística.

7. Registro Nacional de Seguros.

8. Registro Nacional de personas naturales o jurídicas, públicas o privadas que prestan servicios al sector público.

9. Registro Nacional de Remolques y Semirremolques.

10. Registro Nacional de Accidentes de Tránsito.

**Parágrafo 1°.** El Ministerio de Transporte tendrá un plazo de dos (2) años prorrogables por una sola vez por un término de un (1) año, contados a partir de la fecha de promulgación de este código para poner en funcionamiento el RUNT para lo cual podrá intervenir directamente o por quien reciba la autorización en cualquier organismo de tránsito con el fin de obtener la información correspondiente.

**Parágrafo 2°.** En todos los organismos de tránsito y transporte existirá una dependencia del RUNT.

**Parágrafo 3°.** Los concesionarios, si los hay, deberán reconocer, previa valoración, los recursos invertidos en las bases de datos traídos a valor presente, siempre y cuando les sean útiles para operar la concesión.

**Parágrafo 4°.** Las concesiones establecidas en el presente artículo se deberán otorgar siempre bajo el sistema de licitación pública, sin importar su cuantía.

**Parágrafo 5°.** La autoridad competente en cada municipio o Distrito deberá implementar una estrategia de actualización de los registros, para lo cual podrá optar entre otros por el sistema de autodeclaración.

El propietario que no efectúe la declaración será sancionado con multa de 2 salarios mínimos legales mensuales, además de la imposibilidad de adelantar trámites en materia de Tránsito y Transporte ante cualquier organismo de tránsito del país.

Los Organismos de Tránsito diseñarán el formato de autodeclaración con las instrucciones de diligenciamiento pertinentes, que será suministrado al interesado sin costo alguno.

**Parágrafo 6°.** El Ministerio de Transporte, en coordinación con el Ministerio de Justicia, reglamentará, en un plazo de seis (6) meses a partir de la promulgación de esta ley, la incorporación en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) de la información relativa a los ciudadanos que hayan recibido sanciones penales que afecten su licencia de conducción, así como aquellos que, por estar sujetos a medidas de aseguramiento o condenas extramurales, queden prohibidos de conducir cualquier vehículo automotor.

**Parágrafo 7°.** Tras la promulgación de esta ley, el Ministerio de Transporte dispondrá de un plazo de tres (3) meses para reglamentar la habilitación, por parte del ente encargado del funcionamiento del RUNT de una dirección de correo electrónico, a través de la cual, el propietario de un vehículo podrá informar, mediante correo electrónico y bajo juramento, sobre la cesión de la tenencia del vehículo, esto para fines exclusivamente relacionados con infracciones de tránsito. Esta comunicación deberá realizarse desde la dirección de correo electrónico registrada en el RUNT e incluirá el nombre completo e identificación de la persona que recibirá la tenencia del vehículo, quien deberá estar debidamente inscrita como ACTIVA en el Registro Nacional de Conductores del RUNT. Además, se deberá especificar la fecha en que el propietario retomará la posesión del vehículo o, en su defecto, si la cesión es indefinida. En ausencia de esta comunicación previa, denuncia penal o documento idóneo en el caso de vehículos de servicio público al

momento de cometer una infracción de tránsito, se asumirá que el conductor del vehículo actúa también como propietario.

Con el fin de facilitar este proceso, los organismos de tránsito deberán contar con un canal digital de fácil acceso y uso. A través de este canal, el propietario tendrá un plazo de once (11) días hábiles a partir de la notificación de comparendos realizados por parte del organismo de tránsito mediante Sistemas Automáticos, Semiautomáticos y otros medios Tecnológicos para la detección de infracciones (SAST), para solicitar ser exonerado en dicho proceso, en los casos descritos en este Parágrafo. Una vez recibida dicha solicitud, el organismo de tránsito dispondrá de dieciocho (18) días hábiles para realizar las verificaciones y actuaciones necesarias para notificar al presunto infractor real. Una vez notificado, el presunto infractor real tendrá un plazo de once (11) días hábiles para solicitar la cita de comparecencia o aceptar la comisión de la infracción. Lo anterior respetando el debido proceso y en concordancia con lo descrito en el Artículo 135 de este Código.

**Artículo 5º.** Modifíquese el texto del Artículo 10 de la Ley 769 de 2.002, renómbrese su Parágrafo como Parágrafo 1° e incorpórese el Parágrafo 2°, el cual quedará así:

**Artículo 10. SISTEMA INTEGRADO DE INFORMACIÓN SOBRE LAS MULTAS Y SANCIONES POR INFRACCIONES DE TRÁNSITO***.* Con el propósito de contribuir al mejoramiento de los ingresos de los municipios, se autoriza a la Federación Colombiana de Municipios para implementar y mantener actualizado a nivel nacional, un sistema integrado de información sobre las multas y sanciones

por infracciones de tránsito (SIMIT), por lo cual percibirá el 10% por la administración del sistema cuando se cancele el valor adeudado.

**Parágrafo 1°.** En todas las dependencias de los organismos de tránsito y transportes de las entidades territoriales existirá una sede del SIMIT, con el fin de obtener la información para el consolidado nacional y para garantizar que no se efectúe ningún trámite de los que son competencia de los organismos de tránsito en donde se encuentre involucrado el infractor en cualquier calidad, si éste no se encuentra a paz y salvo.

**Parágrafo 2°.** En el SIMIT deberán estar consignadas todas las multas y sanciones por infracciones de tránsito, incluidas las amonestaciones, comparendos pedagógicos condicionales, las generadas a peatones, pasajeros, conductores de vehículos no automotores y menores de edad.

**Artículo 6º.** Adiciónese el texto del Artículo 19 de la Ley 769 de 2.002, renómbrese su Parágrafo como Parágrafo 1° e incorpórese el Parágrafo 2°, 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, practicados por Instituciones de Educación Superior de Naturaleza Pública reconocidas por el Ministerio de Educación Nacional, que garanticen cobertura nacional para la realización de las

pruebas, en el marco de la autonomía de las mismas y de conformidad con la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte, cuyo resultado será registrado en el sistema RUNT.

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

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

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

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

f) No haber tenido multas por infracciones ni sanciones de tránsito durante el último año anterior a la fecha de solicitud.

g) Estar a paz y salvo por concepto de multas y sanciones de tránsito.

**Para vehículos de servicio público:**

Se exigirán los requisitos previstos en los literales a, c, d, e, f y g señalados en el inciso anterior, adicionalmente:

a) tener por lo menos dieciocho (18) años cumplidos.

b) Los conductores que aspiren obtener la licencia de conducción que les permita conducir vehículos de servicio público, deben recibir capacitación y obtener la certificación de acuerdo a la categoría que el aspirante esté solicitando, en los temas que determine este código, el Ministerio de Transporte y el Ministerio de Educación.

c) Aprobar el examen teórico y práctico de conducción para vehículos de servicio público, de conformidad con la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte. Las condiciones para la prestación de este servicio serán las mismas previstas en el literal c) del inciso anterior.

d) Haber poseído licencia de conducción de servicio particular tipo B, en cualquiera de sus categorías durante mínimo dos (2) años.

**Parágrafo 1º.** Para obtener la licencia de conducción por primera vez, o la recategorización y/o refrendación 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 franja horizontal y vertical.

**Parágrafo 2º.** La licencia de conducción para servicio particular se otorgará por primera vez en la categoría B1, una vez cumplidos todos los requisitos establecidos en este Artículo.

La licencia de conducción para servicio público se otorgará por primera vez en la categoría C1, una vez cumplidos todos los requisitos establecidos en este Artículo.

La licencia de conducción para motocicleta se otorgará por primera vez en la categoría A1, una vez cumplidos todos los requisitos establecidos en este Artículo.

**Artículo 7º.** Modifíquese el Artículo 20 de la Ley 769 de 2.002 para incorporar el Parágrafo 1°, el cual quedará así:

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

**Parágrafo 1°**. El titular de la licencia de conducción categoría C2 estará autorizado para conducir buses articulados de servicio público y particular. El entrenamiento para el manejo de estos vehículos será responsabilidad de las empresas que operen dichos vehículos o de la persona que ellas designen para tal fin.

**Artículo 8º.** Modifíquese el texto del Artículo 22 de la Ley 769 de 2.002, el cual quedará así:

**Artículo 22. VIGENCIA DE LA LICENCIA DE CONDUCCIÓN.** Las licencias de conducción para vehículos de servicio particular tendrán una vigencia de diez (10)

años para conductores de hasta sesenta y cinco (65) años de edad, de cinco (5) años para personas mayores de sesenta y cinco (65) años y hasta ochenta (80) años de edad, y de un (1) año para mayores de ochenta (80) años de edad.

Las licencias de conducción para vehículos de servicio público tendrán una vigencia de tres (3) años para conductores de hasta sesenta y cinco (65) años de edad y de un (1) año para mayores de sesenta y cinco (65) años de edad.

Las licencias de conducción se renovarán presentando un nuevo examen de aptitud física, mental y de coordinación motriz, y previa validación en el sistema RUNT que la persona se encuentra al día por concepto de pago de multas por infracciones a las normas de tránsito, debidamente ejecutoriadas.

**Artículo 9º.** Modifíquese el Artículo 24 de la Ley 769 de 2.002 para incorporar los Parágrafos 1° y 2°, el cual quedará así:

**Artículo 24. RECATEGORIZACIÓN.** El titular de una licencia de conducción podrá solicitar ante un organismo de tránsito o la entidad pública o privada por él autorizada, la re categorización de su licencia, para lo cual debe 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, y su trámite no podrá durar más de 72 horas una vez aceptada la documentación.

**Parágrafo 1°.** Los requisitos para recategorizar y así obtener la licencia de conducción C2, C3 y A2, serán los siguientes:

**Para obtener la licencia de conducción C2, el solicitante deberá:**

a. Tener al menos veintiún (21) años de edad cumplidos y haber tenido en posesión la licencia de conducción categoría C1 durante un período mínimo de un (1) año.
b. No haber recibido multas por infracciones ni haber sido sancionado por violaciones a las normas de tránsito durante el año previo a la fecha de solicitud.
c. Estar a paz y salvo por concepto de multas y sanciones de tránsito.
d. Poseer una certificación de haber completado y aprobado un programa de capacitación teórica como conductor profesional de vehículos semi pesados y pesados rígidos en una institución educativa, autorizada por el Ministerio de Educación para tal fin. Conseguida esta certificación será registrada en el sistema RUNT. Dicho programa deberá contener, a parte de los que el Ministerio de Educación crea conveniente, los siguientes temas:

- Manejo defensivo.
- Código nacional de tránsito.
- Normatividad vigente que regula la actividad del transporte público en Colombia.
- Señalización vial.
- Resolución de conflictos.
- Responsabilidad civil y penal en la conducción.
- La aplicación de la Física y la Química en la acción de conducir y en la prevención de accidentes.
- Buenas prácticas de mantenimiento preventivo y revisión preoperativa para la prevención de averías y accidentes en ruta.
- Buenas prácticas de conducción para la prevención de accidentes en ruta.

- Buenas prácticas de conducción para la protección del medio ambiente.
- Contingencia en casos de emergencias por accidentes de tránsito.
- Contingencia en caso de averías mecánicas en ruta.
- Contingencia en caso de emergencia por perdida del sistema de frenos.

e. Obtener una certificación de un Centro de Enseñanza Automovilística homologado por el Ministerio de Transportes y debidamente registrado en el RUNT, que acredite la capacitación como conductor de vehículos de carga semi pesados y pesados rígidos, como también de pasajeros tipo colectivo y bus. Dicha certificación deberá incluir la comprobación de los conocimientos teóricos y la competencia del aspirante.

f. Aprobar exámenes teórico y práctico de conducción profesional de vehículos de carga semi pesados y pesados rígidos, como también de pasajeros tipo colectivo y bus, practicados por Instituciones de Educación Superior de Naturaleza Pública reconocidas por el Ministerio de Educación Nacional, en el marco de la autonomía de las mismas y de conformidad con la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte, cuyo resultado será registrado en el sistema RUNT.

**Para obtener la licencia de conducción C3 el solicitante deberá:**

a. Haber tenido en posesión una licencia de conducción categoría C2 durante un período mínimo de dos (2) años.
b. No haber recibido multas por infracciones ni haber sido sancionado por violaciones a las normas de tránsito durante el año previo a la fecha de solicitud.
c. Estar a paz y salvo por concepto de multas y sanciones de tránsito.

d. Poseer una certificación de haber completado y aprobado un programa de capacitación teórica como conductor profesional de vehículos articulados tipo tracto camión en una institución educativa, autorizada por el Ministerio de Educación para tal fin. Conseguida esta certificación será registrada en el sistema RUNT. Dicho programa deberá contener, a parte de los que el Ministerio de Educación crea conveniente, los siguientes temas:

- Manejo defensivo.
- Código nacional de tránsito.
- Normatividad vigente que regula la actividad del transporte público en Colombia.
- Señalización vial.
- Resolución de conflictos.
- Responsabilidad civil y penal en la conducción.
- La aplicación de la Física y la Química en la acción de conducir y en la prevención de accidentes con énfasis en vehículos articulados tipo tracto camión.
- Buenas prácticas de mantenimiento preventivo y revisión preoperativa para la prevención de averías y accidentes en ruta.
- Buenas prácticas de conducción para la prevención de accidentes en ruta.
- Buenas prácticas de conducción para la protección del medio ambiente.
- Contingencia en casos de emergencias por accidentes de tránsito.
- Contingencia en caso de averías mecánicas en ruta.
- Contingencia en caso de emergencia por perdida del sistema de frenos.

e. Obtener una certificación de un Centro de Enseñanza Automovilística homologado por el Ministerio de Transportes y debidamente registrado en el

RUNT que acredite la capacitación en conducción de vehículos articulados tipo tracto camión. Dicha certificación deberá incluir la comprobación de los conocimientos teóricos y la competencia del aspirante.

f. Aprobar exámenes teórico y práctico de conducción profesional de vehículos articulados tipo tracto camión, practicados por Instituciones de Educación Superior de Naturaleza Pública reconocidas por el Ministerio de Educación Nacional, en el marco de la autonomía de las mismas y de conformidad con la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte, cuyo resultado será registrado en el sistema RUNT.
g. Haber acumulado, en calidad de conductor titular, un mínimo de sesenta (60) manifiestos de viajes intermunicipales respaldados por el Registro Nacional de Carga por Carretera (RNDC). En ausencia de este respaldo, se podrá presentar una Certificación de Competencias laborales expedida por el SENA en el oficio de conductor de vehículos pesados rígidos.

**Para obtener la licencia de conducción A2 el solicitante deberá:**

a. Tener al menos dieciocho (18) años de edad y haber tenido en posesión una licencia de conducción categoría A1 durante un período mínimo de dos (2) años.
b. No haber tenido multas por comparendos ni sanciones de tránsito durante el último año anterior a la fecha de solicitud.
c. Estar a paz y salvo por concepto de multas y sanciones de tránsito.
d. Obtener una certificación de un Centro de Enseñanza Automovilística homologado por el Ministerio de Transportes y debidamente registrado en el RUNT que acredite la capacitación en conducción de motocicletas de

cilindraje mayor a 125 c.c.. Dicha certificación deberá incluir la comprobación de los conocimientos teóricos y la competencia del aspirante.

e. Aprobar exámenes teórico y práctico de conducción de motocicletas de cilindraje mayor a 125 c.c., practicados por Instituciones de Educación Superior de Naturaleza Pública reconocidas por el Ministerio de Educación Nacional, que garanticen cobertura nacional para la realización de las pruebas, en el marco de la autonomía de las mismas y de conformidad con la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte, cuyo resultado será registrado en el sistema RUNT.

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

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

**Parágrafo 2°.** Los requisitos para obtener la licencia de conducción B2 serán los mismos requeridos para obtener la licencia de conducción C2, excepto lo requerido en el literal f. el aspirante podrá haber poseído licencia de conducción B1 en lugar de licencia de conducción C1 en los términos del literal a.

Los requisitos para obtener la licencia de conducción B3 serán los mismos requeridos para obtener la licencia de conducción C3 excepto lo requerido en los

literales f. y g. y haber poseído licencia de conducción B2 en lugar de licencia de conducción C2 en los términos del literal a.

La certificación requerida en el literal d. para obtener la licencia de conducción C3, podrá ser la misma presentada para obtener la licencia de conducción C2, siempre y cuando en esta se incluya el énfasis en vehículos articulados tipo tracto camión.

Los aspirantes a las licencias C2 y C3 no podrán tramitar el requisito descrito en los literales f. sin antes haber tramitado y aprobado el requisito descrito en los literales e., como tampoco podrán tramitar el requisito descrito en los literales e. sin antes haber tramitado y aprobado el requisito descrito en los literales d.

Los cursos y las evaluaciones aquí nombrados deberán ser cursados y aprobados bajo las mismas características, condiciones y sanciones enumeradas en los artículos 136 en su Parágrafo 3° y 136 A de este código. La teoría podrá verse de manera virtual, pero las evaluaciones serán de forma exclusivamente presencial.

**Artículo 10º.** Adiciónese el texto del Artículo 26 y de su Parágrafo el cual en adelante será el Parágrafo 1° de la Ley 769 del 2.002 e incorpórese el Parágrafo 2°, el cual quedará así:

**Artículo 26. CAUSALES DE SUSPENSIÓN O CANCELACIÓN.**

La licencia de conducción se suspenderá:

1. Por disposición de las autoridades de tránsito, basada en la imposibilidad transitoria, física o mental para conducir, soportado en un certificado médico o en el examen de aptitud física, mental o de coordinación expedido por un Centro de Reconocimiento de Conductores legalmente habilitado.

2. Por decisión judicial, cuando se determine una conducta culposa y se imponga esta sanción administrativa como pena accesoria en concordancia con el Artículo 151 de este Código. Además, en el caso en que sin lugar a dudas se haya tenido la intención de realizar la acción de conducir un vehículo automotor para realizar un acto bajo dolo, el juez podrá imponer como pena accesoria la suspensión de la licencia de conducción hasta por el doble del tiempo de la pena privativa de la libertad. En todo caso, una vez la sentencia quede en firme, el Juzgado encargado de ejecutar la pena notificará al Organismo de Tránsito correspondiente y al RUNT para lo de su competencia.
3. Por encontrarse en estado de embriaguez o bajo el efecto de drogas alucinógenas determinado por la autoridad competente de conformidad con lo consagrado en el artículo 152 de este Código.
4. Por reincidencia en cuanto a infracciones de tránsito o por realizar otras conductas, según lo descrito en este código.
5. Por un (1) año en los casos en que, ejecutando la acción de conducir un vehículo automotor, que cause daño a la propiedad en una vía pública o privada abierta al público o en áreas de estacionamiento, y el conductor huya del lugar para evitar asumir la responsabilidad, sin perjuicio de las demás acciones administrativas, civiles y penales que correspondan.

La licencia de conducción se cancelará:

1. Por disposición de las autoridades de tránsito basada en la imposibilidad permanente física o mental para conducir, soportada en un certificado médico o en el examen de aptitud física, mental y de coordinación motriz expedido por un Centro de Reconocimiento de Conductores legalmente habilitado.

2. Por decisión judicial.
3. Por muerte del titular. La Registraduría Nacional del Estado Civil está obligada a reportar a los sistemas creados por los artículos 8° y 10 del presente ordenamiento, el fallecimiento del titular.
4. Por reincidencia al encontrarse conduciendo en cualquier grado de estado de embriaguez o bajo el efecto de drogas alucinógenas determinado por autoridad competente, en concordancia con el artículo 152 de este Código.
5. Por reincidencia en lo descrito en el ítem 2 como causal de la suspensión de la licencia de conducción.
6. Por conducir cualquier vehículo automotor, estando sujeto a la prohibición de hacerlo por alguna sanción administrativa o decisión judicial.
7. Por obtener por medios fraudulentos la expedición de una licencia de conducción, sin perjuicio de las acciones penales que correspondan.

**Parágrafo 1°.** 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. De no ser posible o en caso de negativa de entregar de manera física la licencia de conducción por parte del infractor, el organismo de tránsito procederá a realizar la actuación administrativa correspondiente, generando el registro en el RUNT.

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

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

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

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

**Parágrafo 2°.** En caso de accidente de tránsito en el que resulten lesionados y/o fallecidos, si el agente o policía de tránsito que atiende el caso determina claramente la responsabilidad del causante, una vez haya emitido la orden de comparendo, procederá a retener preventivamente la licencia de conducción del responsable, sin perjuicio de las demás acciones administrativas, civiles y penales que pudieran corresponder. Dicha licencia será adjuntada al informe que deberá entregarse a la seccional correspondiente de la Fiscalía General de la Nación, y se informará al organismo de tránsito competente para que realice el registro correspondiente en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT). Este procedimiento se aplicará incluso en casos donde solo esté involucrado un vehículo en el accidente.

Si el conductor responsable del accidente resulta lesionado, se le notificará de las actuaciones administrativas conforme lo describe este código en el momento en que las circunstancias lo permitan. Una vez notificado el presunto infractor, tendrá un plazo para solicitar fecha y hora de diligencia de comparecencia, que se extenderá hasta once (11) días hábiles después del último día de

incapacidad, de lo contrario se dará por aceptada la ocurrencia de la infracción causante del accidente de tránsito. Mientras no haya una decisión judicial, la retención preventiva de la licencia de conducción se mantendrá con el fin de proteger la integridad física de los demás usuarios de la vía.

**Artículo 11.** Modifíquese el Artículo 27 de la Ley 769 de 2.002 para derogar su Parágrafo nuevo e incorporar los Parágrafos 3°, 4°, 5° y 6°, el cual quedará así:

**Artículo 27. CONDICIONES DE CAMBIO DE SERVICIO.** Todos los vehículos que circulen por el territorio nacional deben someterse a las normas que sobre tránsito terrestre determine este Código. Estos deben cumplir con los requisitos generales y las condiciones mecánicas y técnicas que propendan a la seguridad, la higiene y comodidad dentro de los reglamentos correspondientes sobre peso y dimensiones.

**Parágrafo 1°.** El Ministerio de Transporte determinará un período no mayor de seis (6) meses, en el cual se permitirá el cambio de servicio particular a público de los vehículos tipo volqueta, camperos y vehículos de carga de dos (2) ejes hasta de cuatro (4) toneladas.

El Ministerio de Transporte reglamentará en un término de sesenta (60) días, a partir de la promulgación de la presente ley, el cambio de servicio de particular a público, teniendo en cuenta las siguientes consideraciones:

1. Por ser zonas rurales o suburbanas de difícil acceso para el servicio de carga y pasajeros por parte de empresas habilitadas por el Ministerio de Transporte.

. Por tratarse de un servicio que es debidamente atendido por empresas habilitadas para ese tipo de transporte.

3. En el caso de transporte, que por sus características requieran un tipo especial de vehículos.

En ningún caso se podrá cambiar de clase un vehículo automotor.

**Parágrafo 2°.** El Ministerio de Transporte, definirá en un plazo no mayor de 60 días contados a partir de la fecha de sanción de la presente ley, mediante resolución todo lo relativo a la reglamentación de los vehículos antiguos y los vehículos clásicos en lo cual queda facultado para conceptuar sobre las placas, seguros e impuestos y se faculta al organismo de tránsito pertinente para determinar las restricciones de circulación.

**Parágrafo 3°.** Se permitirá el cambio de servicio de un vehículo de Servicio Público a Servicio Particular con el fin de realizar la reposición por un vehículo nuevo siempre y cuando el vehículo que pasa a servicio particular igualmente reponga uno o mas vehículos, cuya (s) matricula (s) haya (n) sido cancelada (s) cumpliendo las normas y requisitos que para la reposición de vehículos de pasajeros se dictan en este código. Esta disposición aplica únicamente a Vehículos de Transporte de Pasajeros o Mixtos, que hayan permanecido en el servicio para el cual fueron originalmente matriculados por un período no menor a cinco (5) años y no mayor a diez (10) años.

**Parágrafo 4°.** Los propietarios de vehículos de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera podrán cambiar sus vehículos al Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial con el fin de realizar la

reposición por un vehículo nuevo, siempre y cuando hayan permanecido en este servicio por un tiempo no menor a cinco (5) años y no mayor a diez (10) años. Este cambio solo será posible en el caso de reposición de uno o más vehículos de transporte de pasajeros de servicio especial cuya (s) matricula (s) haya (n) sido cancelada (s) cumpliendo las normas y requisitos que para la reposición de vehículos de pasajeros se dictan en este código.

**Parágrafo 5°.** Se podrá realizar el cambio de servicio, con fines de reposición, en los vehículos de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial al Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Mixto, siempre y cuando cuenten con la homologación para esta última modalidad y que el modelo no tenga una antigüedad superior a veinte (20) años. Este cambio estará condicionado a que, durante el tiempo que estos vehículos se encuentren en el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Mixto, únicamente podrán ser vinculados a una persona jurídica autorizada para prestar este servicio.

Además, estos vehículos deberán realizar la revisión tecno-mecánica y de gases cada seis (6) meses y cumplidos veinticinco (25) años contados a partir de la fecha de matriculación del vehículo, se deberá realizar el procedimiento de cancelación de matrícula; por lo tanto, no será requisito realizar la reposición en dicho servicio para ingresar los vehículos a este. Las personas jurídicas autorizadas para prestar el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Mixto donde se encuentren vinculados estos vehículos serán responsables de garantizar el cumplimiento de esta disposición. De lo contrario, podrán ser multadas hasta por cien Salarios Mínimos Mensuales Legales Vigentes (100 SMMLV) por parte de la Superintendencia de Transporte.

**Parágrafo 6°.** El Organismo de Tránsito encargado del trámite deberá verificar que no haya transcurrido más de dos (2) años, contado a partir de la fecha de cancelación de la Licencia de Tránsito de los vehículos a reponer. Además, se deberá constatar que estos vehículos hayan tenido tarjeta de operación, cuando esta hubiere sido obligatoria, dentro de los últimos cinco (5) años anteriores a la fecha de cancelación de la matrícula, y en el caso de vehículos de servicio público, que cuenten con el certificado de desintegración o aquel documento que lo sustituya para poder llevar a cabo el trámite.

**Artículo 12.** Adiciónese el texto del Artículo 30 de la Ley 769 del 2.002, renómbrese su Parágrafo como Parágrafo 1° e incorpórese el Parágrafo 2°, el cual quedará así:

**Artículo 30. EQUIPOS DE PREVENCIÓN Y SEGURIDAD.** Ningún vehículo automotor, excepto las motocicletas, podrá transitar por las vías del territorio nacional sin portar el siguiente equipo de carretera como mínimo.

1. Un gato con capacidad para elevar el vehículo.

2. Una cruceta.

3. Dos señales de carretera en forma de triángulo en material reflectivo y provistas de soportes para ser colocadas en forma vertical o lámparas de señal de luz amarilla intermitentes o de destello.

4. Un botiquín de primeros auxilios.

5. Un extintor.

6. Dos tacos para bloquear el vehículo.

7. Caja de herramienta básica que como mínimo deberá contener: Alicate, destornilladores, llave de expansión y llaves fijas.

8. Llanta de repuesto.

9. Linterna.

Los vehículos que, por sus características técnicas o tecnológicas, no requieran llanta de repuesto, estarán exentos de cumplir con lo establecido en los numerales 1, 2 y 8 de este Artículo. Se exceptúa del cumplimiento de la disposición del numeral 7 los vehículos de servicio particular cuyo modelo sea igual o menor de seis (6) años contados a partir de la fecha de su matrícula.

**Parágrafo 1º.** Ningún vehículo podrá circular, portando defensas rígidas diferentes de las instaladas originalmente por el fabricante.

**Parágrafo 2º.** Los vehículos de servicio público y particular, cuya capacidad sea de diez (10) o más pasajeros, o cuyo Peso Bruto Vehicular (PBV) sea de 3.5 toneladas o más, y cuyo modelo sea superior a seis (6) años contados a partir de la fecha de su matrícula, no podrán circular en el territorio nacional sin llevar consigo un kit de derrames destinado a prevenir la contaminación ambiental en caso de accidentes o varadas. Este kit debe ser transportado en un contenedor o embalaje debidamente etiquetado. Esta disposición no exime al vehículo de cumplir con las demás normas de seguridad relacionadas con el transporte de sustancias peligrosas. Sin embargo, el hecho de contar con este kit específico para tal fin sí lo exime del cumplimiento de esta normativa.

El kit en mención debe como mínimo contener lo siguiente:

1. Material absorbente Granulado para hidrocarburos, en cantidad de como mínimo 500 gramos por cada 40 galones de capacidad del tanque del combustible.
2. Una Almohada Absorbente oleofilica.
3. Una Barrera Absorbente oleofilica de mínimo un metro de largo por cada 100 galones de capacidad del tanque del combustible.
4. Un Paño Oleofílico.
5. Un par guantes de nitrilo.
6. Un Recogedor con escobilla anti chispa.
7. Una bolsa para depositar residuos de hidrocarburos de color rojo mínimo de70x100 centímetros con amarre, por cada 40 galones de capacidad del tanque de combustible.
8. 500 centímetros cúbicos de desengrasante biodegradable por cada 100 galones de capacidad del tanque del combustible.
9. Chaleco reflectivo
10. Manual de uso.

**Artículo 13.** Adiciónese el texto del Artículo 34 de la Ley 769 de 2.002 e incorpórese el Parágrafo 1°, el cual quedará así:

**Artículo 34. PORTE.** En ningún caso un vehículo automotor podrá circular sin portar la licencia de tránsito correspondiente. No obstante, en sustitución a ello el conductor podrá solicitar a la autoridad de tránsito que lo requiera, que verifique el resultado en línea y en tiempo real de la consulta en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT). Lo mismo aplicará para la licencia de conducción, SOAT y

certificado de revisión tecno mecánica y de gases, tarjeta de operación, registro de carga, manifiesto de carga, extracto de contrato y en general todo documento obligatorio para poder transitar que sea susceptible de ser verificado por medios electrónicos. Lo anterior siempre y cuando el conductor requerido logre identificarse ante la autoridad de tránsito, por medio físico o digital.

En situaciones donde no haya señal celular, el ciudadano deberá dirigirse con el agente o policía de tránsito hacia un lugar donde haya cobertura para realizar dicha consulta.

**Parágrafo 1°.** El Ministerio de Transporte, en colaboración con el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (MinTIC), deberá diseñar y reglamentar, en un plazo máximo de un (1) año a partir de la promulgación de esta ley, la implementación y uso obligatorio de la identificación digital vehicular nacional por radiofrecuencia o tecnología similar. Este mecanismo deberá permitir la identificación del vehículo, incluso si se encuentra oculto dentro de este. La base de datos utilizada para esta identificación deberá estar disponible para uso público, aunque el Ministerio de Transporte podrá establecer un costo por su utilización.

**Artículo 14.** Adiciónese el texto del Artículo 35 de la Ley 769 del 2.002 e incorpórese los Parágrafos 1°, 2°, 3° y 4°, el cual quedará así:

**Artículo 35. EXPEDICIÓN.** La licencia de tránsito será expedida por cualquier organismo de tránsito o por quien él designe, previa entrega de los siguientes documentos:

Formulario diligenciado de solicitud de trámite.

Autorización de uso del Certificado de reposición vehicular por parte del titular de este.

Factura de compra si el vehículo es de fabricación nacional.

Factura de compra en el país de origen y licencia de importación.

Recibo de pago de impuestos.

Certificado de inscripción ante el RUNT.

**Parágrafo 1°.** El Ministerio de Transporte tendrá un plazo de seis (6) meses desde la promulgación de la presente ley para crear y reglamentar el Certificado de Reposición Vehicular. Este certificado lo expedirá de forma gratuita el Organismo de Tránsito competente, una vez se realice el trámite de cancelación de matrícula del vehículo automotor. Dicho documento, reemplazará el certificado de cancelación de matrícula y/o de desintegración en los tramites que este sea requerido y tendrá validez únicamente por los dos (2) años posteriores a la fecha de cancelación de matrícula y en ningún caso se podrá renovar ni substituir. Será intransferible y su expedición estará condicionada al cumplimiento de las normas vigentes sobre reposición vehicular y aquellas que el Ministerio de Transporte crea necesarias. Tendrá como objetivo simplificar los trámites relacionados con la reposición de vehículos, cuando las normas vigentes lo requieran. En ningún caso se podrá expedir dicho certificado cuando la cancelación de matrícula del vehículo se haya realizado por orden judicial o administrativa. El titular del certificado será el último propietario registrado en el RUNT del vehículo que haya cancelado la matrícula y cumplido con los requisitos necesarios para obtenerlo. Además, el Ministerio de Transporte ajustará el Formulario de Solicitud de Trámites del Registro

Nacional Automotor para incluir un campo específico para este certificado. Este certificado será un documento electrónico registrado en el RUNT, se podrá utilizar para realizar, por parte del titular o de un tercero autorizado por este, el registro inicial de vehículos nuevos y cambio de servicio permitido por las normas vigentes en cualquier organismo de tránsito autorizado para realizar dichos tramites en el Territorio Nacional sin que incida la jurisdicción donde haya sido expedido. Deberá contener la información del vehículo sobre el cual se expidió y lo que el Ministerio de Transporte vea conveniente. La designación numérica de este documento será potestad exclusiva del Ministerio de Transportes.

**Parágrafo 2°.** En trámites de; registro inicial, traspaso, inscripción de prenda, levantamiento de prenda, cambio de servicio o de modalidad, los organismos de tránsito deben, a solicitud de cualquiera de las partes y una vez que se haya recibido y verificado la documentación, establecer un período de un (1) día hábil sin hacer efectivo el trámite. Esto se hará con el propósito de permitir un espacio de tiempo para que las partes puedan llevar a cabo las transacciones comerciales necesarias. Durante este período, el organismo de tránsito se abstendrá de realizar cualquier trámite relacionado con el vehículo o con el certificado de reposición vehicular utilizado para dicho trámite. En tal caso, el organismo de tránsito emitirá una alerta al Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) para evitar que otro organismo de tránsito realice trámites con el mismo certificado. Los organismos de tránsito, deberán enviar un mensaje de alerta, al correo o teléfono celular registrados en el RUNT de los involucrados, incluyendo al titular del certificado de reposición vehicular, al iniciar el proceso de los tramites aquí descritos, cuando se haya verificado y aprobado la posibilidad de realizar dichos tramites y cuando se haya hecho efectivo el trámite.

**Parágrafo 3°.** Una vez cumplidos los requisitos, será posible realizar los trámites de cambio de servicio y traspaso de propiedad en forma simultánea. En ningún caso se podrá hacer reposición de vehículos cuya licencia de tránsito haya sido cancelada por orden judicial o actuación administrativa o que hayan transcurridos mas de dos (2) años de la fecha de dicha cancelación con respecto a la fecha en que se solicite la realización del trámite.

**Parágrafo 4°.** Los organismos de tránsito en el territorio nacional, cuya competencia territorial incluya población indígena autóctona dentro de su censo poblacional, contarán con seis (6) meses a partir de la fecha de promulgación de la presente ley para incluir en su nómina de base el personal necesario que pueda comunicarse fluidamente en la lengua propia de dicha población. Se debe garantizar la transparencia en la realización de los trámites ante los organismos de tránsito a esta población.

**Artículo 15.** Modifíquese el Artículo 37 de la Ley 769 de 2.002 para renombrar su Parágrafo como Parágrafo 1° e incorporar los Parágrafos 2°, 3º, 4º, 5°, 6°, 7°, 8°, 9° y 10°, el cual quedará así:

**Artículo 37. REGISTRO INICIAL.** El registro inicial de un vehículo se podrá hacer en cualquier organismo de tránsito y sus características técnicas y de capacidad deben estar homologadas por el Ministerio de Transporte para su operación en las vías del territorio nacional.

**Parágrafo 1°.** Solamente se podrá hacer el registro inicial de vehículos nuevos, entendiéndose por estos los comercializados durante el año modelo asignado por el

fabricante y los dos meses primeros del año siguiente. No se podrá hacer registro de saldos de vehículos, excepto si son de fabricación nacional y sin importación.

De ninguna manera se podrá hacer un registro inicial de un vehículo usado, excepto cuando se trate de vehículos de bomberos, siempre que estos sean donados a Cuerpos de Bomberos Oficiales o Voluntarios, por entidades extranjeras públicas o privadas y que no tengan una vida de servicio superior a veinte (20) años y que la autoridad competente emita concepto favorable sobre la revisión técnico-mecánica. El Ministerio de Transporte reglamentará en un término no mayor a 90 días posteriores a la sanción de esta ley, los criterios y demás aspectos necesarios para la aplicabilidad de esta ley.

**Parágrafo 2°.** En concordancia con lo descrito en el Parágrafo 2° del Artículo 94 de este código y como excepción a lo descrito en este Artículo, dentro del año siguiente a la fecha de promulgación de la presente Ley y por única vez, todos los vehículos automotores tipo motociclo, ciclomotor, Moped, tricimoto y cuadriciclo, así como vehículos no automotores que aun poseyendo pedales para su tracción cuenten con motor de combustión interna como asistencia para dicha tracción, que hayan ingresado al país o hayan sido fabricados con anterioridad a la entrada en vigencia de la Resolución 160 de 2017 del Ministerio de Transporte, deberán ser registrados. Durante este tiempo el registro inicial de dichos vehículos no estará sujeto al cumplimiento de lo establecido en el Parágrafo 4° de este Artículo. Para realizar el registro, los propietarios de estos vehículos deberán aportar únicamente, el Manifiesto de Importación y/o copia de la Factura de Venta y realizar los pagos correspondientes. Una vez concluido dicho plazo, será requisito estar debidamente

registrado y cumplir las normas que les sean aplicables para poder circular en el Territorio Nacional.

**Parágrafo 3°.** A partir de la fecha de promulgación de la presente ley, todo vehículo automotor de servicio particular, incluyendo motocicletas, motociclos, ciclomotores, Mopeds, tricimotos y cuadriciclos que se le realice el Registro Inicial, deberá ser desintegrado y realizársele el trámite de cancelación de matrícula, una vez transcurran treinta y cinco (35) años desde su fecha de matriculación.

Como excepción a esta disposición, será que el propietario del vehículo realice el trámite de transición a la categoría de vehículo antiguo o motocicleta antigua, siempre y cuando cumpla con las normas y requisitos correspondientes. En este caso, el certificado de clasificación al que hace referencia el artículo 4° de la Resolución 3257 de 2018 del Ministerio de Transporte, o la normativa vigente que la modifique, adicione o sustituya, deberá renovarse cada dos (2) años.

En caso de incumplimiento de lo anteriormente establecido, no se permitirá la renovación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) ni de la revisión técnico-mecánica obligatoria en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT). Además, si las autoridades de tránsito sorprenden al vehículo circulando o estacionado en vías públicas o privadas abiertas al público, procederán a su inmovilización. En tal situación, la entrega del vehículo al propietario o tenedor estará sujeta a la constitución de una póliza de cumplimiento con una compañía aseguradora autorizada por el Ministerio de Transporte, garantizando así el cumplimiento de la desintegración y cancelación de la matrícula del vehículo.

**Parágrafo 4°.** A partir de la fecha de promulgación de la presente ley, el registro inicial y cambio de servicio o modalidad, permitidos por las normas vigentes, de

todos los vehículos de transporte de pasajeros y mixto en el servicio tanto particular como público, con excepción de cuando se realice el cambio de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial al Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Mixto, solo podrá realizarse en el caso de reposición y se regirá por las siguientes equivalencias:

**Categoría 1.** Motocicletas, Mototriciclos y Cuatrimotos:

- Uno a uno sin importar el tipo de vehículo.

**Categoría 2.** Motociclos, Ciclomotores, Mopeds, Tricimotos y Cuadriciclos:

- Uno a uno sin importar el tipo de vehículo.

**Categoría 3.** Automóviles, Camionetas y Camperos y Motocarros:

- Uno a uno sin importar el tipo de vehículo.

**Categoría 4.** Microbuses:

- Uno a uno.
- Dos (2) vehículos categoría 3.

**Categoría 5.** Busetas:

- Uno a uno.
- Cuatro (4) vehículos categoría 3.
- Dos (2) vehículos categoría 4.
- Un (1) vehículo categoría 4 y dos (2) vehículos categoría 3.

**Categoría 6.** Buses:

- Uno a uno.
- Ocho (8) vehículos categoría 3.
- Cuatro (4) vehículos categoría 4.
- Dos (2) vehículos categoría 5.
- Un (1) vehículo categoría 4 y seis (6) vehículos categoría 3.
- Dos (2) vehículos categoría 4 y cuatro (4) vehículos categoría 3.
- Tres (3) vehículos categoría 4 y dos (2) vehículos categoría 3.
- Un (1) vehículo categoría 4, un (1) vehículo categoría 5 y dos (2) vehículos categoría 3.
- Dos (2) vehículos categoría 4 y un (1) vehículo categoría 5.
- Un (1) vehículo categoría 5 y cuatro (4) vehículos categoría 3.

Se exceptúa de esta disposición el registro inicial de los vehículos destinados al servicio particular que emitan cero emisiones contaminantes durante su funcionamiento. En este caso, dichos vehículos serán susceptibles de reposición únicamente por vehículos que cumplan dicha condición.

Igualmente se exceptúa el registro inicial de los vehículos destinados al uso oficial y diplomático los cuales deberán hacer la reposición cuando cese esta condición.

Se podrá realizar el registro inicial, acorde con este Parágrafo, en cualquier servicio o modalidad sin que incida el servicio o modalidad a la que pertenezcan los vehículos a reponer, excepto para reponer automóviles, camionetas, camperos y

motocarros, en cuyo caso solo se podrán reponer por vehículos destinados al mismo servicio y modalidad.

Los vehículos que ingresen al Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Mixto a partir de la fecha de promulgación de la presente Ley, no serán susceptibles de reposición.

**Parágrafo 5°.** A partir de la fecha de promulgación de la presente ley, el registro inicial de todos los vehículos de transporte de carga de servicio particular y público solo podrá realizarse en el caso de reposición de uno o más vehículos que sumen igual o mayor capacidad de carga. Será procedente el registro inicial de estos vehículos en el servicio público o particular sin que incida el servicio donde estaban registrados los vehículos a reponer. Sin embargo, una vez realizado el registro inicial en los vehículos de carga, no se podrá realizar cambio de servicio.

Se exceptúan de esta disposición los siguientes vehículos rígidos; compactadores o recolectores de residuos sólidos destinados a la recolección de basura, mezcladoras de concreto (mixer), grúas aéreas y de sostenimiento de redes, equipos de riego, equipos de bomberos, equipos autobombas de concreto. Una vez matriculados, estos vehículos no podrán cambiar su utilidad.

**Parágrafo 6°.** Los vehículos de Transporte Terrestre de Carga de servicio público y particular en cuya licencia de tránsito no se especifica el Peso Bruto Vehicular (PBV), se asumirá que este es 5.500 Kg para fines de reposición. Además, cualquier vehículo de carga de servicio público o particular con un Peso Bruto Vehicular (PBV) inferior a 5.500 Kg será considerado como de 5.500 Kg para los mismos fines.

**Parágrafo 7°.** Se podrá realizar el registro inicial a los vehículos que produzcan cero emisiones contaminantes en su funcionamiento para prestar servicio público, mediante la reposición de uno o más vehículos que representen el cincuenta por ciento (50%) o más de su capacidad de pasajeros o carga. Esto sin importar el servicio a que pertenezcan los vehículos a reponer. Estos vehículos solo serán susceptibles de reposición por vehículos que tengan las mismas características ecológicas y de capacidad. Lo descrito en este Parágrafo no aplica para vehículos tipo automóvil, campero, camioneta ni motocarro.

**Parágrafo 8°.** En general, solo se podrán reponer vehículos cuya matricula haya sido cancelada por desintegración física total, hurto, perdida o destrucción total. En ningún caso se podrá hacer reposición de vehículos cuya licencia de tránsito haya sido cancelada por orden judicial o actuación administrativa. El Organismo de Tránsito encargado del trámite, deberá verificar que no hayan transcurrido más de dos (2) años, contados a partir de la fecha de cancelación de la Licencia de Tránsito de los vehículos a reponer, que cuenten con los certificados de desintegración física, perdida o destrucción total o hurto y que estos no hayan sido utilizados para matricular otros vehículos. Además, se deberá constatar que estos vehículos hayan tenido tarjeta de operación dentro de los últimos cinco (5) años anteriores a la fecha de cancelación de la matrícula cuando esta sea requerida.

**Parágrafo 9°.** El registro inicial de vehículos de servicio público por incremento solo podrá realizarse basado en estudios realizados por el Ministerio de Transporte o por la entidad designada por este, que demuestren que la demanda es superior a la oferta en la jurisdicción correspondiente y que la oferta a nivel nacional no puede

suplirla. Asimismo, los gremios podrán contratar y presentar estudios realizados y respaldados por entidades privadas competentes que demuestren lo contrario.

Una vez se haya comprobado y concertado la necesidad de incrementar el parque automotor, el mismo deberá realizarse mediante el pago de un derecho a matrícula nueva por incremento a favor del Ministerio de Transporte, el cual será destinado al fondo de reposición correspondiente. El monto y la adjudicación de dicho derecho se establecerá a través de un sistema de subasta pública. Cualquier vehículo que se desee matricular y que al funcionar genere cero emisiones contaminantes, representará un cincuenta por ciento (50%) adicional a la oferta realizada en dicha subasta.

**Parágrafo 10º.** Las empresas de transporte público cumplirán con el requisito de capacidad transportadora para poder operar y contratar al contar con un mínimo de cinco (5) vehículos vinculados y que del total de los vehículos vinculados el veinte por ciento (20%) sea parte de la flota propia. En caso de que el cálculo dé como resultado un número decimal, se aproximará al número entero inferior. Estas empresas podrán cobrar a terceros, tarifas por vinculación, costos administrativos, costos operativos y usos comerciales, pero en ningún caso podrán cobrar tarifas por desvinculación ni establecer cláusulas de permanencia en los contratos de vinculación. El Ministerio de Transporte contará con un (1) año a partir de la fecha de promulgación de la presente Ley, para reglamentar, modificar o sustituir todo lo pertinente para hacer cumplimiento de lo descrito en este Artículo y el Artículo 27 de este código, en especial lo concerniente a evitar los monopolios y oligopolios en la actividad del transporte público y similares en el Territorio Nacional.

**Artículo 16.** Adiciónese el texto del Artículo 51 de la Ley 769 de 2.002 e incorpórese los Parágrafos 1°, 2°, 3° y 4°, el cual quedará así:

**Artículo 51.** ***REVISIÓN PERIÓDICA DE LOS VEHÍCULOS.*** Salvo lo dispuesto en el artículo siguiente, todos los vehículos automotores, deben someterse anualmente a revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes.

La revisión estará destinada a verificar:

a. El adecuado estado de Ia carrocería, el cumplimiento de los requerimientos que le sean aplicables y en el caso de los vehículos de servicio público de pasajeros, que se cumpla con la Normas Técnicas Colombianas (NTC) vigentes, en especial en cuanto a iluminación interna. Que se cumpla lo dispuesto en este código en cuanto a los elementos necesarios que garanticen evitar daños a vehículos en zonas de estacionamiento.
b. Niveles de emisión de gases, elementos contaminantes y niveles de contaminación auditiva tanto en el escape como en los dispositivos sonoros de advertencia eléctricos, neumáticos y electroneumáticos, que sean en cantidad y potencia conforme a la legislación vigente sobre la materia.
c. El buen funcionamiento del sistema mecánico.
d. Funcionamiento adecuado del sistema eléctrico, correcto funcionamiento del conjunto óptico y que sea acorde a lo establecido en este código, así como el óptimo desempeño del sistema de ubicación o GPS, sistema de aviso de emergencia o pánico, y la capacidad de transmitir y/o conservar la

información del equipo videográfico en aquellos vehículos que así lo requieran para cumplir con las normativas vigentes.

e. Eficiencia del sistema de combustión interno.

f. Elementos de seguridad.

g. Buen estado del sistema de frenos constatando, especialmente, en el caso en que este opere con aire, que no emita señales acústicas por encima de los niveles permitidos y correcto funcionamiento de los sistemas retardadores de velocidad.

h. Las llantas del vehículo.

i. Del funcionamiento de los sistemas y elementos de emergencia.

j. Del buen funcionamiento de los dispositivos utilizados para el cobro en la prestación del servicio público.

k. Que los vehículos funcionen con el combustible con el que están registrados como también el correcto funcionamiento de los sistemas de reducción de contaminación ambiental con que fueron homologados y que aquellos vehículos matriculados para funcionar generando cero emisiones contaminantes cumplan estrictamente con esta indicación tanto en el tren motriz como en los sistemas recuperadores y acumuladores de energía que puedan tener.

**Parágrafo 1°.** La profundidad mínima del labrado en las llantas de los vehículos automotores, para poder transitar en el territorio nacional será:

- 1 mm para pequeños remolques, ciclomotores, motociclos, tricimotos, mopeds, cuadriciclos, motocicletas, motocarros, mototriciclos y cuatrimotos.

- 1.6 mm para vehículos de pasajeros, mixto y vehículos de carga cuyo Peso Bruto Vehicular (PBV) sea hasta 5.5 toneladas.
- 2 mm para vehículos de carga cuyo Peso Bruto Vehicular (PBV) sea mayor a 5.5 toneladas, remolques, semirremolques y plataformas móviles.

En los ejes de remolques, semirremolques, plataformas móviles y de tracción, donde las llantas rueden en forma conjunta dual (doble llanta), podrán transitar hasta con mínimo 1.2 mm de labrado y con una sola llanta funcional en caso de avería, mientras se acerca al sitio mas próximo donde pueda ser solucionado el desperfecto.

Será permitido la circulación con llantas regrabadas en los ejes de remolques, semirremolques, plataformas móviles y de tracción, donde las llantas rueden en forma conjunta dual (doble llanta), siempre y cuando el fabricante de la llanta lo permita o si la banda de rodamiento ha sido instalada en un proceso de reencauche.

En ningún caso se podrá transitar con llantas que tengan expuestas la lona estructural ni el cinturón metálico.

La llanta de repuesto de todo vehículo deberá contar con un mínimo de 1.6 mm de profundidad en el labrado y estar en condiciones óptimas para su uso en la vía.

Para efectos de la imposición de comparendos, la medida de profundidad del labrado de las llantas debe ser tomada en la banda de rodamiento, en el sitio donde sea mayor el labrado, con un instrumento digital certificado por el Instituto Nacional de Metrología de Colombia o quien haga sus veces, cuya impresión se anexará al original y copia de la orden de comparendo.  De no cumplirse lo anterior, carecerá

de valides la actuación de la autoridad de tránsito, a menos que se observe a simple vista que la lona estructural o el cinturón metálico estén expuestos.

**Parágrafo 2°.** Los niveles de ruido máximos permitidos producidos por vehículos automotores cuya fecha de matrícula sea superior a seis (6) años para poder circular en el territorio nacional serán los siguientes:

- Motocicletas y similares de 125 c.c. o menos, motociclos, ciclomotores, mopeds, tricimotos y cuadriciclos: hasta 86 dB (A)
- Motocicletas y similares de más de 125 c.c.: hasta 90 dB (A)
- Vehículos a gasolina y/o GNV: hasta 83 dB (A)
- Vehículos Diesel de 3000 c.c. o menos: hasta 90 dB (A) incluido cualquier sistema retardador.
- Vehículos Diesel de más de 3000 c.c.: hasta 95 dB (A) incluido cualquier sistema retardador.
- Sistemas de freno y/o bajo de acción neumática: hasta 90 dB (A).
- Los dispositivos sonoros de aviso eléctricos, neumáticos y electroneumáticos utilizados en un vehículo, ya sea individualmente o en conjunto, no podrán sobrepasar los 100 dB (A).

Los vehículos cuya fecha de matrícula sea inferior a seis (6) años, deberán circular respetando los niveles de ruido con los que fueron homologados por el fabricante.

Las mediciones deberán tomarse tanto en los Centros de Diagnóstico Automotor (CDA) como en los controles en vía, como se indica en el parágrafo del Artículo 36 de la Resolución 8321 de 1983 expedida por el Ministerio de Salud o la norma que la modifique, adicione o la sustituya, con el rango de revoluciones por minuto del

motor (RPM) en el tope máximo del área donde el fabricante indique que el motor sea más eficiente. Además, se deberá medir el ruido que generan los sistemas retardadores con los que cuente el vehículo.

Los comparendos por infracciones, realizados a conductores que transiten con vehículos que en su funcionamiento no cumplan las normas de contaminación auditiva, deberán estar acompañados de la medición realizada por un instrumento digital certificado por el Instituto Nacional de Metrología de Colombia o quien haga sus veces, cuya impresión se anexará al original y copia de la orden de comparendo. De no cumplirse lo anterior, carecerá de valides la actuación de la autoridad de tránsito, excepto que se observen desperfectos en el sistema de escape o que claramente se escuchen deflagraciones o detonaciones al acelerar y/o desacelerar o al hacer uso del sistema retardador con el que cuente el vehículo.

**Parágrafo 3°.** Será obligatorio que todos los vehículos tipo automóvil, camioneta y campero estén equipados con dispositivos de material blando en las partes de las puertas laterales que puedan hacer contacto con otros vehículos al abrirse, con el fin de prevenir daños a terceros en espacios de estacionamiento.

**Parágrafo 4°.** El Ministerio de Transporte dispondrá de un plazo de seis (6) meses a partir de la promulgación de esta ley para reglamentar los tipos, características y parámetros en cuanto al recambio voluntario de las luces de iluminación delanteras (faros y exploradoras) en vehículos usados, hacia nuevas tecnologías más eficientes y amigables con el medio ambiente. Estas regulaciones deberán garantizar que los parámetros máximos no generen incomodidad ni peligro para otros conductores, y que los parámetros mínimos no ocasionen fatiga ni pongan en riesgo la seguridad y

precisión en la conducción. Asimismo, se deberán considerar factores como durabilidad, funcionalidad, compatibilidad, economía y baja incidencia térmica en el calentamiento global. Además, se establecerán los procedimientos para las mediciones tanto en los Centros de Diagnóstico Automotriz (CDA) como en sitios de control y revisión móviles (retenes).

**Artículo 17.** Sustitúyase el texto del Artículo 52 de la Ley 769 de 2.002, el cual quedará así:

**Artículo 52. PRIMERA REVISIÓN DE LOS VEHÍCULOS AUTOMOTORES.** La revisión tecno mecánica y de gases obligatoria se realizará en el siguiente orden:

1. Anualmente todos los vehículos que funcionen con gasolina, gas natural vehicular (GNV) o ACPM incluidas las motocicletas. Los vehículos que operen generando cero emisiones contaminantes la harán cada tres (3) años.

2. Los vehículos nuevos de servicio particular que funcionen con gasolina, gas natural vehicular (GNV) o ACPM, diferentes de motocicletas y similares, deberán realizar la primera revisión al cumplir cinco (5) años desde la fecha de su matrícula.

3. Los vehículos nuevos de servicio público que funcionen con gasolina, gas natural vehicular (GNV) o ACPM incluyendo motocicletas y similares, deberán realizar la primera revisión al cumplir dos (2) años desde la fecha de su matrícula.

4. Los vehículos nuevos de servicio público que operen produciendo cero emisiones contaminantes, deberán realizar la primera revisión al cumplir cinco (5) años desde la fecha de su matrícula.

5. Los vehículos nuevos de servicio particular que operen produciendo cero emisiones contaminantes, deberán realizar la primera revisión al cumplir ocho (8) años desde la fecha de su matrícula.

6. Cada seis meses, los vehículos del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Mixto cuyo modelo sea superior a veinte (20) años, contados desde la fecha de su matrícula.

**Parágrafo.** Los vehículos automotores de placas extranjeras, que ingresen temporalmente y hasta por tres (3) meses al país, no requerirán la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes.

**Artículo 18.** Adiciónese el texto del Artículo 55 de la Ley 769 de 2.002 e incorpórese los Parágrafos 1° y 2°, el cual quedará así:

**Artículo 55. COMPORTAMIENTO DEL CONDUCTOR, PASAJERO O PEATÓN.**

Toda persona que participe en el tránsito, ya sea como conductor, pasajero o peatón, está obligada a comportarse de manera que no obstaculice, perjudique o ponga en riesgo a los demás. Asimismo, debe conocer y cumplir las normas y señales de tránsito que le sean aplicables, así como obedecer las indicaciones de las autoridades de tránsito, la fuerza pública en casos específicos, los reguladores

de tráfico debidamente autorizados por un organismo competente, o los conductores involucrados en situaciones de varadas o accidentes de tránsito que estén cumpliendo con las normas mientras hace presencia la autoridad competente.

**Parágrafo 1°.** Será norma general el deber de compartir la vía y el uso del manejo defensivo. En todo caso, el conductor que pretenda realizar alguna maniobra deberá asegurarse de que le han cedido el paso y de que no existe ninguna norma que lo prohíba antes de llevar a cabo la acción.

**Parágrafo 2°.** El pasajero que sea sorprendido viajando sin utilizar el cinturón de seguridad en los casos en que su uso sea obligatorio, será sancionado con una multa de cinco Salarios Mínimos Diarios Legales Vigentes (5 SMDLV) conforme este código. En caso de que el infractor sea menor de dieciséis (16) años, la sanción se deberá imponer al conductor del vehículo cuando este sea de servicio particular o al acompañante o encargado si el vehículo es de servicio público.

**Artículo 19.** Deróguese el Parágrafo del Artículo 56 de la Ley 769 de 2.002 e incorpórese los Parágrafo 1º, 2º y 3º, el cual quedará así:

**Artículo 56. OBLIGATORIEDAD DE ENSEÑANZA.** Se establece como obligatoria, en la educación preescolar, básica primaria, básica secundaria, la enseñanza en educación vial de manera sistemática, de conformidad con los objetivos y propósitos señalados en la presente ley, con énfasis especial en las niñas, niños, adolescentes y jóvenes al relacionarse en el espacio público, con especial atención de los ciclistas, a fin de que se promueva el desarrollo de las

competencias necesarias en la educación vial, para el uso adecuado, responsable y seguro de la bicicleta y otros medios de movilidad.

**Parágrafo 1°.** El Ministerio de Educación Nacional, con el apoyo del Ministerio de Transporte, dispondrá de un plazo de doce (12) meses a partir de la fecha de sanción de la presente Ley para emitir una nueva reglamentación que modifique los planes de estudio a nivel nacional en la educación preescolar, básica primaria, básica secundaria y educación media. Esta modificación incluirá la asignatura de Educación y Seguridad Vial de manera integral, abordando temas relacionados con el comportamiento vial en relación al medio ambiente, normatividad, derechos y obligaciones, resolución de conflictos, comportamiento humano en la seguridad vial, prevención de accidentes, aplicación de las ciencias matemáticas, la física y química en la conducción, así como cualquier otro tema considerado relevante por los Ministerios de Transporte y Educación. La asignatura contará con una intensidad mínima de dos (2) horas semanales y será impartida por docentes debidamente calificados. La evaluación de estos conocimientos formará parte de las calificaciones y procesos evaluativos periódicos y finales, así como de las pruebas estatales Saber o sus equivalentes.

**Parágrafo 2°.** El Ministerio de Transporte, en asociación con el Ministerio de la Igualdad y la Equidad y el Ministerio de Justicia, contará con un (1) año a partir de la fecha de promulgación de la presente Ley para crear y publicar en el Sistema Único de Información Normativa (SUIN) copias escritas y auditivas del Código Nacional de Tránsito, Ley 769 de 2002, o la norma que la modifique, derogue o sustituya, en las lenguas Inga, Guambiana, Ikun, Kamentsa, Kubeo, Wayuunaiki y Nasa Yuwe, como también que permitan el acceso a dicha información a la

población con discapacidad visual o auditiva. Igualmente, dicha asociación tendrá un plazo de cinco (5) años a partir de la fecha de promulgación de la presente Ley para crear una copia escrita y auditiva del código aquí señalado en todas las lenguas oficialmente existentes en el territorio nacional.

**Parágrafo 3°.** El Ministerio de Educación, con el apoyo del Ministerio de Transporte y el Ministerio de la Igualdad y la Equidad, contará con un (1) año a partir de la fecha de promulgación de la presente Ley para crear el material didáctico audiovisual necesario para cumplir lo ordenado en este artículo. Dicho material deberá estar generado, además, en las lenguas Inga, Guambiana, Ikun, Kamentsa, Kubeo, Wayuunaiki y Nasa Yuwe y de forma tal que sirva como material de aprendizaje sobre el tema, a la población con discapacidad visual o auditiva. Pasados cinco (5) años desde la promulgación de esta Ley, se deberá haber cubierto este requerimiento en todas las lenguas oficiales existentes en el Territorio Nacional.

**Artículo 20.** Adiciónese el texto del Artículo 58 de la Ley 769 de 2.002, el cual quedará así:

**Artículo 58. PROHIBICIONES A LOS PEATONES.** Los peatones no podrán:

1. Llevar, sin las debidas precauciones, elementos que puedan afectar el tránsito de otros peatones o actores de la vía.

2. Cruzar por sitios no permitidos o transitar sobre el guardavías del ferrocarril.

3. Remolcarse de vehículos en movimiento.

4. Actuar de manera que ponga en peligro su integridad física.

5. Cruzar la vía atravesando el tráfico vehicular en lugares en donde existen pasos peatonales.

6. Ocupar la zona de seguridad y protección de la vía férrea, la cual se establece a una distancia no menor de doce (12) metros a lado y lado del eje de la vía férrea.

7. Subirse o bajarse de los vehículos, estando estos en movimiento, cualquiera que sea la operación o maniobra que estén realizando.

8. Transitar por los túneles, puentes y viaductos de las vías férreas.

9. Transitar en los estribos, carrocerías de vehículos de carga y parte externa de los vehículos de pasajeros.

10. Transitar o detenerse en la vía con elementos rodantes o fijos utilizados para cualquier tipo de comercio, afectando el tránsito de otros peatones o actores de la vía.

**Parágrafo 1°.** Además de las prohibiciones generales a los peatones, en relación con el STTMP, estos no deben ocupar ni transitar la zona de seguridad y corredores de tránsito de los vehículos del STTMP, fuera de los lugares expresamente autorizados y habilitados para ello.

**Parágrafo 2°.** Los peatones que queden incursos en las anteriores prohibiciones se harán acreedores a una multa de un Salario Mínimo Diario Legal Vigente (1 SMDLV), sin perjuicio de las demás acciones de carácter civil, penal y de policía que se deriven de su responsabilidad y conducta.

Dentro del perímetro urbano, el cruce debe hacerse solo por las zonas autorizadas, como los puentes peatonales, los pasos peatonales y las bocacalles.

**Artículo 21.** Adiciónese el texto de los Parágrafos 2° y 3° del Artículo 60 de la Ley 769 de 2.002 e incorpórese los Parágrafos 4°, 5°, 6°, 7°, 8° y 9°, el cual quedará así:

**Artículo 60. OBLIGATORIEDAD DE TRANSITAR POR LOS CARRILES DEMARCADOS.** Los vehículos deben transitar, obligatoriamente, por sus respectivos carriles, dentro de las líneas de demarcación, y atravesarlos solamente para efectuar maniobras de adelantamiento o de cruce.

**Parágrafo 1°.** Los conductores no podrán transitar con vehículo automotor o de tracción animal por la zona de seguridad y protección de la vía férrea.

**Parágrafo 2°.** Todo conductor, antes de efectuar un adelantamiento o cruce de una calzada a otra o de un carril a otro, debe anunciar su intención por medio de las luces direccionales y señales ópticas o audibles y efectuar la maniobra de forma que no entorpezca el tránsito, ni ponga en peligro a los demás vehículos o peatones. Cuando uno o más vehículos deseen cambiar de carril, deberán señalizar la maniobra utilizando la luz direccional. Todos los vehículos involucrados en el cambio de carril deberán respetar un orden de paso, haciéndolo uno a uno. En este caso, tendrá prioridad para realizar la maniobra el vehículo que se encuentre adelante.

En el caso de un vehículo articulado que esté girando hacia la derecha o hacia la izquierda y que, debido a su tamaño, necesite utilizar dos o más carriles, los demás vehículos deberán detenerse para permitir la realización de esta maniobra.

**Parágrafo 3°.** Todo conductor de vehículo automotor deberá realizar el adelantamiento de vehículos autoequilibrados, bicicletas y triciclos con o sin pedaleo asistido a una distancia no menor de un metro con cincuenta centímetros (1.50 metros) del mismo.

**Parágrafo 4°.** La señal de tránsito uno a uno SRO-03 (paso alternado) será de cumplimiento obligatorio para regular el encauzamiento lateral, diagonal o longitudinal del flujo vehicular, así como para el ingreso y circulación dentro las glorietas, debiendo ser respetada incluso en ausencia física de la misma. La multa por no respetar esta señal será la misma establecida en este código por no atender la señal de ceda el paso. En todo caso, la presencia de la señal de ceda el paso indicara el orden de inicio de la secuencia uno a uno.

**Parágrafo 5°.** Los Alcaldes y Gobernadores en coordinación con los organismos de tránsito, tendrán un plazo de seis (6) meses a partir de la fecha de promulgación de esta Ley para identificar y señalizar en vías urbanas y rurales dentro de su jurisdicción, lo siguiente:

- Las intersecciones y zonas permitidas para el cambio de calzada o carril, así como aquellas en las que se permita que un flujo vehicular atraviese a otro diagonalmente. En estos puntos se deberá señalizar el sentido permitido para el cambio de calzada o carril, así como el sentido del flujo vehicular que

atraviesa al otro. Además, establecer una velocidad máxima de veinte (20) km/h e instalar la señal SRO-03 uno a uno (paso alternado).

- La incorporación en forma lateral o diagonal de una vía en otra, indicando la velocidad máxima de veinte (20) km/h y la obligatoriedad de respetar la señal SRO-03 uno a uno (paso alternado). Además, la vía que se incorpora deberá reducirse a un solo carril en una distancia previa de al menos diez (10) metros, utilizando los elementos de señalización definidos en el manual vigente y considerando el espacio necesario para que los vehículos pesados puedan maniobrar si su circulación está permitida en la vía intervenida. Esta maniobra estará regulada por la señal SRO-03 uno a uno (paso alternado) y la velocidad máxima permitida será veinte (20) Km/h.

**Parágrafo 6°.** Los Alcaldes y Gobernadores en coordinación con los organismos de tránsito, el Instituto Nacional de Vías (INVIAS) y la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) en sus respectivas jurisdicciones, contarán con un plazo de seis (6) meses a partir de la promulgación de esta Ley para demarcar y señalizar el ingreso y circulación dentro de las glorietas. En dichas señalizaciones se establecerá una velocidad máxima de veinte (20) km/h para el ingreso y circulación, así como la instalación de la señal SRO-03 (uno a uno) para regular el ingreso y el intercambio de carril dentro de las glorietas. Los ciclistas, en ausencia de ciclovía, deberán ingresar y transitar dentro de las glorietas únicamente por la derecha, deberán levantar la mano izquierda cuando tengan la intención de atravesar alguna intersección de salida. En todo caso tendrán prelación en las intersecciones, tanto de ingreso como de salida.

**Parágrafo 7°.** Con efecto inmediato a partir de la fecha de promulgación de esta ley, se establece que el diseño de cualquier nueva vía urbana o rural a construirse en el territorio nacional, que conste de dos (2) o más carriles en un sentido, deberá incluir un carril exclusivo para el tránsito de motocicletas. Igualmente, el diseño de las vías rurales nuevas de doble sentido a construirse, deberá contar con un carril a cada costado para el tránsito exclusivo de motocicletas.

**Parágrafo 8°.** En el territorio nacional, los Alcaldes deberán implementar en las intersecciones con semáforos, donde las vías tengan dos (2) o más carriles en un solo sentido y exista alto flujo de motocicletas, una zona de al menos cincuenta (50) metros antes de los semáforos, donde se requerirá que los vehículos se desplacen hacia el extremo más externo de su carril, permitiendo así la creación de un espacio para que las motocicletas puedan avanzar en fila india hasta el cruce durante el ciclo en rojo del semáforo.

Además, se deberá crear una zona de avance antes del inicio del espacio peatonal, donde las motocicletas puedan ubicarse mientras esperan que cambie el ciclo del semáforo. Esta zona se dispondrá a lo ancho de la vía y tendrá una longitud mínima de seis (6) metros. Entre esta zona de avance y la línea indicadora para la detención del flujo vehicular deberá existir una zona de seguridad de por lo menos dos (2) metros, en la cual estará prohibido ubicarse tanto vehículos como motocicletas. Todo lo anterior deberá estar debidamente demarcado y señalizado.

**Parágrafo 9°.** En las vías públicas del Territorio Nacional solo podrán existir carriles vehiculares exclusivos para transitar vehículos que operen en Sistemas Integrados de Transporte Masivo de pasajeros (SITM) o vehículos tipo motocicletas. Bajo

autorización especial, también podrán hacer uso de los carriles exclusivos de los SITM, los vehículos de transporte escolar que cumplan con los requisitos establecidos en los Parágrafos 1° y 2° del Artículo 84 de este código.

No obstante, los Alcaldes podrán dentro de su jurisdicción implementar carriles preferenciales únicamente en horarios de alto tráfico. Allí podrán transitar los vehículos a que hace referencia los Parágrafos 1° y 2° del Articulo 84 de este código, como también motocicletas, automóviles, camperos y camionetas de servicio público y particular que produzcan cero emisiones contaminantes al funcionar y transiten con una ocupación superior al cincuenta por ciento (50%) de la capacidad permitida, incluyendo al conductor. Estos vehículos deberán transitar de manera que sea fácil verificar el cumplimiento de este requisito por parte de las autoridades de tránsito.

**Artículo 22.** Modifíquese el Artículo 66 de la Ley 769 de 2.002 para renombrar su Parágrafo como Parágrafo 1° e incorporar el Parágrafo 2°, el cual quedará así:

**Artículo 66. GIROS EN CRUCE DE INTERSECCIÓN.** El conductor que transite por una vía sin prelación deberá detener completamente su vehículo al llegar a un cruce y donde no haya semáforo o se encuentre fuera de servicio, tomará las precauciones debidas e iniciará la marcha cuando le corresponda.

En ningún caso el conductor podrá detener su vehículo sobre la vía férrea, un paso peatonal o una intersección o un carril exclusivo, paralelo preferencial de alimentadores o compartidos con los peatonales, pertenecientes al STTMP. Todo

conductor deberá permanecer a una distancia mínima de cinco (5) metros de la vía férrea.

**Parágrafo 1°.** Ningún conductor deberá frenar intempestivamente y disminuir la velocidad sin cerciorarse que la maniobra no ofrezca peligro.

**Parágrafo 2°** Queda prohibido realizar doble fila en intersecciones con el propósito de efectuar giros o cambios de carril, a menos que esté expresamente permitido.

**Artículo 23.** Sustitúyase el texto del Artículo 70 de la Ley 769 de 2.002 e incorpórese los Parágrafos 1° y 2°, el cual quedará así:

**Artículo 70. PRELACION EN INTERSECCIONES O GIROS.** Normas de prelación en intersecciones de giros en las cuales dos (2) o más vehículos puedan interferir:

Cuando dos (2) o más vehículos transiten en sentido contrario por una vía de doble sentido de tránsito e intenten girar al mismo lado, tiene prelación el que va a girar a la derecha; en las pendientes, tiene prelación el vehículo que sube.

En intersecciones no señalizadas, con señalización de pare múltiple que genere controversia, o en intersecciones con semáforo que no esté funcionando, tendrá prioridad de paso el vehículo que transite por la vía diagonal o transversal a la izquierda de cada conductor. Además, en este caso la velocidad máxima permitida será de diez (10) km/h y no se podrá bloquear la intersección bajo ninguna circunstancia.

Si dos (2) o más vehículos que transitan en sentido opuesto llegan a una intersección y uno de ellos va a girar a la izquierda, tiene prelación el vehículo que va a seguir derecho.

Todo vehículo que pretenda ingresar o que se encuentre circulando dentro de una glorieta, deberá hacerlo a una velocidad máxima de veinte (20) km/h, manteniendo un espacio suficiente para permitir el ingreso a un vehículo en cada intersección que así lo esté solicitando. La maniobra para ingresar o cambiar de carril dentro de una glorieta estará regulada por la señal SRO-03 uno a uno (paso alternado), incluso en ausencia física de dicha señal.

Cuando un vehículo desee girar a la izquierda o a la derecha, debe buscar con anterioridad el carril más cercano a su giro e ingresar a la otra vía por el carril más próximo según el sentido de circulación.

En toda zona de cambio de calzada o carril, incorporación de otra vía, o cruce diagonal de un flujo vehicular sobre otro, se aplicará la regla del paso alternado, representada por la señal SRO-03 uno a uno, la cual se deberá respetar incluso en ausencia física de esta. En consecuencia, todo conductor estará obligado a reducir su velocidad a un máximo de veinte (20) km/h y mantener una distancia suficiente, dentro de los diez (10) metros previos, para permitir el ingreso a la vía al menos al primer vehículo que lo esté solicitando en la fila adyacente.

Lo mismo será aplicable en vías de un solo sentido, donde se deba evacuar un carril por presencia de un obstáculo, un vehículo detenido o para ceder el paso a un vehículo con prelación. Dicha evacuación se realizará preferiblemente hacia el carril izquierdo, se aplicará la regla de paso alternado regida por la señal SRO 030 uno a

uno aún que no esté presente físicamente. Esta maniobra deberá realizarse secuencialmente por el vehículo que se encuentre inmediatamente detrás del obstáculo o vehículo detenido, o inmediatamente delante del vehículo con prelación y todos los vehículos que se afecten con esta maniobra deberán reducir su velocidad a máximo 20 K/H.

**Parágrafo 1°.** Los alcaldes, en coordinación con los organismos de tránsito en todo el territorio nacional, deberán elaborar e implementar, en un plazo máximo de seis (6) meses a partir de la promulgación de esta Ley, un plan de operación de la red de semáforos durante las horas nocturnas y madrugada dentro de su jurisdicción. Este plan deberá considerar la prioridad y el volumen de flujo vehicular en las vías, con el objetivo de evitar interferencias innecesarias en el tráfico. Los conductores deberán detenerse ante un semáforo en rojo intermitente y asegurarse de poder continuar sin generar riesgos, o bien transitar a una velocidad máxima de veinte (20) km/h cuando el semáforo esté en amarillo intermitente.

**Parágrafo 2°.** A partir de la fecha de promulgación de esta ley, los alcaldes en todo el territorio nacional solo podrán contratar la instalación e implementación de nuevos semáforos si estos operan bajo la tecnología de inteligencia artificial. Además, se establece como obligación de los alcaldes presentes y futuros gestionar la transición de la red semafórica de su jurisdicción para que opere con tecnología de Inteligencia Artificial. En un plazo máximo de cinco (5) años luego de promulgada la presente ley, todas las redes semafóricas existentes en el Territorio Nacional deberán funcionar bajo esta tecnología**.**

**Artículo 24.** Adiciónese el texto del Artículo 73 de la Ley 769 de 2.002 e incorpórese los Parágrafos 1°, 2° y 3°, el cual quedará así:

**Artículo 73. PROHIBICIONES ESPECIALES PARA ADELANTAR OTRO VEHÍCULO.** No se debe adelantar a otros vehículos en los siguientes casos:

- En intersecciones
- En los tramos de la vía en donde exista línea separadora central continua o prohibición de adelantamiento.
- En curvas, aproximaciones a la cima de una cuesta o en tramos cuya pendiente sea superior al 7%.
- Cuando la visibilidad sea desfavorable.
- En las proximidades de pasos de peatones.
- En las intersecciones de las vías férreas.
- Por la derecha de un vehículo, a menos que este último transite ostensiblemente a baja velocidad.
- Por las bermas de encauzamiento o de seguridad.
- En general, cuando la maniobra ofrezca peligro.

**Parágrafo 1°.** Se permitirá como excepción la posibilidad de adelantar con precaución en tramos de vías de doble sentido con línea separadora central continua, siempre y cuando no existan otras prohibiciones y no se genere riesgo alguno, respetando los límites de velocidad y demás señales de tránsito, únicamente en los siguientes casos:

1. Para adelantar ciclistas, grupos de ciclistas o vehículos acompañantes de ciclistas, cumpliendo con las normas de seguridad

que establecen conservar una distancia mínima de 1.5 metros entre el vehículo y el ciclista.

2. Para adelantar vehículos que se desplacen a una velocidad ostensiblemente baja.

El numeral 2. descrito anteriormente no aplica para vehículos de carga que excedan el cincuenta por ciento (50%) de su capacidad máxima de carga.

**Parágrafo 2°.** En todo caso, en situaciones de accidente, la presencia de una línea continua en la vía será considerada como un indicio relevante para determinar la responsabilidad de los involucrados.

**Parágrafo 3°.** Los conductores de motocicletas podrán, en vías urbanas de un solo sentido, adelantar utilizando las bermas de encauzamiento ubicadas a la izquierda de la vía en intersecciones de ingreso de una vía en otra, siempre y cuando estas no estén señalizadas para girar a la izquierda y se realice la maniobra uno detrás de otro y en el orden uno a uno al ingresar a la vía respecto a los vehículos que transiten a la derecha y en la vía a la cual se pretende ingresar. En ningún caso, esta acción la podrán realizar otros tipos de vehículos, como tampoco un conductor de motocicleta podrá adelantar a otra motocicleta que esté realizando dicha maniobra.

**Artículo 25.** Adiciónese el texto el Artículo 79 de la Ley 769 de 2.002, renómbrese su Parágrafo como Parágrafo 1° e incorpórese los Parágrafos 2°, 3° y 4°, el cual quedará así:

**Artículo 79. ESTACIONAMIENTO EN VÍA PÚBLICA.** No se deben reparar vehículos en vías públicas, parques, aceras, sino en caso de reparaciones de emergencia, o bajo absoluta imposibilidad física de mover el vehículo. En caso de

reparaciones en vía pública, deberán colocarse señales visibles y el vehículo se estacionará a la derecha de la vía en la siguiente forma:

En los perímetros rurales, fuera de la zona transitable de los vehículos, colocando señales de peligro a distancia entre cincuenta (50) y cien (100) metros adelante y atrás del vehículo.

En zonas de estacionamiento prohibido, los vehículos solo podrán permanecer el tiempo necesario para su remolque, el cual no podrá exceder de treinta (30) minutos, además, deberán colocar las señales de advertencia dos (2) metros detrás y adelante del vehículo si es necesario por motivos de seguridad. Además, el propietario o responsable del vehículo deberá informar de inmediato al Organismo de Tránsito correspondiente sobre el incidente a través del canal digital, que los organismos de tránsito habilitaran para tal fin. El incumplimiento de esta disposición se considerará como estacionamiento en un lugar prohibido, lo que resultará en la imposición de un comparendo y la respectiva multa. En caso de ocurrencia de lo anterior en más de dos (2) ocasiones dentro de un periodo de seis (6) meses, el organismo de tránsito requerirá que el vehículo sea presentado en un Centro de Diagnóstico Automotriz (CDA) en un plazo máximo de quince (15) días hábiles a partir de la fecha del último reporte para una revisión técnico-mecánica preventiva. De no cumplir con este requerimiento en el plazo establecido, se impondrá la sanción correspondiente por no realizar la revisión técnico-mecánica en el momento debido.

**Parágrafo 1°.** Está prohibido reparar vehículos automotores en la zona de seguridad y protección de la vía férrea, en los patios de maniobras de las estaciones, los apartaderos y demás anexidades ferroviarias.

**Parágrafo 2°.** En caso de varada o colisión, será obligación de los conductores involucrados, siempre que sea posible, tomar las acciones necesarias para mitigar el riesgo de accidentes para otros conductores. Asimismo, deberán regular el tráfico para evitar congestiones mientras se espera la presencia de las autoridades competentes.

**Parágrafo 3°.** Un vehículo detenido por más de treinta (30) segundos sin motivo aparente, que genere congestión o riesgo para los demás conductores o peatones se entenderá, para todo efecto, como estacionado.

**Parágrafo 4°.** Los vehículos estacionados en sitios prohibidos o de forma irregular, cuya acción cause choques o accidentes, serán sujetos a la responsabilidad civil y penal correspondiente.

**Artículo 26.** Adiciónese el texto del Artículo 82 de la Ley 769 de 2.002 y de su parágrafo 1°, el cual quedará así:

**Artículo 82. CINTURON DE SEGURIDAD.** En los asientos delanteros de los vehículos, de acuerdo con las características de estos, solo podrán viajar, además del conductor, una (1) o dos (2) personas lo cual estará condicionado a la existencia del cinturón de seguridad para cada ocupante.

Es obligatorio el uso del cinturón de seguridad por parte del conductor y de los pasajeros ubicados en los asientos delanteros del vehículo en todas las vías del territorio nacional, incluyendo las urbanas.

Los menores de diez (10) años no podrán viajar en el asiento delantero del vehículo sí existen asientos posteriores. Por razones de seguridad, los menores de dos (2)

años solo podrán viajar en el asiento posterior haciendo uso de una silla que garantice su seguridad y que permita su fijación a él, siempre y cuando el menor viaje únicamente en compañía del conductor.

A partir de los vehículos fabricados en el año 2004, se exigirá el uso de cinturones de seguridad en los asientos traseros, de acuerdo con la reglamentación que sobre el particular expida el Ministerio de Transporte.

Todo vehículo destinado al transporte escolar debe tener cinturones de seguridad de no menos de tres puntos de anclaje paro cada uno de sus ocupantes. El uso de los cinturones de seguridad será obligatorio durante todo el recorrido, situación que deberá corroborar el adulto acompañante de que trata el artículo 2.2.1.6.10.3 del Decreto número 1079 de 2015. Ningún estudiante o menor de edad, podrá transportarse en vehículos de transporte escolar que no cumpla con las condiciones de Seguridad de que trata el inciso anterior.

**Parágrafo 1°.** Ningún vehículo podrá llevar un número de pasajeros superior a la capacidad señalada en la licencia de tránsito.

Como excepción, en vehículos de servicio público y particular de transporte de pasajeros, dos niños menores de diez (10) años podrán compartir asiento sin alterar la capacidad del vehículo, esto condicionado a que viajen con un acompañante adulto en la misma silla. Lo anterior no aplica cuando se trate de un vehículo realizando un transporte escolar.

En todo caso, los niños menores de tres años que viajen en brazos de un adulto no será obligatorio que ocupen puesto y no alteraran la capacidad del vehículo.

**Parágrafo 2°.** El Ministerio de Transporte reglamentará el uso de los cinturones de seguridad para las zonas diferenciales para el Transporte Escolar en donde la zona geográfica no permita cumplir con el cinturón de tres puntos.

**Artículo 27.** Modifíquese el Artículo 83 de la Ley 769 de 2.002 para incorporar el Parágrafo 1°, el cual quedará así:

**Artículo 83. PROHIBICIÓN DE LLEVAR PASAJEROS EN LA PARTE EXTERIOR DEL VEHÍCULO.** Ningún vehículo podrá llevar pasajeros en su parte exterior, o fuera de la cabina, salvo aquellos que por su naturaleza así lo requieran, tales como los vehículos de atención de incendios y recolección de basuras. No se permite la movilización de pasajeros en los estribos de los vehículos.

**Parágrafo 1°.** Será sancionado el conductor que autorice a los pasajeros viajar en los estribos del vehículo, adentro del furgón, contenedor o carpa. En caso de sorprender a un peatón realizando esta conducta sin haber sido autorizado por el conductor, el agente o policía de tránsito le impondrá la multa correspondiente y pondrá en conocimiento de la autoridad competente para realizar la plena identificación y acciones judiciales pertinentes, especialmente si se trata de menores de edad. En todo caso, el agente o policía de tránsito procederá a ordenar el descenso de los peatones del vehículo para que este prosiga su marcha. En caso de no lograrlo, solicitará ayuda a la fuerza pública.

**Artículo 28.** Modifíquese el Artículo 84 de la Ley 769 de 2.002 para incorporar los Parágrafos 1° y 2°, el cual quedará así:

**Artículo 84. NORMAS PARA EL TRANSPORTE DE ESTUDIANTES.** En el

transporte de estudiantes, los conductores de vehículos deberán garantizar la integridad física de ellos especialmente en el ascenso y descenso del vehículo. Los estudiantes ocuparán cada uno un puesto, y bajo ninguna circunstancia se podrán transportar excediendo la capacidad transportadora fijada al automotor, ni se permitirá que éstos vayan de pie. Las autoridades de tránsito darán especial prelación a la vigilancia y control de esta clase de servicio.

Si fuere el caso los demás vehículos que circulen por las vías de uso público, detendrán su marcha para facilitar el paso del vehículo de transporte escolar o para permitir el ascenso o descenso del estudiante.

Así mismo, los vehículos de transporte especial de estudiantes llevarán en el vehículo señales preventivas, las cuales usarán conforme lo establezca el Ministerio de Transporte.

**Parágrafo 1°.** Los Alcaldes en conjunto con los organismos de tránsito podrán, dentro de su jurisdicción, demarcar en las vías urbanas carriles preferenciales que funcionen en horarios específicos en los que únicamente los vehículos de servicio colectivo urbano y escolar, que transporten cuarenta y dos (42) pasajeros o mas, o que sean cero emisiones contaminantes en su funcionamiento, tengan prelación. Durante estos horarios, los demás vehículos no deberán ocupar el carril dispuesto para tal fin. El conductor que no acate lo anterior quedará sujeto a la sanción transitar en sitios prohibidos o en horas prohibidas, según lo tipificado en este código.

Los vehículos de servicio escolar mencionados deberán cumplir con todas las exigencias y normas de tránsito vigentes. Además, podrán transitar por las vías exclusivas de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo de Pasajeros (SITM) donde los hubiere, previa capacitación del conductor y autorización del organismo

de tránsito correspondiente. Dicha autorización estará sujeta al cumplimiento de los requisitos descritos.

**Parágrafo 2°.** Los vehículos de servicio colectivo urbano y escolar a los que hace referencia el párrafo anterior deberán estar pintados de blanco, verde o azul, o en combinación entre estos, cumpliendo con las demás normas existentes. Además, deberán portar avisos en la parte anterior y posterior del vehículo, con no menos de treinta (30) cms de ancho y ciento veinte (120) cms de largo, con la inscripción "VEHÍCULO CON PRELACIÓN" en fondo naranja y letras negras.

El conductor del vehículo que, sin cumplir los requisitos aquí descritos, transite por el carril preferencial utilizando el aviso de "VEHÍCULO CON PRELACIÓN", será sancionado con la infracción por transitar por sitios restringidos o en horas prohibidas por la autoridad competente tipificado en este código.

**Artículo 29.** incorpórese el Artículo 84A, a la Ley 769 de 2.002, el cual quedará así:

**Artículo 84A. NORMAS PARA EL TRANSPORTE DE ALGUNOS METALES, MINERALES Y RESIDUOS ORGANICOS DE ORIGEN ANIMAL.** El transporte de metales ferrosos reciclados en vehículos con un Peso Bruto Vehicular (PBV) igual o superior a 6.500 Kg o que se realice a través de vías nacionales y departamentales, deberá realizarse con el material transportado prensado en forma más o menos cúbica y cubierto dentro de la carrocería o contenedor del vehículo. En todo

momento, se deberá garantizar que no exista posibilidad alguna de que fragmentos metálicos se desprendan hacia la vía.

El transporte especifico o de elementos a granel que contengan cobre, paladio, platino, rodio, galio, litio, cobalto, manganeso, germanio, níquel, lantano, cerio, praseodimio, neodimio, samario europio coltán o sus componentes y derivados, bien sea recién extraídos o reciclados en cantidades superiores a un (1) Kg, solo podrá ser realizado en vehículos de carga de servicio público. Será requisito indispensable contar con el manifiesto de carga expedido por el Ministerio de Transporte y una certificación de procedencia avalada por el Ministerio de Minas y Energía, incluso en trayectos de carácter urbano.

Para el transporte de residuos orgánicos de origen animal, se requerirá el uso de contenedores sellados que aseguren la contención total de olores, así como de residuos líquidos o sólidos, evitando su liberación hacia la vía pública.

Los responsables de generar y/o recibir los tipos de carga nombrados en este Artículo, deben asegurar el cumplimiento de estas disposiciones. En caso de incumplimiento, la Superintendencia de Transportes podrá imponer sanciones de hasta cien Salarios Mínimos Mensuales Legales Vigentes (100 SMMLV) por primera vez, y hasta quinientos Salarios Mínimos Mensuales Legales Vigentes (500 SMMLV) en caso de reincidencia. Cuando sea el caso, la Superintendencia de Transportes u Organismo de Tránsito competente, compulsará copia de lo actuado a la Fiscalía General de la Nación, para lo de su competencia.

**Artículo 30.** Sustitúyase el texto del Artículo 86 de la Ley 769 de 2.002 y de su parágrafo, el cual en adelante será el Parágrafo 1° e incorpórese los Parágrafos 2º y 3°, el cual quedará así:

**Artículo 86. DE LAS LUCES EXTERIORES.** Todo vehículo automotor deberá tener encendidas las luces exteriores a partir de las dieciocho (18) horas hasta las seis (6) horas del día siguiente, y cuando las condiciones de visibilidad sean adversas. Sin embargo, las autoridades de tránsito podrán fijar horarios de excepción.

Dentro del perímetro urbano, los vehículos deberán utilizar la luz media y baja en los horarios en que el uso de las luces sea obligatorio, en ningún caso se podrá hacer uso de las luces altas. El uso de luces exploradoras constante en vías urbanas y rurales estará permitido únicamente cuando estas utilicen proyección tipo elipsoidal para su funcionamiento, o cuando formen parte integral del conjunto de luces frontales del vehículo y empleen los bombillos exigidos por el fabricante. En vías urbanas, será prohibido el uso de luces exploradoras cuya función sea tipo proyector multífoco o que en general, su funcionamiento genere molestias a los demás conductores.

Fuera del perímetro urbano, podrá usarse la luz plena o alta, excepto cuando se aproxime un vehículo en sentido contrario o cuando la autoridad lo indique mediante la señal de tránsito correspondiente, o cuando la luz plena alcance un vehículo que transite adelante y pueda perturbar su conducción.

**Las luces delanteras (faros).** serán de luminosidad blanca o amarilla, deberán tener posición de alta y baja proyección de luz, su cantidad y ubicación será:

- Mínimo una (1) y máximo dos (2) en el caso de las motocicletas, motocarros, cuatrimotos, moto triciclos, motociclos, tricimotos y similares
- Mínimo dos (2), una (1) en cada extremo y máximo cuatro (4), dos (2) en cada extremo para los vehículos de cuatro (4) llantas o mas.

Además, deberán cumplir con las normas vigentes y en ningún caso podrán encandilar a los demás conductores en posición de bajas. La posición de bajas no podrá ser de proyección multífoco, a menos que cada unidad posea máximo cuatro (4) focos y que todos sean de proyección elipsoidal. No podrán ser intermitentes o estroboscópicas en ninguna de sus posiciones.

**Luces Exploradoras**, Las luces exploradoras en los vehículos no podrán exceder de dos (2) unidades. Deberán emitir luminosidad blanca o amarilla, con un enfoque definido hacia el suelo y hacia adentro del carril. En el caso de utilizar proyección elipsoidal para su funcionamiento y no ser multífoco, su luminosidad podrá estar enfocada a una distancia máxima de siete (7) metros desde la parte delantera del vehículo, estará permitido utilizarlas continuamente en vías urbanas y rurales y como sustituto de las luces delanteras (faros) en caso de avería. Los demás tipos de exploradoras solo podrán ser usadas en ausencia de otros vehículos, con la luminosidad enfocada máximo a dos (2) metros de distancia desde la parte posterior del vehículo. En todo caso, se debe garantizar que no se afecte la visibilidad de otros conductores.

Su ubicación no podrá superar la altura de la defensa, a excepción de aquellas instaladas por el fabricante o portadas por vehículos de policía, bomberos, emergencia socorro y rescate.

En ningún caso podrán ser intermitentes o estroboscópicas.

**Luces de Posición Lateral**, serán únicamente de color amarillo ámbar o blanco, no podrán ser intermitentes ni estroboscópicas. Serán obligatorias y en cantidad mínima de dos (2) unidades por costado, para vehículos con capacidad de diez (10) o mas ocupantes o de 3.5 toneladas o mas de Peso Bruto Vehicular (PBV), remolques, semirremolques y plataformas móviles.

**Luces de Posición Fontal**, serán únicamente de color amarillo ámbar o blanco y mínimo dos (2) unidades, una en cada extremo, ubicadas de forma tal, que pueda observarse desde los costados.

Para los vehículos, con capacidad de diez (10) o mas ocupantes y de 3.5 toneladas o mas de Peso Bruto Vehicular (PBV), será obligatorio mínimo cuatro (4) unidades, distribuidas así;

- Dos (2) unidades en la parte inferior, una en cada extremo.
- Dos (2) unidades en la parte superior, una en cada extremo.

En ningún caso podrán ser intermitentes o estroboscópicas.

**Luces de Posición Traseras**, serán únicamente rojas y estarán ubicadas en la parte posterior del vehículo. Su cantidad mínima será dos (2) unidades y máximo ocho (8) unidades en vehículos automotores de cuatro (4) o mas ruedas, pequeños remolques, remolques, semirremolques y plataformas móviles, distribuidas a cada costado. En vehículos automotores de tres (3) o menos ruedas y cuatrimotos, será mínimo una (1) unidad y máximo dos (2) unidades. Podrán ser multífoco, pero en ningún caso podrán ser intermitentes o estroboscópicas.

**Luces de Freno**, serán únicamente rojas, de mayor intensidad que las luces de posición trasera, en vehículos automotores de cuatro (4) o mas ruedas, pequeños remolques, remolques, semirremolques y plataformas móviles serán mínimo dos (2) o tres (3) unidades en el caso de vehículos escolares y máximo podrán ser ocho (8) unidades. En vehículos automotores de tres (3) o menos ruedas y cuatrimotos, será mínimo una (1) unidad y máximo dos (2) unidades. Estarán ubicadas en la parte trasera del vehículo, deberán encender al oprimir el pedal del freno y apagarse al liberarlo, podrán ser multífoco, pero en ningún caso podrán ser intermitentes o estroboscópicas.

**Luces Direccionales y de Estacionamiento**, serán únicamente de color amarillo ámbar, deberán ser intermitentes, pero en ningún caso podrán ser estroboscópicas, estarán ubicadas como correspondan, en la parte anterior y posterior del vehículo, de manera tal que pueda ser observada en los costados. Para vehículos con capacidad igual o mayor a diez (10) ocupantes o de 3.5 toneladas o mas de Peso Bruto Vehicular (PBV), remolques, semirremolques y plataformas móviles, será obligatorio mínimo una luz adicional en cada costado. En el caso de los pequeños remolques solo será obligatorio en la parte posterior.

**Luces de Reverso**, deben ser blancas, mínimo una (1) unidad y máximo dos (2) unidades, ubicadas en la parte trasera del vehículo en donde pueda ser fácilmente observada por los demás actores de la vía, deberán encender al colocar el cambio de reverso al vehículo y apagarse al quitarlo, en ningún caso deben ser de alta iluminación, intermitentes ni estroboscópicas. Para vehículos de capacidad igual o mayor a diez (10) ocupantes o de 3.5 toneladas o mas de Peso Bruto Vehicular (PBV), pequeños remolques, remolques, semirremolques y plataformas móviles,

será obligatorio, además, una alarma sonora en la parte trasera, la cual indique que se está realizando la maniobra de reverso.

Las placas de todo vehículo deberán contar con una luz blanca o amarilla, que la alumbre, de manera tal que sea fácil identificarla en la oscuridad. En el caso de los pequeños remolques, se deberá portar igualmente iluminado, un aviso con las mismas dimensiones letras números y colores de la placa del vehículo del cual transita halado.

**Parágrafo 1º.** Ningún vehículo, excepto las ambulancias, los vehículos de policía, bomberos, de emergencia socorro y rescate, podrá portar faros, exploradoras ni luces aparte de las reglamentarias en la parte posterior, ni en los costados cuya luminosidad este dirigida directamente a encandilar a los demás conductores, exceptuando las luces puestas por el fabricante para las operaciones de enganche y desenganche en unidades tractoras.

**Parágrafo 2º.** Además de los vehículos de designación especial para los cuales el uso de luces de emergencia es obligatorio por sus características, todos los demás vehículos podrán utilizar un máximo de dos (2) unidades de luces de emergencia para alertar a otros conductores sobre la presencia de un peligro inminente o latente. Estas luces deberán ser exclusivamente de color amarillo ámbar o blanco, y su uso estará permitido únicamente en vías rurales en casos específicos que así lo requieran.

Las luces azules y/o rojas que utilicen algún sistema o tecnología para funcionar de manera intermitente o estroboscópica, quedaran reservadas exclusivamente para vehículos de emergencia.

Los vehículos agrícolas e industriales autopropulsados, vehículos que transporten cargas extra dimensionadas, vehículos acompañantes de estos, vehículos recolectores de basura y grúas en servicio deberán utilizar obligatoriamente luces de emergencia al transitar por las vías.

La combinación de colores azul y rojo en las luces de emergencia será exclusiva para vehículos de la Policía Nacional, grupos especiales de la Fuerza Pública, del INPEC, de la Fiscalía General de la Nación y vehículos autorizados por el Ministerio de Relaciones Exteriores. El color rojo en las luces de emergencia será exclusivo para ambulancias y vehículos de bomberos. El color azul en las luces de emergencia será exclusivo para vehículos de organismos de tránsito. Solo los vehículos que exhiban los colores y/o insignias distintivas de los vehículos de emergencia podrán utilizar dichas luces exclusivas de estos.

No se podrá circular con las luces de emergencia encendidas o haciendo uso de señales acústicas sin justificación o sin urgencia manifiesta, incluso en el caso de vehículos de emergencia.

En vías urbanas solo podrán hace uso de las luces de emergencia a parte de los vehículos de dicha denominación:

- los vehículos recolectores de basuras y de aseo. únicamente cuando estén realizando labores de aseo y recolección de basuras.
- Vehículos de Transporte Escolar, únicamente cuando estén recogiendo o dejando a los estudiantes.

- Vehículos agrícolas o industriales autopropulsados, vehículos que transporten cargas extra dimensionadas y vehículos acompañantes de estos.
- Vehículos tipo grúa, únicamente cuando estén retirando algún vehículo de la vía.
- Vehículos transportadores de valores, únicamente en caso de intento de asalto y que requieran prelación en el tráfico para poder acercarse a un sitio seguro.
- Vehículos de seguridad privada que presten el servicio de escolta.

Asimismo, no se podrá portar o utilizar luces que simulen ser las utilizadas por vehículos de emergencia sin serlo, así como utilizar cascos y/o chalecos que en color y forma simulen ser exclusivos para organismos de seguridad y/o tránsito.

**Parágrafo 3°.** El incumplimiento de las disposiciones descritas en este Artículo estará sujeto a las sanciones correspondientes establecidas en este código.

Los poseedores de vehículos automotores tendrán un plazo de tres (3) meses, contados a partir de la fecha de promulgación de la presente ley, para adecuar el conjunto óptico de los vehículos conforme a lo dispuesto en este código.

**Artículo 31.** Modifíquese el Artículo 89 de la Ley 769 de 2.002 para incorporar el Parágrafo 1°, el cual quedará así:

**Artículo 89. TAXÍMETRO.** Ningún vehículo autorizado para prestar el servicio público con taxímetro, podrá hacerlo cuando no lo tenga instalado, no funcione

correctamente o tenga los sellos rotos o etiquetas adhesivas con calibración vencida o adulterados. El taxímetro debe colocarse en sitio visible para el usuario.

**Parágrafo 1°.** Se exceptúa de lo anterior, cuando el cobro de los servicios realizados, se realice a través de plataformas digitales debidamente autorizadas que moderen una comunidad virtual.

**Artículo 32.** Modifíquese el Artículo 91 de la Ley 769 de 2.002 para incorporar los Parágrafos 1°, 2° y 3°, el cual quedará así:

**Artículo 91. DE LOS PARADEROS.** Todo conductor de vehículo de servicio público de transporte terrestre automotor debe recoger o dejar pasajeros exclusivamente en los sitios permitidos por las autoridades competentes y conforme con las rutas y horarios, según sea el caso.

El incumplimiento de esta norma se sancionará con treinta (30) smldv, las empresas de servicio público a las cuales se encuentren vinculados tales vehículos serán solidariamente responsables por el pago de la multa.

**Parágrafo 1º.** Todos los vehículos de Servicio Público Terrestres de Pasajeros, cuya capacidad sea de diez (10) o más pasajeros en todas sus modalidades y niveles, deberán estar equipados con un sistema de videograbación que enfoque hacia la cabina de pasajeros y la rampa de acceso y descenso. Este sistema deberá ser capaz de transmitir video en tiempo real de forma inalámbrica. Además, dichos

vehículos deberán contar con un dispositivo de ubicación GPS u otro similar que incluya un sistema de aviso de emergencia.

Las empresas habilitadas que operen estos vehículos serán responsables de recibir la información transmitida por estos elementos. Deberán tener personal designado o contratar terceros para monitorear y supervisar los vehículos durante todo el recorrido. Además, estas empresas deberán proporcionar en tiempo real la ubicación de los vehículos a los usuarios y posibles usuarios, así como la ubicación de los paraderos en el recorrido.

En el caso de los Sistemas de Transporte Terrestre Masivo de Pasajeros (STTMP) y los Sistemas Estratégicos de Transporte Público (SETP), será responsabilidad de los Alcaldes garantizar el cumplimiento de lo aquí establecido, dentro de su jurisdicción.

**Parágrafo 2º.** El Ministerio de Transporte, en colaboración con el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (MinTIC), dispondrá de un plazo de seis (6) meses a partir de la fecha de promulgación de esta Ley para implementar y reglamentar las disposiciones descritas en el Parágrafo anterior.

**Parágrafo 3°.** Los conductores de los vehículos de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera en los servicios de lujo y preferencial de lujo tendrán la opción de seleccionar rutas más cortas y menos congestionadas en las carreteras nacionales, departamentales y municipales, siempre y cuando cumplan con las siguientes condiciones: Respetar los horarios establecidos y los puntos de origen y destino establecidos por el Ministerio de Transporte, así como no realizar paradas intermedias para recoger o dejar pasajeros durante el trayecto.

**Artículo 33.** Adiciónese el texto del Artículo 92 de la Ley 769 de 2.002 e incorpórese los Parágrafos 1° y 2°, el cual quedará así:

**Artículo 92. DEL COMPORTAMIENTO DE LOS PASAJEROS.** Cuando algún usuario del transporte público profiera expresiones injuriosas o groseras, promueva riñas, fume o haga uso de elementos similares, o cause cualquier molestia a los demás pasajeros, el conductor detendrá la marcha y dará aviso a la autoridad policiva más cercana para que obligue al perturbador a abandonar el vehículo, sin derecho a la devolución de lo cancelado por concepto del servicio de transporte y sin perjuicio de las sanciones a que haya lugar.

**Parágrafo 1°.** Al abordar cualquier vehículo de Servicio Terrestre Público de Pasajeros o similar, como al ingresar a un Sistema Integrado de Transporte Masivo de pasajeros (SITM), todo pasajero deberá permitir, cuando así le sea requerido y respetando sus derechos constitucionales, el registro videográfico de su rostro. En caso de negarse, el conductor del vehículo tendrá la facultad de negarle el servicio, al igual que se le podrá negar el ingreso al sistema.

**Parágrafo 2°.** Pasado un (1) año después de la fecha de promulgación de la presente Ley, todos los vehículos de transporte de pasajeros cuya capacidad sea de veinte (20) ocupantes o mas incluyendo los vehículos que hagan parte de los Sistemas de Transporte Terrestre Masivo de Pasajeros (STTMP) y los Sistemas Estratégicos de Transporte Público (SETP), para poder transitar en las vías del Territorio Nacional, deberán tener incorporado dentro de su estructura interna un

sistema porta equipajes donde los usuarios puedan colocar su equipaje de mano y tenerlo a la vista mientras son transportados.

**Artículo 34.** Modifíquese el Artículo 93 de la Ley 769 de 2.002 para incorporar los Parágrafos 4°, 5°, 6° y 7°, el cual quedará así:

**Artículo 93. CONTROL DE INFRACCIONES A CONDUCTORES.** Los Organismos de Tránsito deberán reportar diariamente al Registro Único Nacional de Tránsito RUNT, las infracciones impuestas por violación a las normas de tránsito.

**Parágrafo 1º.** El módulo de infracciones del RUNT deberá entrar en operación a más tardar dentro de los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigencia del presente Decreto Ley. Hasta que entre en operación el citado registro, deberá seguir reportándose diariamente a la información de las infracciones en los sistemas que haya desarrollado o utilizado cada Organismo de Tránsito para tal fin.

**Parágrafo 2º.** La Superintendencia de Puertos y Transporte sancionará con multa equivalente a cien salarios mínimos mensuales legales vigentes (100 smmlv) a las empresas de transporte público terrestre automotor, que tengan en ejercicio a conductores con licencia de conducción suspendida o cancelada.

**Parágrafo 3º.** Las empresas de transporte público terrestre automotor deberán establecer programas de control y seguimiento de las infracciones de tránsito de los conductores a su servicio. Dicho programa deberá enviarse mensualmente por las empresas de transporte público terrestre automotor a la Superintendencia de Puertos y Transporte. Las empresas que no cumplan con lo antes indicado serán

sancionadas por dicha entidad con una multa equivalente a cien salarios mínimos legales mensuales vigentes (100 smmlv).

**Parágrafo 4º.** Las empresas de Transporte Público Terrestre Automotor y/o generadores de carga serán sancionadas por la Superintendencia de Transporte con una multa de diez Salarios Mínimos Mensuales Legales Vigentes (10 SMMLV) por evento ocurrido, en caso de permitir o promover a sus colaboradores directos o indirectos la realización de la acción de conducir de manera exclusiva o en combinación con labores anexas, tales como el mantenimiento del vehículo, operaciones de cargue y descargue, actividades de capacitación u otras que conlleven a la acumulación de fatiga y somnolencia en el conductor, superando las catorce (14) horas consecutivas para vehículos de carga y taxis urbanos o similares, y más de diez (10) horas para los demás vehículos de pasajeros y mixtos. Tras este periodo, el conductor deberá descansar un mínimo de diez (10) horas seguidas. Las empresas deberán verificar el cumplimiento de esta normativa en relación con el viaje anterior del conductor. En cualquier caso, cualquier tiempo de espera inferior a diez (10) horas, destinado a la espera de la siguiente actividad, se considerará como tiempo vinculado a la acción de conducción y no como tiempo de descanso, y no podrá ser acumulativo para este fin. La excepción a esta norma será la presencia de dos conductores debidamente registrados en el manifiesto o planilla de viaje, así como la instalación por parte del fabricante del vehículo de una litera (camarote) para el descanso cómodo del conductor en relevo.

**Parágrafo 5°.** Serán sancionadas con multa de diez Salarios Mínimos Mensuales Legales Vigentes (10 SMMLV) por evento ocurrido, a favor de la Superintendencia de Transporte, las personas jurídicas o naturales generadoras de carga, que no

programen y/o no informen al transportador, dentro de máximo seis (6) horas después de la hora de salida del sitio del cargue, la fecha y hora de descargue, cuyo tiempo no podrá sobrepasar desde la hora de salida del cargue:

- Seis (6) horas para recorridos dentro del perímetro urbano o hasta cien (100) kilómetros.
- Dieciocho (18) horas para recorridos de hasta doscientos (200) kilómetros.
- Treinta (30) horas para recorridos de hasta quinientos (500) kilómetros.
- Cuarenta (40) horas para recorridos de hasta ochocientos (800) kilómetros.
- Sesenta (60) horas para recorridos de hasta mil trescientos (1300) kilómetros.
- Ochenta (80) horas para recorridos de más de mil trescientos (1300) kilómetros.

Luego de lo cual, se aplicarán los términos y valores a pagar por concepto de disponibilidad y/o tiempos de espera de los vehículos, descritos en la normatividad vigente que regule el tema. Para lo aquí descrito, se deberá tener en cuenta, el tiempo de viaje aproximado en circunstancias normales y el tiempo de descanso del conductor.

**Parágrafo 6°.** La Superintendencia de Transporte impondrá una multa de diez Salarios Mínimos Mensuales Legales Vigentes (10 SMMLV) por evento, a las empresas de transporte de pasajeros y/o carga, así como a las personas jurídicas o naturales generadoras o receptoras de carga, que generen competencia y/o apremien a los conductores en la vía, o que no tomen las medidas necesarias para evitarlo. Así mismo, serán sancionadas las empresas de transporte de pasajeros y/o carga, así como las personas jurídicas o naturales generadoras o receptoras de

carga, que tomen represalias contra el transportador que exija el cumplimiento de las condiciones descritas en este código o normas que regulen el tema.

**Parágrafo 7°.** La Superintendencia de Puertos y Transporte, en conjunto con el Ministerio de Trabajo, será responsable de vigilar, regular y sancionar lo pertinente en cuanto a horarios de trabajo, cargas laborales, pago de viáticos y cualquier otro aspecto necesario para garantizar el cumplimiento de lo descrito en este artículo.

**Artículo 35.** Deróguese el Parágrafo 2° del Artículo 4° y el Parágrafo 2° del Artículo 8° de la Resolución 160 de 2017 del Ministerio de Transportes. Modifíquese el texto del Articulo 94 de la Ley 769 de 2.002 e incorpórese los Parágrafo 1°, 2°, 3°, 4° y 5°, cual quedará así:

**Artículo 94. NORMAS GENERALES PARA BICLETAS, TRICICLOS, CUATRICICLOS, MOTOCICLOS, CICLOMOTORES, MOPED, TRICIMOTOS, CUADRICICLOS, MOTOCICLETAS, MOTOTRICICLOS, CUATRIMOTOS, MOTOCARRO Y VEHÍCULOS AUTOEQUILIBRADOS.** Para los efectos de este código, se adoptarán las definiciones de bicicleta con pedaleo asistido, triciclo con pedaleo asistido, motociclo, ciclomotor, Moped, tricimoto, cuadriciclo y vehículo autoequilibrado tal como se encuentran establecidas en el Artículo 3° de la Resolución 160 de 2017 del Ministerio de Transporte o aquella que la modifique, adicione o sustituya.

Las patinetas eléctricas se entenderán incluidas dentro de la clasificación de vehículos autoequilibrados.

Igualmente, se entenderá para los efectos de este código como cuatriciclo aquel vehículo de cuatro (4) ruedas, construido con componentes de bicicleta, cuya

tracción se realiza por medio de pedaleo. Este pedaleo podrá ser asistido por un motor eléctrico auxiliar con una potencia nominal continua no superior a 0,75 kW, que actúa como apoyo al esfuerzo muscular del conductor. Dicha potencia deberá disminuir progresivamente conforme se aumente la velocidad del vehículo y se suspenderá cuando el conductor deje de pedalear o el vehículo alcance una velocidad de 25 km/h. Además, el peso nominal de un cuatriciclo asistido no deberá superar los 300 kg.

**Parágrafo 1°.** Los vehículos automotores tipo ciclomotor, motociclo, Moped, tricimoto y cuadriciclos, para poder transitar en las vías del territorio nacional, deberán cumplir con las condiciones de circulación establecidas en la Resolución 160 de 2017 del Ministerio de Transporte, así como cualquier modificación, adición o sustitución que dicha norma pueda tener en el futuro. Deberán cumplir con los enunciados descritos en este código en cuanto a las normas obligatorias para transitar, estipuladas para motocicletas mototriciclos y cuatrimotos.

**Parágrafo 2°.** A partir de un (1) año contado desde la fecha de promulgación de la presente ley, todos los vehículos automotores tipo ciclomotor, motociclo, Moped, tricimoto y cuadriciclo, cuya tracción sea por combustión interna, eléctricos y/o de cualquier otro tipo de generación de energía y cualquier otro vehículo que aun teniendo pedales para su tracción, esté provisto de un motor auxiliar de combustión interna, deberán cumplir con lo establecido en el Artículo 37 de este código y demás normas aplicables para que un vehículo automotor pueda transitar por las vías del Territorio Nacional.

**Parágrafo 3°.** A los efectos de este código, los vehículos motocarros serán clasificados como automóviles.

**Parágrafo 4°.** El Ministerio de Transporte dispondrá de un (1) año a partir de la fecha de promulgación de la presente Ley para establecer un registro de bicicletas, triciclos y cuatriciclos con o sin pedaleo asistido, así como de vehículos autoequilibrados. Además, se creará un sistema de marcación e identificación alfanumérica, para estos vehículos, que pueda utilizarse como evidencia forense en caso de hurto. Esta marcación estará sujeta a lo dispuesto en el Artículo 49 de este código y el Artículo 285 del Código Penal, o cualquier otra normativa que lo modifique, adicione o sustituya. El costo del registro y la marcación aquí descrita la determinará el Ministerio de Transporte, pero el pago total no podrá exceder el valor de dos Salarios Mínimos Diarios Legales Vigentes (2 SMDLV).

A partir de un (1) año contado desde la fecha de la promulgación de esta ley, los fabricantes e importadores de estos vehículos deberán marcar y registrar cada vehículo según lo aquí dispuesto antes de ponerlo a la venta. Además, será obligación incluir esta identificación en la factura de venta.

**Parágrafo 5°.** Transcurridos dos (2) años desde la fecha de promulgación de la presente Ley, todos los vehículos no automotores tipo bicicletas, triciclos, cuatriciclos y autoequilibrados, excepto aquellos construidos para ser utilizados exclusivamente por niños, deberán estar debidamente marcados y registrados de acuerdo a lo establecido en este Artículo para poder circular en el territorio nacional. El incumplimiento de esta disposición será motivo de sanción e inmovilización del vehículo, tal como se describe en este código.

**Artículo 36.** Sustitúyase el texto del Artículo 95 de la Ley 769 de 2.002, el cual quedará así:

**Artículo 95. NORMAS ESPECIFICAS PARA VEHÍCULOS AUTOEQUILIBRADOS, BICICLETAS, TRICICLOS Y CUATRICICLOS CON O SIN PEDALEO ASISTIDO.**

Los conductores de vehículos autoequilibrados, bicicletas, triciclos y cuatriciclos con o sin pedaleo asistido, estarán sujetos a las siguientes normas:

1. Deben transitar por la derecha ocupando un carril, conservando la distancia de un metro con cincuenta centímetros (1.50 m.) de la línea izquierda divisora de carril, excepto cuando sea para realizar maniobras de adelantamiento.
2. Bajo ninguna circunstancia podrán utilizar las vías exclusivas para servicio público colectivo.
3. Los conductores podrán compartir espacios garantizando la prioridad de estos en el entorno vial.
4. No podrán llevar acompañante excepto mediante el uso de dispositivos diseñados especialmente para él o ni transportar objetos que disminuyan la visibilidad o que impida un tránsito seguro.
5. Cuando circulen en horas nocturnas, deben llevar dispositivos en la parte delantera que proyecten luz blanca, y en la parte trasera que reflecte luz roja.
6. Deberán atender y respetar las normas, señales de tránsito y límites de velocidad.
7. Los conductores de estos tipos de vehículos deben vestir chalecos o chaquetas reflectivas de identificación que deben ser visibles cuando se conduzca entre las 18:00 y las 6:00 horas del día siguiente, y siempre que la visibilidad sea escasa.

8. Los conductores que transiten en grupo lo harán por el carril derecho a una distancia de un metro con cincuenta centímetros (1.50 m.) de la línea izquierda divisora del carril.
9. No deben sujetarse de otro vehículo o viajar cerca de otro carruaje de mayor tamaño que lo oculte de la vista de los conductores que transiten en sentido contrario.
10. No deben transitar por las aceras donde no existan ciclorutas, lugares destinados al tránsito de peatones ni por aquellas vías en donde las autoridades competentes lo prohíban.
11. En las glorietas, en ausencia de ciclovía, deben ingresar y transitar únicamente por la derecha de la vía. En caso de que pretendan atravesar una intersección de salida, deberán levantar la mano izquierda para informar su intención a los demás conductores.
12. Deben usar las señales manuales detalladas en el artículo 69 de este código.
13. No deben adelantar a otros vehículos por la derecha o entre vehículos que transiten por sus respectivos carriles. Siempre utilizarán el carril libre a la izquierda del vehículo a sobrepasar.
14. En caso de transitar por vías diferentes a ciclorutas o ciclovías el uso del casco será obligatorio.
15. No podrán transitar en las vías destinadas para el tráfico de vehículos automotores, ciclo rutas y ciclo vías, personas menores de dieciséis años conduciendo vehículos autoequilibrados, bicicletas y triciclos con pedaleo asistido. El incumplimiento de esta disposición será causal de inmovilización del vehículo.

16. Los vehículos autoequilibrados, bicicletas, triciclos y cuatriciclos con pedaleo asistido, podrán transitar por ciclo rutas y ciclo vías dando prioridad a peatones y vehículos que no posean ninguna ayuda en su tracción.

**Parágrafo 1°.** Los Alcaldes Municipales podrán restringir temporalmente los días domingos y festivos, el tránsito de todo tipo de vehículo automotor por las vías locales y nacionales o departamentales que pasen por su jurisdicción, a efectos de promover la práctica de actividades deportivas tales como el ciclismo, el atletismo, el patinaje, las caminatas y similares, así como, la recreación y el esparcimiento de los habitantes de su jurisdicción, siempre y cuando haya una vía alterna por donde dichos vehículos puedan hacer su tránsito normal.

**Parágrafo 2°.** La velocidad máxima de operación en las vías mientras se realicen actividades deportivas, lúdicas y/o recreativas será de 25 km/h.

**Artículo 37.** Modifíquese el texto del Artículo 96 de la Ley 769 de 2.002, el cual quedará así:

**Artículo 96. NORMAS ESPECIFICAS PARA MOTOCICLETAS, CUATRIMOTOS, MOTOTRICICLOS, MOTOCICLORES, CICLOMOTORES, MOPED, TRICIMOTOS Y CUADRICICLOS.**

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. Lo anterior siempre y cuando la estructura del vehículo lo permita.

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. Deberán cumplir con las normas y requisitos establecidos en este código para los vehículos automotores que circulan en las vías del territorio nacional.
6. Los conductores de estos tipos de vehículos deben vestir chalecos o chaquetas reflectivas de identificación que deben ser visibles cuando se conduzca entre las 18:00 y las 6:00 horas del día siguiente, y siempre que la visibilidad sea escasa.
7. No deben adelantar entre vehículos que transiten por sus respectivos carriles.
8. No podrán transportar objetos que limiten la visibilidad, afecten la precisión de la conducción o pongan en riesgo la seguridad del conductor, su acompañante o los demás actores viales. Además, no podrán circular con el casco del acompañante o con cualquier elemento en posición que representen un peligro para los demás usuarios de las vías.
9. Los conductores y los acompañantes, deberán utilizar cascos que cumplan las características de seguridad exigidas por el Ministerio de Transporte. Sin embargo, el uso del casco no será de obligatorio cumplimiento en municipios cuya población sea menor a seiscientos mil (600.000) habitantes en vías cuya velocidad máxima permitida sea hasta treinta (30) K/H y en sectores de los municipios del territorio nacional donde los Alcaldes consideren la aplicación de esta excepción pertinente. Los Alcaldes podrán prohibir su uso en vías cuya velocidad máxima permitida sea hasta veinte (20) K/H y cuente con los reductores de velocidad necesarios para garantizar el cumplimiento de dicho limite. No obstante, la obligatoriedad del uso del casco persistirá en todas las vías urbanas y rurales, a nivel nacional, donde la

velocidad máxima permitida sea superior a treinta (30) km/h o cuando esté permitido el tránsito de vehículos pesados. En todo caso, no se podrá exigir que el casco contenga el número de placa correspondiente al del vehículo en que se moviliza.

10. No deberán transitar o estacionar el vehículo llevando puesto el casco o permitiendo que su acompañante lo haga en sitios donde sea prohibido su uso.
11. No deberán ingresar o permitir que su acompañante ingrese a establecimientos públicos, bancarios o de comercio, con el casco puesto.
12. No deben hacer uso de cascos y/o chalecos con colores y/o distintivos que simulen a los exclusivamente utilizados por la fuerza pública y las autoridades de tránsito.

**Artículo 38.** Modifíquese el Artículo 101 de la Ley 769 de 2.002 para renombrar su Parágrafo como Parágrafo 1° e incorporar los Parágrafos 2° y 3°, el cual quedará así:

**Artículo 101. NORMAS PARA REALIZAR TRABAJOS EN LA VIA PUBLICA**. Siempre que deban efectuarse trabajos que alteren la circulación en las vías públicas, el interesado en tal labor obtendrá en forma previa la autorización correspondiente de la autoridad competente y señalizará el sitio de labor mediante la colocación de señales preventivas, reglamentarias e informativas que han de iluminarse en horas nocturnas.

Los proyectos de edificación que causen modificaciones al sistema de tránsito o se constituyan en un polo importante generados de viajes tales como parques de diversiones, centros comerciales, estadios, centros culturales y otros, deberán tener la aprobación del organismo de tránsito de la jurisdicción.

Toda persona de derecho público o privado interesada en realizar alguna intervención en la vía pública pondrá en conocimiento de la autoridad de tránsito local la licencia que se le conceda para tal propósito, el lugar de la intervención y su duración estimada con una antelación no inferior a ocho (8) días, para que ésta le autorice y tome las medidas oportunas para mitigar el impacto que en la circulación pueda producir la intervención, pudiendo, si así lo amerita la índole de la labor, restringir o suspender el tránsito por la vía, disponiendo su traslado a trayectos alternos, y señalizándola de acuerdo con las restricciones que determine la autoridad competente. Una vez terminada la intervención, es responsabilidad de la persona de derecho público o privado, el retiro de todos los dispositivos de control de tránsito utilizados, so pena de ser multado por la autoridad de tránsito competente.

En los eventos previstos en los incisos anteriores el interesado deberá presentar junto con su solicitud un plan de señalización y desvíos, que debe ser aprobado por la autoridad competente.

**Parágrafo 1°.** El Ministerio de Transporte determinará, los elementos y los dispositivos de señalización necesarios en las obras de construcción.

**Parágrafo 2°.** Los puntos de control y regulación de tráfico en vías de doble sentido interferidas por obras o con un sentido temporalmente inutilizado, deberán gestionar la apertura y cierre del flujo vehicular exclusivamente a través del carril derecho, manteniendo el carril no utilizado cerrado en todo momento. En situaciones donde sea necesario reducir el tráfico en vías de un solo sentido con dos o más carriles a menos carriles, se deberá establecer claramente el punto exacto donde se llevará a cabo la incorporación del carril afectado al carril circulante, utilizando la señal SRO-

03 (uno a uno). Además, en caso de que durante la ejecución de trabajos o debido a algún percance sea necesario invadir un carril, aunque sea parcialmente, este deberá ser cerrado en su totalidad y seguir el procedimiento establecido para dicho caso.

**Parágrafo 3°.** Será obligación por parte de los responsables de trabajos en vías, obras civiles, así como propietarios de parqueaderos, predios rurales, urbanos y otros establecimientos donde los vehículos utilizados en sus actividades puedan, al salir de estos sitios e ingresar a una vía pavimentada, contaminarla con sedimentos, instalen y mantengan un sistema de lavado de ruedas para prevenir dicha contaminación. El no acatar esta disposición acarreara una multa de dos Salarios Mínimos Mensuales Legales Vigentes (2 SMMLV) por parte del Organismo de Tránsito competente, por cada día que ocurra el evento.

**Artículo 39**. Modifíquese el Artículo 103 de la ley 769 de 2.002 para incorporar los Parágrafos 1° y 2°, el cual quedará así:

**Artículo 103. NIVELES PERMISIBLES DE EMISIÓN DE FUENTES MÓVILES.** El Gobierno Nacional reglamentará, los niveles permisibles de emisión de contaminantes producidos por fuentes móviles terrestres que funcionan con cualquier tipo de combustible apto para los mismos y los equipos y procedimientos de medición de dichas emisiones.

**Parágrafo 1°.** En caso de varada o colisión el conductor deberá encargarse de contener y limpiar cualquier derrame de fluidos del tren motriz y/o manchas de

combustible que se hayan generado, así como de retirar los fragmentos resultantes o elementos utilizados durante dicho evento.

**Parágrafo 2°.** Para los efectos de este código, se entenderá como fuga de combustible o fluido del tren motriz cuando, en un lapso de tres (3) minutos con el motor en ralentí, se desprenda una o más gotas del vehículo a la vía.

**Artículo 40.** Sustitúyase el texto del Artículo 104 de la ley 769 de 2.002 e incorpórese el Parágrafo 1°, el cual quedará así:

**Artículo 104. NORMAS PARA DISPOSITIVOS SONOROS.** Todo vehículo deberá estar provisto de un aparato para producir señales acústicas de intensidad y cantidad, no superior a los señalados por las normas que le sean aplicables, utilizable únicamente en vías rurales para prevención de accidentes y para casos de emergencia. Se buscará por parte del Ministerio de Transporte y el Ministerio del Medio Ambiente reducir significativamente la intensidad de pitos y sirenas dentro del perímetro urbano, utilizando aparatos de menor contaminación auditiva.

El uso de sirenas y aparatos similares está reservado a los vehículos de bomberos, ambulancias, recolectores de basura, socorro, emergencia, fuerzas militares, policía y autoridades de tránsito y transporte.

Se prohíbe el uso de sirenas en vehículos particulares; el uso de cornetas en el perímetro urbano; el uso e instalación, en cualquier vehículo destinado a la circulación en vías públicas, de toda clase de dispositivos o accesorios diseñados para producir ruido mas allá de lo permitido. El tránsito de transporte pesado por vehículos como camiones, volquetas o tractomulas estará restringido en las vías

públicas de los sectores de tranquilidad y silencio, conforme a las normas municipales o distritales que al efecto se expidan, teniendo en cuenta el debido uso de las cornetas.

**Parágrafo 1°.** Los elementos acústicos de aviso, cuya vibración sonora se genere por acción neumática o electroneumática, deberán estar ubicados únicamente en la parte alta de la cabina del conductor y se podrán portar en cantidad máxima de dos silbatos. Será la excepción, aquellos instalados por el fabricante.

**Artículo 41.** Modifíquese el Artículo 105 de la Ley 769 de 2.002 para incorporar los Parágrafos 4° y 5°, el cual quedará así:

**Artículo 105. CLASIFICACIÓN DE VÍAS.** Para efectos de determinar su prelación, las vías se clasifican así:

1. Dentro del perímetro urbano:

Vía de metro o metro vía

Vía troncal

Férreas

Autopistas

Arterias

Principales

Secundarias

Colectoras

Ordinarias

Locales

Privadas

Ciclorrutas

Peatonales

2. En las zonas rurales:

Férreas

Autopistas

Carreteras Principales

Carreteras Secundarias

Carreteables

Privadas

Peatonales.

La presencia de peatones en las vías y zonas para ellos diseñadas, les otorgarán prelación, excepto sobre vías férreas, autopistas y vías arterias.

La autoridad de tránsito competente, por medio de resolución motivada señalará las categorías correspondientes a las vías urbanas, cualquiera que sea su denominación. En cualquier caso, las autoridades de tránsito podrán incorporar nuevas categorías y homologar su prioridad con cualquiera de las existentes.

La prelación entre las vías en zonas rurales será determinada por la autoridad de tránsito competente.

**Parágrafo 1º.** Las autoridades de tránsito deberán consultar con las comunidades el uso de las vías cuando no se trate de vías arterias o autopistas, principales y secundarias, para la definición de las rutas de transporte público. Si las juntas administradoras votan negativamente un tramo de una ruta, ésta no se podrá autorizar.

**Parágrafo 2º.** En todo caso, las vías principales y secundarias que se autoricen para rutas de transporte público requieren concepto técnico de la autoridad competente de que son aptas para resistir el tránsito de rutas de transporte público.

**Parágrafo 3º.** Se prohíbe el tránsito de vehículos de alto tonelaje por las vías de sitios que estén declarados o se declaren como monumentos de conservación histórica.

**Parágrafo 4°.** Los Alcaldes, en conjunto con las autoridades de tránsito podrán implementar restricciones en vías urbanas dentro de su jurisdicción a la circulación de vehículos automotores con el fin de mitigar la congestión vehicular únicamente en vías principales, arterias y autopistas. Deberán excluir de estas medidas las zonas periféricas y horarios donde no sea necesario aplicar dichas restricciones. No

podrán aplicar esta medida a vehículos de transporte de pasajeros de servicio público, incluidos los vehículos tipo taxi. Además, se deberán implementar rutas exceptas de esta medida que atraviesen los municipios, distritos o, en asocio con los demás alcaldes, las áreas metropolitanas, de manera que no se interfiera el tráfico nacional.

Únicamente, el Ministerio de Transporte podrá implementar restricciones a la circulación de vehículos automotores de carga en vías rurales, nacionales y departamentales en fechas y horarios de alto tráfico vehicular con el objetivo de mitigar la congestión vehicular. Estas restricciones se llevarán a cabo únicamente tras la realización de rigurosos estudios estadísticos que demuestren la necesidad absoluta de su aplicación.

**Parágrafo 5°.** En un plazo no postergable de un (1) año a partir de la fecha de promulgación de la presente ley, los alcaldes del territorio nacional, dentro de su jurisdicción, harán lo necesario para adecuar espacios no utilizados en las vías principales, arterias y autopistas, especialmente debajo de los puentes vehiculares, para que puedan ser utilizados por gremios y asociaciones legalmente constituidas de conductores de bicicletas, motocicletas, motociclos, vehículos autoequilibrados y similares. En estos espacios se realizarán actividades de socialización y sensibilización sobre seguridad vial y, además, dichos conductores podrán estacionar momentáneamente cuando existan fenómenos atmosféricos adversos que puedan poner en riesgo la seguridad de la conducción.

**Artículo 42.** Modifíquese el Artículo 108 de la Ley 769 de 2.002, para incorporar el Parágrafo 1°, el cual quedará así:

**Artículo 108. SEPARACIÓN ENTRE VEHÍCULOS.** La separación entre dos (2) vehículos que circulen uno tras de otro en el mismo carril de una calzada, será de acuerdo con la velocidad.

- Para velocidades de hasta treinta (30) kilómetros por hora, diez (10) metros.
- Para velocidades entre treinta (30) y sesenta (60) kilómetros por hora, veinte (20) metros.
- Para velocidades entre sesenta (60) y ochenta (80) kilómetros por hora, veinticinco (25) metros.
- Para velocidades de ochenta (80) kilómetros en adelante, treinta (30) metros o la que la autoridad competente indique.

En todos los casos, el conductor deberá atender al estado del suelo, humedad, visibilidad, peso del vehículo y otras condiciones que puedan alterar la capacidad de frenado de éste, manteniendo una distancia prudente con el vehículo que antecede.

**Parágrafo 1°.** En vías rurales de doble sentido, todo vehículo que circule a una velocidad ostensiblemente baja y que, debido al peso transportado u otras condiciones, no tenga intención o capacidad de adelantar, deberá mantener una distancia adicional a las aquí descritas de diez (10) metros con el vehículo que circula adelante. Además, el conductor deberá reducir la velocidad o mantenerla constante para facilitar la maniobra de adelantamiento a otros vehículos que, cumpliendo con las demás normas establecidas, deseen realizar dicha maniobra.

La realización de dicha maniobra y la ocupación del espacio mencionado estará permitida únicamente para un vehículo a la vez, so pena de incurrir en la infracción tipificada en este código por adelantar en sitios prohibidos. El conductor deberá indicar su intención de rebasar a los demás conductores mediante el uso de la luz direccional izquierda, pero tendrá prioridad para realizar esta maniobra el vehículo que se encuentra adelante que tenga la intención de realizar dicha acción.

**Artículo 43.** Modifíquese el Artículo 110 de la Ley 769 de 2.002 para incorporar los Parágrafos 3°, 4°, 5° y 6°, el cual quedará así:

**Artículo 110. CLASIFICACIÓN Y DEFINICIONES.** Clasificación y definición de las señales de tránsito:

Señales reglamentarias: Tienen por objeto indicar a los usuarios de las vías las limitaciones, prohibiciones o restricciones sobre su uso y cuya violación constituye falta que se sancionará conforme a las normas del presente código.

Señales preventivas: Tienen por objeto advertir al usuario de la vía la existencia de un peligro y la naturaleza de éste.

Señales informativas: Tienen por objeto identificar las vías y guiar al usuario, proporcionándole la información que pueda necesitar.

Señales transitorias: Pueden ser reglamentarias, preventivas o informativas y serán de color naranja. Modifican transitoriamente el régimen normal de utilización de la vía.

**Parágrafo 1°.** Las marcas sobre el pavimento constituyen señales de tránsito horizontales. Y sus indicaciones deberán acatarse.

**Parágrafo 2°.** Es responsabilidad de las autoridades de tránsito la colocación de las señales de tránsito en los perímetros urbanos inclusive en las vías privadas abiertas al público. Las autoridades locales no podrán ejecutar obras sobre las vías públicas sin permiso especial de las autoridades de tránsito que tendrán la responsabilidad de regular los flujos de tránsito para que no se presenten congestiones.

Para la ejecución de toda obra pública que genere congestiones, la autoridad de tránsito local deberá disponer de reguladores de tráfico. Su costo podrá calcularse dentro del valor de la obra y la vigencia de la vinculación podrá hacerse durante el plazo del contrato de obra respectivo.

**Parágrafo 3º.** Acorde con el Manual de Señalización vigente y en aras de mantener la credibilidad, no se podrá instalar ninguna señal de tránsito, sin que exista físicamente el objeto a señalar, en especial donde no exista resaltos, bandas alertadoras o sonoras, o Sistemas Automáticos Semiautomáticos y otros medios Tecnológicos (SAST), como tampoco se podrá trazar en las vías simulaciones de resaltos ni de bandas alertadoras o sonoras que conduzcan a la confusión. Cada señal deberá tener justificación precisa y coherente.

**Parágrafo 4°.** No será permitido pintar señales de tránsito horizontales que puedan causar riesgo de deslizamiento a los vehículos en las curvas. Únicamente se permitirá la pintura de líneas de demarcación de carril en dichas zonas.

**Parágrafo 5°.** Toda cuesta en vías rurales y urbanas cuya pendiente sea superior al 3%, deberá estar debidamente señalizada el porcentaje de su pendiente como su

longitud en el sentido de ascenso como en el sentido de descenso. Esta señal preventiva podrá sustituir la señalización de velocidad máxima permitida, en los lugares donde requiera ser instalada considerando la geografía de las vías. Todo exceso de señalización, así como señales en desuso y aquellas que fueron reemplazadas deberán ser retiradas.

**Parágrafo 6°.** Los Gobernadores, Alcaldes, Organismos de Tránsito, el Instituto Nacional de Vías (INVIAS), la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) y demás entidades pertinentes, dispondrán de un plazo de seis (6) meses a partir de la promulgación de esta Ley para llevar a cabo la eliminación, demarcación, y regulación necesaria para dar cumplimiento a lo establecido en este Artículo.

**Artículo 44.** Modifíquese el Artículo 115 de la Ley 769 de 2.002 para incorporar los Parágrafos 3° y 4°, el cual quedará así:

**Artículo 115. REGLAMENTACIÓN DE LAS SEÑALES.** El Ministerio de Transporte diseñará y definirá las características de las señales de tránsito, su uso, su ubicación y demás características que estime conveniente. Estas señales serán de obligatorio cumplimiento para todo el territorio nacional.

**Parágrafo 1°.** Cada organismo de tránsito responderá en su jurisdicción por la colocación y el mantenimiento de todas y cada una de las señales necesarias para un adecuado control de tránsito que serán determinadas mediante estudio que contenga las necesidades y el inventario general de la señalización en cada jurisdicción.

**Parágrafo 2°.** En todo contrato de construcción, pavimentación o rehabilitación de una vía urbana o rural será obligatorio incluir la demarcación vial correspondiente, so pena de incurrir el responsable, en causal de mala conducta.

**Parágrafo 3°.** Los Sistemas Automáticos Semiautomáticos y otros medios Tecnológicos (SAST) fijos, utilizados por los organismos de tránsito o contratados por estos para detectar infracciones de tránsito sobre exceso de velocidad, invasión de las cebras peatonales, invasión de intersecciones, giros prohibidos, vigencia del SOAT y Revisión Tecno Mecánica o no detenerse ante una luz amarilla o roja en un semáforo, deberán operar conforme a las normas establecidas. Además, su presencia deberá ser señalizada, quinientos (500) metros, doscientos (200) metros y cien (100) metros antes del sitio donde estén ubicados. Dichas señales deberán indicar la distancia en que se encuentra el elemento de detección electrónica y por medio de símbolos, los aspectos que detecta como causales de infracción de tránsito y la velocidad máxima permitida. No podrán ser de dimensión menor a un metro por un metro (1m x 1m), serán de color predominante azul Pantone 286C y su escritura y margen serán blancas excepto el símbolo de la velocidad máxima permitida que será blanco rojo y negro. Dichos símbolos tendrán un tamaño mínimo de veinticinco por veinticinco centímetros (25 cm x 25 cm) y las letras y números un tamaño mínimo de diez centímetros de altura por seis centímetros de ancho (10 cm x 6 cm). El soporte donde se encuentren instalados estos equipos, deberá estar señalizado con líneas diagonales amarillas y negras de diez (10) cm de ancho en material reflectivo, que sea visible desde la distancia e indicar el número y fecha de resolución del Ministerio de Transporte o quien este designe para ello, autorizando el uso de dicho elemento, así como el número y fecha de expedición del certificado

de calibración del hardware y software utilizados en ese dispositivo, emitido por el Instituto Nacional de Metrología de Colombia o quien haga sus veces. Este certificado no podrá tener una vigencia superior a doce (12) meses.

De igual manera será para los Sistemas Automáticos Semiautomáticos y otros medios Tecnológicos (SAST) móviles utilizados por los organismos de tránsito o contratados por estos para detectar estas conductas, los cuales deberán ser señalizados utilizando señales móviles que deberán ser retiradas cuando el elemento móvil de detección electrónica se retire. El sitio donde estos se encuentren deberá estar demarcado con un cuadrado de un (1) metro, señalizado con las mismas características e información que son señalizados los soportes donde se encuentran instalados los SAST fijos. Los vehículos utilizados para tal fin deberán ser ubicados en bahías de parqueo, prohibiéndose estacionarlos sobre la vía, en bermas, zonas verdes o espacios destinados para otro uso específico.

Los Sistemas Automáticos Semiautomáticos y otros medios Tecnológicos (SAST) fijos y móviles que tomen pruebas para multar a los conductores por exceso de velocidad, deberán capturar la imagen y video del ancho de la vía, que sin lugar a dudas quede comprobado que fue el vehículo implicado quien, cometido la infracción, sin posibles interferencias de otros vehículos. Además, la velocidad de los vehículos se medirá únicamente cuando estos se estén alejando, excepto aquellos sistemas de medición por tramos los cuales deberán estar debidamente señalizados donde inicia y donde termina el tramo de medición. En todos los casos se debe considerar un margen de error de +/- cinco (5) km/h.

En caso de incumplimiento con lo anteriormente establecido, no se podrá sancionar al infractor por este medio, con excepción de aquellos conductores que transiten a

más de ciento veinte (120) km/h por vías doble calzada que no contengan pasos peatonales dentro de su diseño, a más de cien (100) km/h en vías nacionales, departamentales o doble calzada que contengan pasos peatonales dentro de su diseño, a más de ochenta (80) km/h en vías urbanas y a más de cuarenta (40) km/h en zonas escolares, residenciales, vías rurales y urbanas donde exista presencia nutrida de peatones y ciclistas o donde esté reglamentado como velocidad máxima permitida hasta treinta (30) Km/h o menos. Para lo anterior, solo se requerirá un dispositivo cinemómetro de cualquier tipo, que posea un certificado de calibración del hardware y software utilizados, emitido por el Instituto Nacional de Metrología de Colombia o quien haga sus veces, con una vigencia máxima de doce (12) meses. En este caso la multa se duplicará.

Cada organismo de tránsito únicamente podrá generar un (1) comparendo por día a los conductores cuya infracción haya sido detectada por medio de Sistemas Automáticos Semiautomáticos y otros medios Tecnológicos (SAST)

**Parágrafo 4°.** Cada señal de zona escolar debe indicar claramente los días y horarios en que aplica la restricción de velocidad en los sitios señalizados. En caso de ausencia de dicha indicación, se entenderá que la restricción no aplica desde las diecinueve (19:00) horas hasta las cinco (5:00) horas, así como los domingos y días festivos. En este caso la velocidad permitida, será la velocidad máxima permitida que aplique en la vía.

**Artículo 45.** Modifíquese del Artículo 120 de la Ley 769 de 2.002 para incorporar los Parágrafos 1° y 2°, el cual quedará así:

**Artículo 120. COLOCACIÓN DE RESALTOS EN LA VÍA PÚBLICA.** Los Alcaldes o las Secretarías de Tránsito donde existan podrán colocar reducidores de velocidad o resaltos en las zonas que presenten alto riesgo de accidentalidad.

**Parágrafo 1°.** Los reductores de velocidad solo podrán ser instalados siguiendo las recomendaciones y especificaciones técnicas establecidas en el manual de señalización adoptado por el Ministerio de Transporte, previa realización de un estudio técnico que determine su necesidad y autorización por parte del organismo de tránsito competente. Queda expresamente prohibido el uso de estoperoles o boyas para tal fin, a excepción de su implementación en zonas de seguridad estatal, retenes de la fuerza pública o donde la velocidad máxima permitida sea hasta veinte (20) K/H.

Asimismo, las bandas alertadoras transversales, conocidas como "bandas sonoras", podrán ser colocadas únicamente siguiendo las recomendaciones y especificaciones técnicas establecidas en el mencionado manual, con una altura o profundidad máxima de 10 mm, con el propósito de alertar sobre un peligro en la vía y no como reductor de velocidad. Queda prohibido el uso de estoperoles, boyas o tachones para su instalación. Quien no acate lo aquí descrito se hará acreedor de una multa equivalente a tres Salarios Mínimos Mensuales Legales Vigentes (3 SMMLV) por parte de la autoridad de tránsito competente.

**Parágrafo 2º.** Los Gobernadores, Alcaldes, organismos de tránsito, el Instituto Nacional de Vías (INVIAS) y la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), dentro de su jurisdicción, dispondrán de un plazo máximo de seis (6) meses a partir de la fecha

de promulgación de esta ley para llevar a cabo las modificaciones, retiros y señalizaciones necesarias para dar cumplimiento a lo dispuesto en este artículo.

**Artículo 46.** Sustitúyase el texto del Artículo 122 de la Ley 769 de 2.002 y su Parágrafo 1° e incorpórese el Parágrafo 3°, el cual quedará así:

**Artículo 122. TIPOS DE SANCIONES.** Las sanciones por infracciones del presente Código son:

1. Amonestación.

2. Multa.

3. Retención preventiva de la licencia de conducción.

4. Suspensión de la licencia de conducción.

5. Suspensión o cancelación del permiso o registro.

6. Inmovilización del vehículo.

7. Retención preventiva del vehículo.

8. Cancelación definitiva de la licencia de conducción.

9. Comparendo Pedagógico Condicional.

Las sanciones señaladas en este artículo se impondrán como principales o accesorias al responsable de la infracción sin perjuicio de las demás sanciones administrativas, civiles o penales que correspondan.

La Retención preventiva de la licencia de conducción a que refiere este Artículo se aplicará exclusivamente como lo expresa este código y su fin será dar tránsito a la medida de suspensión o cancelación de esta, cuando de manera inequívoca proceda. La retención preventiva de la licencia de conducción como la suspensión y cancelación de la licencia de tránsito y conducción podrá realizarse tanto de manera física como por acto administrativo en los casos en que el titular se niegue a entregarla o huya del sitio en que se cometió la infracción. Será obligación del agente o policía de tránsito informar inmediatamente realice la retención preventiva de la licencia de conducción al organismo al cual este suscrito, como también dar trámite al informe y entrega de la licencia retenida a quien corresponda antes de finalizar su turno de servicio, sopena de incurrir en causal de mala conducta. El organismo de tránsito informara en un periodo máximo de veinticuatro (24) horas al RUNT para su debido registro. Esta medida se tomará para proteger a los demás actores de la vía mientras se resuelve la situación que llevó a dicha retención.

La autoridad de tránsito podrá retener preventivamente la licencia de conducción cuando de manera ostensible observe que el conductor de un vehículo automotor se encuentre en estado de embriaguez o bajo el efecto de sustancias alucinógenas, por un máximo de sesenta (60) minutos mientras se realiza las pruebas necesarias para lograr la certeza de que se ha configurado la infracción.

**Parágrafo 1°.** Ante la Comisión de Infracciones Ambientales, las autoridades de tránsito respectivas impondrán una multa equivalente a cuarenta y cinco Salarios Mínimos Diarios Legales Vigentes (45 SMDLV) y la inmovilización del vehículo donde se realizará una Revisión Técnica en Identificación de Automotores por parte de la autoridad competente, además se impondrá la suspensión de la licencia de conducción por seis (6) meses la segunda vez y cancelación por la tercera vez.

A los efectos de lo descrito en este código, se entenderá como infracciones ambientales; el uso de un vehículo para arrojar sustancias contaminantes, residuos de construcción y excavación, o desechos en lugares no autorizados para ello, así como realizar con un vehículo cualquier acción que deteriore, dañe o altere los cuerpos de agua, zonas de ronda hídrica y áreas de manejo y preservación ambiental en cualquier forma. También se considera infracción ambiental, captar y/o transportar agua en cantidades mayores de cien (100) galones de fuentes hídricas sin la autorización correspondiente, transportar residuos de construcción y excavación en vehículos automotores diferentes a los designados para tal fin, transportar especímenes, productos o partes de fauna y flora protegida por la normativa vigente sin el permiso de la autoridad competente.

**Parágrafo 2°.** Para efectos del presente código, y salvo disposición contraria, la multa debe entenderse establecida en Salarios Mínimos Diarios Legales Vigentes (SMDLV).

**Parágrafo 3°.** Serán exentos de inspección técnica en vía los vehículos automotores que tengan vigente el certificado de revisión tecno mecánica

obligatoria, a menos que incurran en flagrante y ostensible violación de las normas de emisiones contaminantes y generación de ruido.

Ante la detección por parte de la autoridad de tránsito, soportado en evidencia documental o audiovisual, atendiendo lo descrito en los Artículos 25 y 26 de la Resolución 762 de 2022 emitida por el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, de una evidente y grave violación de las normas de emisiones contaminantes y generación de ruido en un vehículo automotor, incluido deflagraciones, detonaciones, resonancia acústica que genere niveles de ruido por encima de los niveles permitidos en este código al acelerar y/o desacelerar bien sea por desperfecciones o alteraciones en el sistema de escape, que no se cumplan las disposiciones sobre dispositivos o accesorios generadores del ruido descritas en este código, que se observen fugas de fluidos del tren motriz, daños o defectos en la carrocería que puedan poner en riesgo a los demás actores de la vía, vidrios panorámicos rotos o vencidos, cocuyos en funcionamiento pero rotos, deberá, la autoridad de tránsito, ordenar al presunto infractor la realización de una inspección técnica en un Centro de Diagnóstico Automotriz (CDA) autorizado con el fin de comprobar que la causa de dicho procedimiento haya sido subsanada. El presunto infractor dispondrá de ocho (8) días hábiles para llevar a cabo la inspección técnica y un día (1) hábil adicional para solicitar la cita de comparecencia ante el organismo de tránsito correspondiente que se realizará únicamente de manera virtual. Con base en el resultado de la inspección, y al no haber sido subsanada la causa que generó dicho requerimiento, se impondrá una multa de treinta Salarios Mínimos Diarios legales Vigentes (30 SMDLV). Asimismo, se otorgarán quince (15) días adicionales para corregir el motivo causal y presentarse nuevamente al Centro de

Diagnóstico Automotriz para su certificación. En caso de no realizar las inspecciones aquí descritas dentro de los plazos estipulados o no conseguir la certificación requerida, la multa se duplicará y, si el vehículo es sorprendido circulando, será inmovilizado. Esto sin perjuicio de la vigencia del certificado de la obligatoria revisión técnico-mecánica y de gases.

Las autoridades encargadas de la vigilancia y el control del cumplimiento de las normas de tránsito y transporte tendrán a su cargo vigilar y controlar el cumplimiento de las disposiciones ambientales, de emisiones contaminantes y generación de ruido, aplicables a vehículos automotores. Para el cumplimiento de estas funciones las autoridades competentes tomarán las medidas necesarias en su jurisdicción.

**Artículo 47.** Sustitúyase el texto del Artículo 123 de la Ley 769 de 2.002 e incorpórese los parágrafos 1° y 2°, el cual quedará así:

**Artículo 123. AMONESTACION.** Se establece la amonestación como sanción para ciertas infracciones de tránsito, la cual consiste en la obligatoriedad para el infractor de asistir y aprobar un curso pedagógico de educación vial en un plazo máximo de veinte (20) días hábiles contados a partir de la fecha de aceptación por parte del infractor o que se declare cometida la infracción en la diligencia de comparecencia. En caso de incumplimiento o reprobación del curso, el infractor sancionado deberá pagar una multa equivalente a quince Salarios Mínimos Diarios Legales Vigentes (15 SMLDV). Esta medida se aplicará según lo estipulado en el presente código.

**Parágrafo 1°.** Los cursos aquí nombrados deberán ser cursados y aprobados bajo las mismas características y condiciones enumeradas en los artículos 136 y 136 A de este código. El infractor tendrá un máximo de tres (3) oportunidades para realizar la evaluación, y en caso de no aprobar en dichas ocasiones, deberá cancelar el cien por ciento (100%) del valor de la multa al organismo de tránsito correspondiente sin derecho a devolución alguna por concepto de lo cancelado por el curso en mención. En esta situación, los intereses moratorios comenzarán a correr a partir de los veinte (20) días hábiles posteriores a la aceptación del infractor o a la declaración de la comisión de la infracción durante la comparecencia.

**Parágrafo 2°.** El valor de los cursos a que refiere este Artículo, será del 25% de quince (15) (SMLDV), más los pagos a terceros definidos por el Ministerio de Transporte y los impuestos aplicables. No será necesario cancelar ningún excedente al organismo de tránsito correspondiente para acceder a ellos.

**Artículo 48.** Adiciónese el Artículo 123A a la Ley 769 de 2.002, el cual quedará así:

**Artículo 123A. COMPARENDO PEDAGOGICO CONDICIONAL.** Se establece el Comparendo Pedagógico Condicional como sanción aplicable únicamente durante los primeros quince (15) días calendario siguientes a la entrada en vigencia de nuevas normas o resoluciones en materia de tránsito, tanto a nivel nacional como territorial.

Una vez impuesto el comparendo, el infractor deberá asistir a una charla pedagógica sobre normas de tránsito en el Organismo de Tránsito competente o en el lugar que

este designe, dentro de los veinte (20) días hábiles contados a partir de la fecha de aceptación por parte del infractor o que se declare cometida la infracción en la diligencia de comparecencia.

En caso de no cumplir con esta obligación, el infractor estará obligado a pagar el monto total de la multa correspondiente, sin derecho a la reducción estipulada en el Artículo 136 de este código. Los intereses moratorios comenzarán a correr a partir de los veinte (20) días hábiles posteriores a la aceptación del infractor o a la declaración de la comisión de la infracción durante la comparecencia.

Los organismos de tránsito podrán cobrar por la realización de dicha charla hasta un Salario Mínimo Diario Legal Vigente (1 SMDLV) más los pagos a terceros definidos por el Ministerio de Transporte y los impuestos aplicables. Además, si el infractor reincide en la misma infracción durante el año siguiente a la fecha en que se cometió la infracción inicial, el valor de la multa se duplicará.

**Artículo 49.** Sustitúyase el texto del Parágrafo del Artículo 124 de la Ley 769 de 2.002, el cual quedará así:

**Artículo 124. REINCIDENCIA.** En caso de reincidencia se suspenderá la licencia de conducción por un término de seis meses, en caso de una nueva reincidencia se doblará la sanción.

**Parágrafo.** Se considera conductor reincidente en los siguientes casos:

a. Quien incurra más de dos (2) veces en un periodo de doce (12) meses en la misma o en asocio de las siguientes infracciones a las normas de tránsito referidas en el Artículo 131 de este código; en el literal B, numerales 3, 8 y 17; en el literal C, numerales 1, 12, 13, 20, 21, 23, 34 y 36; en el literal D, numerales 3, 7, 9, 10, 11 y 14; y todos los numerales de los literales E.
b. Quien incurra, en asocio de las infracciones a las normas de tránsito descritas en el literal a. con las demás infracciones de tránsito descritas en el Artículo 131 de este código mas de dos (2) veces en un periodo de seis (6) meses.
c. Quien incurra más de dos (2) veces en infracciones a las normas de tránsito aparte de las enumeradas en el literal a. en un periodo de tres (3) meses.

**Artículo 50.** Sustitúyase el texto y el parágrafo 3° del Artículo 125 de la Ley 769 de 2.002, adiciónese sus Parágrafos 2° y 6° e incorpórese los Parágrafos 8°, 9°,10°, 11° y 12°, el cual quedará así:

> **Artículo 125. INMOVILIZACION.** La inmovilización en los casos a que se refiere este código, consiste en suspender temporalmente la circulación del vehículo por las vías públicas o privadas abiertas al público. Para tal efecto, el vehículo será conducido a parqueaderos autorizados que determine la autoridad competente.
>
> La autoridad de tránsito deberá realizar la retención preventiva del vehículo por un término máximo de sesenta (60) minutos, sin llevarlo a patios oficiales, cuando se presente la comisión de una infracción que, de acuerdo con lo previsto en el Código Nacional de Tránsito, impida que el vehículo transite, pero que sea subsanable en el lugar donde se realice el procedimiento. Esto tiene como objetivo permitir al presunto infractor subsanar la causa que dio origen a la inmovilización. En caso de

no lograr subsanar dicha causa durante este plazo, el vehículo será trasladado a los patios o parqueaderos autorizados.

Los agentes de tránsito podrán retener preventivamente, por un período máximo de veinticuatro (24) horas, los vehículos que generen emisiones fugitivas provenientes de la carga, que excedan el peso bruto vehicular permitido o que la carga no esté lo suficientemente sujetada para garantizar la seguridad de los actores viales. Esta medida deberá ser informada a la autoridad de tránsito competente. La retención preventiva se mantendrá hasta que el infractor tome las medidas adecuadas para evitar dichas emisiones, realice el trasbordo del exceso de peso o sujete de forma segura la carga, sin perjuicio de la aplicación de otras sanciones correspondientes. En su defecto será trasladado a los patios o parqueaderos autorizados.

En aquellos casos en que el Código Nacional de Tránsito determinó en forma expresa la inmovilización del vehículo, esta deberá realizarse con el traslado del vehículo a patios oficiales.

**Parágrafo 1°.** El propietario o administrador del parqueadero autorizado utilizado para este fin, que permita la salida de un vehículo inmovilizado por infracción de las normas de tránsito, sin orden de la autoridad competente, incurrirá en multa de cincuenta (50) salarios mínimos legales mensuales vigentes. Si se tratare de parqueadero autorizado no oficial, incurrirá además en suspensión o cancelación de la autorización del patio, parqueadero autorizado de acuerdo con la gravedad de la falta.

En todo caso, el ingreso del vehículo al lugar de inmovilización deberá hacerse previo inventario de los elementos contenidos en él y descripción del estado exterior.

Este mismo procedimiento se hará a la salida del vehículo. En caso de diferencias entre el inventario de recibo y el de entrega, el propietario o administrador del parqueadero autorizado incurrirá en multa de veinte (20) salarios mínimos legales mensuales vigentes y, adicionalmente, deberá responder por los elementos extraviados, dañados o averiados del vehículo.

**Parágrafo 2°.** La orden de entrega del vehículo se emitirá por la autoridad de tránsito competente a favor del propietario del vehículo o al infractor, quien acreditará tal calidad con la exhibición de medios de prueba documentales. En ningún caso la entrega del vehículo estará condicionada al pago de multas por infracciones de tránsito.

**Parágrafo 3°.** En caso de que no sea posible subsanar la falta debido a que el vehículo se encuentre retenido, la autoridad de tránsito ordenará la entrega del vehículo al propietario o infractor para que pueda ser retirado por sus propios medios. Esto se llevará a cabo previa suscripción de un acta en la cual se comprometa a subsanar la falta en un plazo no mayor a cinco (5) días hábiles. Cuando el vehículo sea de servicio público, se remitirá una copia del acta a la Empresa de Transporte Público a la cual se encuentre afiliado el vehículo. Se considerará como incumplimiento grave sí, luego de transcurridos cinco (5) días hábiles desde la entrega del vehículo y durante el período inmediato de vigencia de la revisión tecno mecánica obligatoria, el vehículo es sorprendido circulando sin haber corregido la infracción que originó su inmovilización inicial. En este caso, se impondrá una multa equivalente a veinte Salarios Mínimos Mensuales Legales Vigentes (20 SMMLV) y se procederá a inmovilizar el vehículo por un período adicional de cinco (5) días.

**Parágrafo 4°.** En el caso de inmovilización de vehículos de servicio público, la empresa transportadora responderá como deudor solidario de las obligaciones que se contraigan, entre ellas las derivadas de la prestación del servicio de grúa y parqueaderos.

La inmovilización o retención a que hacen referencia las normas de transporte se regirán por el procedimiento establecido en este artículo.

**Parágrafo 5°.** Cuando el vehículo no sea llevado a parqueaderos autorizados la inmovilización se hará bajo la responsabilidad del propietario del vehículo o del infractor, para lo cual, el agente de tránsito notificará al propietario o administrador del parqueadero autorizado.

**Parágrafo 6°.** El propietario del vehículo será el responsable del pago al administrador o al propietario del parqueadero por el tiempo que estuvo inmovilizado el vehículo. Los organismos de tránsito deberán garantizar horarios de atención todos los días, incluyendo domingos y festivos, para realizar los trámites necesarios de entrega de los vehículos inmovilizados, de lo contrario deberán asumir el costo del parqueadero de los días en que no presten dicho servicio. La solicitud para retirar el vehículo inmovilizado se realizará de forma virtual y deberá ser recepcionada por el organismo de tránsito competente inmediatamente sea presentada por el propietario del vehículo o infractor, y solucionada a más tardar dentro de las veinticuatro (24) horas siguientes. De no ser así, los costos totales por concepto de parqueadero estarán a cargo del organismo de tránsito involucrado.

**Parágrafo 7°.** Los parqueaderos autorizados deben ser aprobados por el organismo de tránsito correspondiente en resolución que determinará lo atinente.

**Parágrafo 8°.** Los automóviles, camionetas, camperos, motocicletas, motocarros, moto triciclos y cuatrimotos que sean inmovilizados deberán ser trasladados de manera individual en grúas tipo plataforma elevadora y sobre el planchón. Los operarios de estas grúas deberán ser competentes, con conocimientos académicos certificados que garanticen el cuidado de los elementos mecánicos de los vehículos inmovilizados. Así mismo deberán contar con elementos rodantes que eviten el arrastre de las ruedas bloqueadas por los frenos de parqueo o elementos mecánicos cuando el vehículo sea subido a la plataforma. En el caso de vehículos que, debido a su tamaño y características, requieran ser trasladados en otro tipo de grúas, se deberán tomar las medidas necesarias para proteger los componentes mecánicos y prevenir cualquier daño durante el traslado. Será obligatorio desconectar el eje de trasmisión de potencia si los ejes de tracción deben rodar durante el traslado. El no cumplimiento de lo descrito en este Parágrafo acarreara una multa al conductor de la grúa que realice el procedimiento de treinta Salarios Mínimos Diarios Legales Vigentes (30 SMDLV).

**Parágrafo 9°.** Los vehículos de tracción humana o animal, los cuadriciclos, tricimotos, ciclomotores, motociclos, Moped, vehículos autoequilibrados y bicicletas, triciclos o cuatriciclos con o sin pedaleo asistido podrán ser trasladados en cualquier tipo de vehículo de carga autorizado por el Organismo de Tránsito correspondiente para tal fin, garantizando que se cumpla las obligaciones del transportador enunciadas en las normas que le sean aplicables.

**Parágrafo 10°.** Los organismos de tránsito constituirán un fondo rotatorio con recursos provenientes del recaudo por concepto de infracciones de tránsito, cuyo objetivo será garantizar el pago por concepto del servicio de transporte a quien haya

sido autorizado por el organismo de tránsito competente para llevar a cabo la inmovilización de vehículos descritos en el Parágrafo 9° de este Artículo, como también vehículos inutilizables o partes de ellos que no se puedan identificar abandonados en la vía y elementos que sin permiso de la autoridad competente la comunidad instale para bloquear o interferir las vías, dentro de los quince (15) días hábiles siguientes de ser realizado.

**Parágrafo 11°.** En los casos en que las normas exijan la realización de la Revisión Técnica en Identificación de Automotores, dicha revisión será llevada a cabo por la autoridad competente en los parqueaderos autorizados donde se efectúe la inmovilización del vehículo, en un periodo que no podrá ser superior a setenta y dos (72) horas siguientes a la hora en que se realizó la inmovilización. El costo de este procedimiento será responsabilidad del infractor y/o propietario del vehículo y deberá ser cancelado para cumplir con los requisitos necesarios para solicitar la entrega del vehículo.

**Parágrafo 12°.** La inmovilización de un vehículo por transitar en zonas y horarios prohibidos, conforme a este código, se llevará a cabo únicamente en el caso de que la infracción se cometa transitando vías principales, arterias o autopistas.

**Artículo 51.** Sustitúyase el texto del Artículo 127 de la Ley 769 de 2.002 y de su Parágrafo 3°, el cual quedará así:

**Artículo 127. DEL RETIRO DE VEHÍCULOS MAL ESTACIONADOS.**

El vehículo será inmovilizado únicamente en ausencia del conductor si:

- Genera congestión vehicular o representa un riesgo inminente para los actores de la vía.
- Obstruye la libre circulación de paraderos autorizados, garajes, estacionamientos, pasos peatonales e hidrantes.
- Se encuentra estacionado en zonas de seguridad de organismos del estado, zonas de descenso y/o ascenso de pasajeros, de cargue y descargue o de ingreso y/o salida en terminales de transporte, puertos y aeropuertos.
- Se encuentra incumpliendo con el reglamento sobre el horario y costado de estacionamiento descrito en este código.

En todo caso, cualquier vehículo que se encuentre estacionado incumpliendo las normas de tránsito y cuyo conductor se ausente por más de seis (6) horas será considerado abandonado y será inmovilizado. En este caso, la autoridad competente procederá a realizar la Revisión Técnica en Identificación de Automotores en el patio autorizado en que se haga efectiva la inmovilización.

En el evento en que haya lugar al retiro del vehículo, éste será conducido a un parqueadero autorizado cumpliendo lo descrito en el Artículo 125 de este código y los costos de la grúa y el parqueadero correrán a cargo del conductor o propietario del vehículo, incluyendo la sanción pertinente.

**Parágrafo 1º.** Si el propietario del vehículo o el conductor se hace presente en el lugar en donde se ha cometido la infracción, la autoridad de tránsito impondrá el comparendo respectivo y no se procederá al traslado del vehículo a los patios. Esto se dará por entendido una vez el vehículo haya sido separado del piso cumpliendo

las normas dictadas en este código en los casos que el traslado se realice en un vehículo de plataforma o cuando se haya desconectado totalmente el eje trasmisor de potencia en los casos que ello sea requerido por las normas existentes.

**Parágrafo 2º.** Los municipios contratarán con terceros los programas de operación de grúas y parqueaderos. Estos deberán constituir pólizas de cumplimiento y responsabilidad para todos los efectos contractuales, los cobros por el servicio de grúa y parqueadero serán los que determine la autoridad de tránsito local.

**Parágrafo 3º.** Ninguna autoridad de tránsito podrá utilizar cepos, elementos similares o cualquier otra tecnología para bloquear vehículos.

**Artículo 52.** Sustitúyase el texto del Artículo 130 de la Ley 769 de 2.002, el cual quedará así:

**Artículo 130. GRADUALIDAD.** Solo se podrá sancionar a los actores viales que infrinjan los requisitos o realicen conductas prohibidas establecidas en este código, aplicando las sanciones correspondientes igualmente aquí descritas. La gradualidad de la sanción se determinará durante la audiencia de comparecencia, cuando esta sea solicitada por el posible infractor. En esta diligencia, una vez confirmada la infracción, el operador jurídico evaluará el nivel de peligro generado para los actores de la vía y la propiedad, así como la congestión causada por el infractor. En esta etapa, dicho operador podrá optar por convertir la sanción pecuniaria en un llamado de atención verbal, mantener la sanción sin cambios, convertirla en una amonestación de que trata el Artículo 123 del código si el monto de la multa es igual

o superior a quince Salarios Mínimos Diarios Legales Vigentes (15 SMDLV), o en los casos de mayor gravedad rechazar la reducción de la multa descrita en el Artículo 133 del código.

En caso de desacato al requerimiento del agente de tránsito, el monto de la multa se duplicará.

**Artículo 53.** Sustitúyase el texto del Artículo 131 de la Ley 769 de 2.002 y el Artículo 1° de la Resolución 3027 del 2.010 del Ministerio de Transporte, los cuales quedarán así:

**Artículo 131. MULTAS.** Para efectos del presente Artículo se entenderá como vehículos no automotores los siguientes:

- vehículos de tracción humana.
- Bicicletas, triciclos o cuatriciclos con pedaleo asistido.
- Vehículos autoequilibrados.
- Vehículos de tracción animal.

Los vehículos tipo motociclo, ciclomotor, Moped, cuadriciclo y tricimoto, para todo efecto en este Artículo serán vehículos automotores.

El termino “vehículos no automotores destinados al transporte de personas o carga” nombrado en este Artículo, se refiere a triciclos y cuatriciclos de pedaleo asistido o no.

Los infractores de las normas de tránsito serán sancionados con la imposición de multas, de acuerdo con el tipo de infracción así:

**A. Será sancionado con multa equivalente a cuatro Salarios Mínimos Diarios Legales Vigentes (4 SMDLV), el conductor de un vehículo no automotor, que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones:**

A.1. No transitar por la derecha de la vía. Los vehículos no automotores destinados al transporte de personas o carga cuyo conductor no cumpla esta disposición serán inmovilizados. Además, en caso de cometer esta infracción mientras se esté transportando personas, se aplicará al conductor la suspensión de la autorización para transportar personas por un periodo de seis (6) meses, en caso de tenerla. Si el presunto infractor es menor de edad, se procederá a inmovilizar el vehículo no automotor y el agente o policía de tránsito solicitará la intervención de la autoridad competente para restablecer los derechos del menor.

A.2. Agarrarse de otro vehículo en circulación. En todo caso se procederá a realizar la inmovilización del vehículo no automotor. En caso de cometer esta infracción mientras se esté transportando personas, se aplicará al conductor la suspensión de la autorización para transportar personas por un periodo de seis (6) meses, en caso de tenerla. Si el presunto infractor es menor de edad, el agente o policía de tránsito solicitará la intervención de la autoridad competente para restablecer los derechos del menor.

A.3. Transportar personas o cosas que disminuyan su visibilidad o pongan en riesgo la seguridad personal en la conducción. Los vehículos no automotores destinados al transporte de personas o carga cuyo conductor incurra en esta infracción, serán

inmovilizados. Además, en caso de cometer esta infracción mientras se esté transportando personas, se aplicará al conductor la suspensión de la autorización para transportar personas por un periodo de seis (6) meses, en caso de tenerla. Si el presunto infractor es menor de edad, se procederá a inmovilizar el vehículo no automotor y el agente o policía de tránsito solicitará la intervención de la autoridad competente para restablecer los derechos del menor.

A.4. Transitar por andenes y demás lugares destinados al tránsito de peatones montando el vehículo no automotor. Los conductores de vehículos no automotores destinados al transporte de personas o carga que incurran en esta infracción, aunque no transiten montando el vehículo, serán sancionados y el vehículo será inmovilizado. Además, en caso de cometer esta infracción mientras se esté transportando personas, se les aplicará la suspensión de la autorización para transportar personas por un periodo de seis (6) meses, en caso de tenerla. Si el presunto infractor es menor de edad, se procederá a inmovilizar el vehículo no automotor y el agente o policía de tránsito solicitará la intervención de la autoridad competente para restablecer los derechos del menor.

A.5. No respetar las señales y/o normas de tránsito. Los vehículos no automotores destinados al transporte de personas o carga cuyo conductor incurra en esta infracción, serán sujetos a inmovilización. Además, en caso de cometer esta infracción mientras se esté transportando personas, se aplicará al conductor la suspensión de la autorización para transportar personas por un periodo de seis (6) meses, en caso de tenerla. Si el presunto infractor es menor de edad, se procederá a inmovilizar el vehículo no automotor y el agente o policía de tránsito solicitará la intervención de la autoridad competente para restablecer los derechos del menor.

A.6. Transitar sin los dispositivos luminosos requeridos entre las 18:00 y las 6:00 o cuando las condiciones meteorológicas así lo requieran. Esto es, una luz roja en la parte trasera y una luz blanca o amarilla con enfoque mínimo a dos (2) metros hacia adelante Los vehículos no automotores destinados al transporte de personas o carga cuyo conductor incurra en esta infracción, serán sujetos a inmovilización. Además, en caso de cometer esta infracción mientras se esté transportando personas, se aplicará al conductor la suspensión de la autorización para transportar personas por un periodo de seis (6) meses, en caso de tenerla. Si el presunto infractor es menor de edad, se procederá a inmovilizar el vehículo no automotor y el agente o policía de tránsito solicitará la intervención de la autoridad competente para restablecer los derechos del menor.

A.7. Transitar sin dispositivos que permitan la parada inmediata o con ellos, pero en estado defectuoso. En todo caso el vehículo no automotor, será inmovilizado. Además, en caso de cometer esta infracción mientras se esté transportando personas, se aplicará la suspensión de la autorización para transportar personas por un periodo de seis (6) meses, en caso de tenerla. Si el presunto infractor es menor de edad, el agente o policía de tránsito solicitará la intervención de la autoridad competente para restablecer los derechos del menor.

A.8. Transitar por zonas prohibidas. Los vehículos no automotores destinados al transporte de personas o carga cuyo conductor incurra en esta infracción, serán inmovilizados. Además, en caso de cometer esta infracción mientras se esté transportando personas, se aplicará la suspensión de la autorización para transportar personas por un periodo de seis (6) meses, en caso de tenerla. Si el presunto infractor es menor de edad, se procederá a inmovilizar el vehículo no

automotor y el agente o policía de tránsito solicitará la intervención de la autoridad competente para restablecer los derechos del menor.

A.9. Adelantar entre dos (2) vehículos automotores que transiten en sus respectivos carriles. Los vehículos no automotores destinados al transporte de personas o carga cuyo conductor incurra en esta infracción, serán sujetos a inmovilización. Además, en caso de cometer esta infracción mientras se esté transportando personas, se aplicará la suspensión de la autorización para transportar personas por un periodo de seis (6) meses, en caso de tenerla. Si el presunto infractor es menor de edad, se procederá a inmovilizar el vehículo no automotor y el agente o policía de tránsito solicitará la intervención de la autoridad competente para restablecer los derechos del menor.

A.10. Conducir por la vía férrea o por zonas de protección y seguridad. Los vehículos no automotores destinados al transporte de personas o carga cuyo conductor incurra en esta infracción, serán inmovilizados. Además, en caso de cometer esta infracción mientras se esté transportando personas, se aplicará la suspensión de la autorización para transportar personas por un periodo de seis (6) meses, en caso de tenerla. Si el presunto infractor es menor de edad, se procederá a inmovilizar el vehículo no automotor y el agente o policía de tránsito solicitará la intervención de la autoridad competente para restablecer los derechos del menor.

A.11. Transitar por zonas restringidas o por vías de alta velocidad como autopistas vías principales y arterias. Los vehículos no automotores destinados al transporte de personas o carga cuyo conductor incurra en esta infracción, serán inmovilizados. Además, en caso de cometer esta infracción mientras se esté transportando

personas, se aplicará la suspensión de la autorización para transportar personas por un periodo de seis (6) meses, en caso de tenerla. Si el presunto infractor es menor de edad, se procederá a inmovilizar el vehículo no automotor y el agente o policía de tránsito solicitará la intervención de la autoridad competente para restablecer los derechos del menor.

A.12. Quien preste servicio público con vehículos de este tipo sin la debida autorización por parte de la autoridad competente. Quien infrinja esta disposición también será sancionado con la inmovilización del vehículo. Además, el infractor quedará inhabilitado para solicitar la autorización para prestar este tipo de servicio por un periodo de un (1) año, en caso de que ello fuera posible. La duración de la inmovilización será de cinco días en la primera ocasión, veinte días en la segunda, y cuarenta días en la tercera. En caso de que el presunto infractor sea menor de edad, el agente o policía de tránsito solicitará a la autoridad competente su intervención para que le sean reestablecidos los derechos al menor.

A.13. Quien genere daño en cosa ajena por no acatar las normas de tránsito, actuar con imprudencia al conducir o falta de pericia. En todo caso, el vehículo no automotor implicado será inmovilizado. Además, en caso de cometer esta infracción mientras se esté transportando personas, se aplicará la suspensión de la autorización para transportar personas por un periodo de seis (6) meses, en caso de tenerla. En caso de que el presunto infractor sea menor de edad, el agente o policía de tránsito solicitará a la autoridad competente su intervención para que le sean reestablecidos los derechos al menor.

A.14. Por conducir un vehículo no automotor bajo efectos del alcohol o sustancias psicotrópicas. En todo caso se procederá a realizar la inmovilización del vehículo. Además, en caso de cometer esta infracción mientras se esté transportando personas, la multa se duplicará y se aplicará la suspensión de la autorización para transportar personas por un periodo de tres (3) años, en caso de tenerla y por el mismo tiempo quedará inhabilitado para solicitarla, si ello fuera posible. En caso de que el presunto infractor sea menor de edad, el agente o policía de tránsito solicitará a la autoridad competente su intervención para que le sean reestablecidos los derechos al menor.

A.15. Por conducir o transportar personas sin usar los elementos de protección personal o en condiciones y/o acciones que generen riesgo a la integridad física de los actores de la vía. Los vehículos no automotores destinados al transporte de personas o carga que incurran en esta infracción, serán inmovilizados. Además, en caso de cometer esta infracción mientras se esté transportando personas, se aplicará la suspensión de la autorización para transportar personas por un periodo de seis (6) meses, en caso de tenerla. Si el presunto infractor es menor de edad, se procederá a inmovilizar el vehículo no automotor y el agente o policía de tránsito solicitará la intervención de la autoridad competente para restablecer los derechos del menor.

A.16. Por transportar residuos de construcción y excavación. Además, el vehículo será inmovilizado por un periodo de cinco días en la primera ocasión, veinte días en la segunda, y cuarenta días en la tercera. En caso de que el presunto infractor sea menor de edad, el agente o policía de tránsito solicitará a la autoridad competente su intervención para que le sean reestablecidos los derechos al menor.

A.17. Transitar en un vehículo no automotor sin marcación de identificación cuando esta sea obligatoria o Cambiar, eliminar, modificar o adulterar los números de identificación del vehículo no automotor o sus componentes. Igualmente, por no portar el documento que acredite la propiedad. El vehículo no automotor será inmovilizado. En caso de que el presunto infractor sea menor de edad, el agente o policía de tránsito solicitará a la autoridad competente su intervención para que le sean reestablecidos los derechos al menor.

A.18. Transitar con un vehículo no automotor modificado para desplazarse con una ayuda motriz cuya potencia sobrepase la permitida o en ausencia del sistema de pedaleo cuando este sea parte inherente del vehículo. El vehículo no automotor será inmovilizado. En caso de que el presunto infractor sea menor de edad, el agente o policía de tránsito solicitará a la autoridad competente su intervención para que le sean reestablecidos los derechos al menor.

**B. Será sancionado con multa equivalente a ocho Salarios Mínimos Diarios Legales Vigentes (8 SMDLV), el conductor y/o propietario de un vehículo automotor que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones:**

B.1. Conducir un vehículo sin llevar consigo la licencia de conducción, sin embargo, se podrá solicitar a la autoridad de tránsito que realice la consulta a la página web del RUNT. Lo anterior siempre y cuando el conductor logre identificarse de manera física o virtual. El vehículo será retenido preventivamente.

B.2. Conducir un vehículo con la licencia de conducción vencida de acuerdo a lo descrito en el Artículo 22 de este código. El vehículo será inmovilizado.

B.3. Conducir o estacionar un vehículo sin placas o con una sola sin el permiso correspondiente o no portarlas en el extremo delantero o trasero acorde a las normas vigentes. Portar placas que correspondan a otros países sin el permiso vigente expedido por autoridad de tránsito. El vehículo será inmovilizado y se procederá a realizar la Revisión Técnica en Identificación de Automotores por parte de la autoridad competente.

B.4 Portar en el lugar destinado a las placas, distintivos similares a estas o que las imiten. El vehiculó se retendrá preventivamente mientras se subsana la falta.

B.5. Realizar cambios o conversiones en las características morfológicas y/o funcionales principales de un vehículo automotor, cambiar o realizar conversiones a las estructuras que le dan forma, género y utilidad al chasis, sin haber realizado los tramites requeridos para obtener la autorización por la autoridad competente. El vehículo será inmovilizado y se procederá a realizar la Revisión Técnica en Identificación de Automotores por parte de la autoridad competente.

B.6. No informar a la autoridad de tránsito competente el cambio de motor. El vehículo será inmovilizado y se procederá a realizar la Revisión Técnica en Identificación de Automotores por parte de la autoridad competente.

B.7. Transitar en un vehículo automotor con los colores predominantes diferentes a los registrados en la licencia de tránsito o con ellos ocultados, de acuerdo con lo establecido en este Código. Se realizará la retención preventiva si es procedente,

de lo contrario el vehículo será inmovilizado y se procederá a realizar la Revisión Técnica en Identificación de Automotores por parte de la autoridad competente.

B.8. No pagar el peaje en los sitios establecidos.

B.9. Utilizar equipos de sonido a volúmenes que incomoden a los pasajeros de un vehículo de servicio público.

B.10. No llevar el vehículo de servicio público colectivo urbano todos los vidrios transparentes. Conducir un vehículo de servicio público colectivo urbano en servicio, entre las 18:00 y las 6:00 con las luces internas apagadas o con deficiencias que dificulten la visibilidad desde el exterior hacia el interior del vehículo.

B.11. Conducir un vehículo en cuyo parabrisas este instalada publicidad o adhesivos que obstaculicen en forma ostensible el cono de visión perfecta central del conductor o en los vidrios laterales, que afecten la visión de los espejos. Se realizará la retención preventiva mientras se subsana la falta.

B.12. No respetar las normas establecidas por la autoridad competente para el tránsito de cortejos fúnebres.

B.13. No respetar las formaciones de tropas, la marcha de desfiles, procesiones, entierros, filas estudiantiles y las manifestaciones públicas y actividades deportivas, debidamente autorizadas por las autoridades de tránsito.

B.14. Remolcar otro vehículo violando lo dispuesto por este código, así:

a) Remolcar un vehículo con otro vehículo en zona urbana en circunstancia diferente a despejar la vía.

b) Remolcar un vehículo con otro vehículo en zonas rurales sin cumplir con las siguientes condiciones:

1. Cuando el vehículo es halado por medio de cable, la distancia entre los dos (2) vehículos debe estar entre tres (3) y cuatro (4) metros.

2. Los vehículos de más de cinco (5) toneladas no podrán ser remolcados sino mediante una barra o un dispositivo especial.

c) Remolcar un vehículo en horas de la noche, excepto con grúas.

d) No portar el vehículo remolcado una señal de alerta reflectiva en la parte posterior o las luces intermitentes encendidas.

e) Remolcar más de un vehículo a la vez. En caso de los vehículos tipo grúa podrán transportar mas de un vehículo o vehículos con su remolque siempre y cuando el peso total no sobre pase la capacidad máxima del vehículo y únicamente con la autorización expresa de los propietarios o tenedores de los vehículos a transportar.

B.15. Conducir un vehículo de servicio público que no lleve el aviso de tarifas oficiales en condiciones de fácil lectura para los pasajeros o poseer este aviso deteriorado o adulterado. En caso de vehículos tipo taxi, no se aplicará sanción, ni será obligatorio portar el tarjetón o aquello que lo sustituya, cuando se este realizando alguna movilidad dentro de comunidades virtuales moderadas por una plataforma o sistema tecnológico autorizado para ello.

B.16. Permitir que, en un vehículo de servicio público para transporte de pasajeros, se lleven objetos o animales domésticos sin las medidas necesarias que garanticen, seguridad, salubridad, tranquilidad y comodidad a los pasajeros. No llevar el equipaje de los pasajeros en la bodega, baúl o parrilla.

B.17. Abandonar un vehículo de servicio público con pasajeros.

B.18. Por conducir un vehículo sin cumplir con lo estipulado en este código en cuanto a las exigencias de las llantas, defectos en los rines o tuercas de sujeción. Se realizará la retención preventiva del vehículo mientras la falta es subsanada.

B.19. Realizar el cargue o descargue de un vehículo en sitios y horas prohibidas por las autoridades competentes, de acuerdo con lo establecido en las normas correspondientes.

B.20. Transportar carne, pescado o alimentos fácilmente corruptibles, en vehículos que no cumplan las condiciones fijadas por el Ministerio de Transporte. No cumplir lo requerido en el Artículo 84A. Se realizará la retención preventiva del vehículo mientras se subsana la falta.

B.21. Lavar vehículos en vía pública, en ríos, en canales y en quebradas. Excepto que se haga en vías residenciales, únicamente por el propietario o tenedor, usando elementos que permitan el ahorro de agua y que no se genere ningún tipo de contaminación ambiental.

B.22. No respetar las formaciones en sitios de acopio, ingresos o salidas de establecimientos públicos o privados.

B.23. Por conducir o estacionar en vía pública o privada abierta al público, un vehículo utilizando equipos de amplificación de sonido, cuya potencia esté dirigida al exterior del vehículo a volúmenes que superen de forma ostensible los decibeles máximos establecidos por las autoridades ambientales.

B.24. No respetar las normas para realizar o permitir la maniobra de adelantamiento, cuando esta sea posible, descritas en este código.

B.25. Conducir o estacionar un vehículo tipo automóvil campero o camioneta en vía pública o privada abierta al público sin los elementos de protección en las puertas para evitar generar daños a otros vehículos en sitios de estacionamiento.

**C. Será sancionado con multa equivalente a quince Salarios Mínimos Diarios Legales Vigentes (15 SMDLV), el conductor y/o propietario de un vehículo automotor que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones:**

C.1. Presentar licencia de conducción adulterada o ajena, lo cual dará lugar a la inmovilización del vehículo, se procederá a realizar la Revisión Técnica en Identificación de Automotores por parte de la autoridad competente y se pondrá en conocimiento de la Fiscalía General de la Nación para lo de su competencia.

C.2. Por estacionar un vehículo en los siguientes sitios prohibidos:

a) Sobre andenes, zonas verdes o sobre espacio público destinado para peatones, recreación o conservación natural o hidrológica.

b) En vías arterias, autopistas, zonas de seguridad, o dentro de un cruce.

c) En vías principales y colectoras en las cuales expresamente se indique la prohibición o la restricción en relación con horarios o tipos de vehículos.

d) En puentes, viaductos, túneles, pasos bajos, estructuras elevadas o en cualquiera de los accesos a estos.

e) En zonas expresamente destinadas para estacionamiento o parada de cierto tipo de vehículos, incluyendo las paradas de vehículos de servicio público, o para limitados físicos.

f) En carriles dedicados al transporte masivo sin autorización.

g) A una distancia mayor de treinta (30) centímetros de la acera o menor a cinco (5) metros de la intersección.

h) En doble fila de vehículos estacionados, o frente a hidrantes y entradas de garajes.

i) En curvas.

j) Donde interfiera con la salida de vehículos estacionados.

k) Donde las autoridades de tránsito lo prohíban.

l) En zona de seguridad y de protección de la vía férrea, en la vía principal, vías secundarias, apartaderos, estaciones y anexidades férreas.

m) En los lugares de comercio u obras de construcción de los perímetros urbanos con el objeto de cargar o descargar, fuera de las zonas y horarios determinados para tal fin.

n) En el costado de la vía no permitido para estacionar.

C.3. Por bloquear de forma intencional o por acción u omisión una calzada o una intersección con un vehículo. Hacer doble fila en cruces de giro o en intersecciones de cambio de calzada interfiriendo el paso de los demás, excepto donde este expresamente permitido.

C.4 Estacionar un vehículo sin tomar las siguientes precauciones y obligaciones:

a) En caso de varada no dar aviso al organismo de tránsito competente.

b) En autopistas y zonas rurales, estacionarse dentro de la vía cuando se cuenta con espacios para estacionar por fuera de esta.

c) No colocar las señales reflectivas de peligro si es de día o las luces de estacionamiento y señales luminosas de peligro si es de noche.

d) En caso de reparaciones en vía pública, en los perímetros rurales, no colocar las señales de peligro a distancia entre cincuenta (50) y cien (100) metros adelante y atrás del vehículo.

e) En las zonas de estacionamiento prohibido, permanecer por un tiempo superior a 30 minutos, tiempo necesario para su remolque.

C.5. No reducir a la velocidad a treinta (30) kilómetros por hora o menos en las siguientes situaciones:

a) En lugares de concentración de personas y en zonas residenciales.

b) En las zonas escolares en los horarios y días de funcionamiento de la institución educativa.

c) Cuando se reduzcan las condiciones de visibilidad.

d) Cuando las señales de tránsito así lo ordenen.

e) En proximidad a una intersección

f) Cuando transite por cruces de hospitales o terminales de pasajeros.

g) No reducir la velocidad a veinte (20) o diez (10) kilómetros por hora según dispongan las normas o en zonas y situaciones donde rija la señal SRO 030 uno a uno (paso alternado), incluso en ausencia física de dicha señal.

C.6. No atender las señales impartidas, para regular el tráfico por la fuerza pública, el personal encargado de control de tráfico en obras o ciudadanos que eventualmente en cumplimiento de las normas, lo estén realizando.

C.7. Dejar de señalizar:

a) Con las luces direccionales la maniobra de giro o de cambio de carril.

b) Mediante señales manuales, solo en caso de emergencia, y ante la imposibilidad de utilizar las señales direccionales, para cruzar a la izquierda o cambio de carril, para lo cual sacará el brazo izquierdo y lo extenderá horizontalmente.

c) Mediante señales manuales, solo en caso de emergencia, y ante la imposibilidad de utilizar las señales direccionales para indicar cruce a la derecha, cambio de carril, para lo cual sacará el brazo izquierdo formando escuadra con la mano hacia arriba.

d) Mediante señales manuales, solo en caso de emergencia, y ante la imposibilidad de utilizar las señales direccionales para indicar reducción de velocidad o detención del vehículo, para lo cual sacará el brazo izquierdo formando escuadra con la mano hacia abajo.

e) En carreteras o vías rápidas, la indicación intermitente de la señal direccional por lo menos con sesenta (60) metros de antelación al giro, y en zonas urbanas, por lo menos con treinta (30) metros de antelación.

f) Mediante señales manuales al peatón que tiene preferencia al paso de la vía, una vez detenido el vehículo y siempre y cuando esté cruzando por una zona demarcada en vías de baja velocidad.

C.8. Transitar sin los dispositivos luminosos requeridos; no llevar los vehículos de servicio público y oficial, un aviso visible tanto en el interior como en el exterior en el que se señale el número telefónico del centro de llamadas contratado por la Superintendencia de Puertos y Transporte o los vehículos de servicio público no llevar además marcado en los costados y en el techo el número de la placa o los demás elementos determinados en este código. No llevar marcado el numero de la

placa en un semi remolque o remolque liviano del vehículo que lo remolca, como lo exige este código.

C.9. No respetar las señales de detención en el cruce de una línea férrea a una distancia mínima de cinco (5) metros de la vía férrea o conducir por la vía férrea o por las zonas de protección y seguridad de ella.

C.10. Conducir un vehículo con una o varias puertas abiertas.

C.11. Estacionar o conducir en vía pública o privada abierta al público un vehículo con placas adulteradas, alteradas, falsas, portarlas con obstáculos o en condiciones que dificulten su plena identificación. Portar las placas sobre mecanismos movibles que se puedan utilizar para evadir la identificación de estas. En este caso el vehículo será inmovilizado y se procederá a realizar la Revisión Técnica en Identificación de Automotores por parte de la autoridad competente. De ser procedente, se pondrá en conocimiento de la Fiscalía General de la Nación.

C.12. Proveer de combustible un vehículo automotor con el motor encendido, con pasajeros a bordo cuando el vehículo es de servicio público de radio de acción nacional, transporte especial y escolar o proveer de combustible un vehículo de radio de acción metropolitano, distrital o municipal mientras que estén prestando el servicio.

C.13. Conducir un vehículo automotor sin las adaptaciones pertinentes, cuando el conductor padece de limitación física.

C.14. Transitar con un vehículo automotor por los siguientes sitios restringidos o en horas prohibidas por la autoridad competente:

a) Por la zona de seguridad y protección de la vía férrea. En este caso el vehículo será inmovilizado.

b) Por los andenes o aceras o puentes de uso exclusivo para los peatones. En este caso el vehículo será inmovilizado.

c) por las ciclorrutas o ciclovías. En este caso el vehículo será inmovilizado.

d) Sobre las aceras y zonas de seguridad, salvo en el caso de entrada a garajes o sitios de estacionamiento

e) Durante los días y horas prohibidas por la autoridad competente. Si la infracción ocurre en autopistas vías arterias o principales el vehículo será inmovilizado.

f) Transitar en un vehículo con el aviso de 'VEHÍCULO CON PRELACIÓN' en carriles y horarios en que exista esta condición sin cumplir las características reglamentadas en este código. Se realizará la retención preventiva mientras se subsana la falta.

g) Transitar por los carriles exclusivos.

h) Transitar por los carriles preferenciales en las horas en que este funcione sin cumplir las condiciones para hacerlo.

i) Transitar sobre las bermas. Será excepción, los vehículos de emergencia y rescate, así como bicicletas, triciclos, cuatriciclos, vehículos autoequilibrados, motocicletas, motociclos, ciclomotores o Mopeds que lo hagan de manera individual y sin causar riesgos.

C.15. Conducir un vehículo de servicio público o un vehículo de servicio particular con el cual se esté realizando transporte escolar, excediendo la capacidad autorizada en la licencia de tránsito o tarjeta de operación. Por Conducir un vehículo de servicio particular cuando el sobrecupo sea más del cincuenta por ciento (50%) de lo autorizado en la licencia de tránsito.

C.16. Conducir un vehículo prestando un servicio escolar sin el permiso respectivo o los distintivos reglamentarios.

C.17. Circular con combinaciones de vehículos de dos (2) o más unidades remolcadas, sin autorización especial de autoridad competente.

C.18. Conducir vehículos autorizados para brindar servicios públicos individuales o similares cobrando a los usuarios más allá de lo establecido por la entidad competente o la plataforma digital autorizada a través de la cual se esté ofreciendo el servicio. Prestar este tipo de servicio con un vehículo que no cumpla con los estándares de calidad y seguridad, tanto en aspectos higiénicos como físicos.

C.19. Dejar o recoger pasajeros en sitios distintos de los demarcados por las autoridades de tránsito, sitios prohibidos para ello, sitios donde sea prohibido detenerse, carriles diferentes al carril derecho, por la izquierda de la calzada y a mas de treinta (30) centímetros del andén.

C.20. Conducir un vehículo de carga en que se transporten materiales de construcción o a granel sin las medidas de protección, higiene y seguridad ordenadas; que no esté debidamente empacada, rotulada, embalada y cubierta conforme a la normatividad técnica nacional cuando este aplique, de acuerdo con

las exigencias propias de su naturaleza, de manera que cumpla con las medidas de seguridad vial y la normatividad ambiental. Además, se inmovilizará el vehículo preventivamente hasta tanto se remedie la situación.

C.21. No asegurar la carga para evitar que se caigan en la vía las cosas transportadas. Además, se inmovilizará el vehículo preventivamente hasta tanto se remedie la situación.

C.22. Transportar carga de dimensiones a lo autorizado sin cumplir con los requisitos exigidos. Además, el vehículo será inmovilizado preventivamente hasta que se remedie dicha situación.

C.23. El conductor que aún, no siendo el infractor causante de un choque no haya hecho lo suficiente para evitarlo.

C.24. Conducir motocicleta, mototriciclo, cuatrimoto, motociclo, ciclomotor, Moped, tricimoto o cuadriciclo sin observar las siguientes normas y demás establecidas en este código:

a) Transitar ocupando un carril, observando lo dispuesto en los artículos 60 y 68 del presente Código, así:

1. Ocupar el carril dentro de las líneas de demarcación, y atravesarlos solamente para efectuar maniobras de adelantamiento o de cruce.

2. En una vía de sentido único de tránsito, con velocidad reglamentada para sus carriles, los vehículos utilizarán el carril de acuerdo con su velocidad de marcha.

3. En una vía de sentido único de tránsito, donde los carriles no tengan reglamentada su velocidad, los vehículos transitarán por el carril derecho y los demás carriles se emplearán para maniobras de adelantamiento.

4. En una vía de doble sentido de tránsito con dos (2) carriles, el vehículo deberá transitar por el carril de su derecha y utilizar con precaución el carril de su izquierda para maniobras de adelantamiento y respetar siempre la señalización respectiva.

5. En una vía de doble sentido de tránsito con tres (3) carriles los vehículos deberán transitar por los carriles extremos que queden a su derecha; el carril central sólo se utilizará en el sentido que señale la autoridad competente.

6. En una vía de doble sentido de tránsito con cuatro (4) carriles, los carriles exteriores se utilizarán para el tránsito ordinario de vehículos, y los interiores, para maniobras de adelantamiento o para circular a mayores velocidades dentro de los límites establecidos.

7. Transitar en motocicletas y motociclos o similares por las ciclorrutas o ciclovías. Además, el vehículo será inmovilizado.

b) Podrán llevar un acompañante en su vehículo, el cual también deberá utilizar casco y la prenda reflectiva exigida para el conductor. No podrá el conductor ni el acompañante portar el casco en sitios en que la autoridad competente lo haya prohibido.

c) Deberán usar de acuerdo con lo estipulado para vehículos automotores, las luces direccionales. De igual forma utilizar, en todo momento, los espejos retrovisores.

d) Deberán transitar con las luces delanteras y traseras encendidas cuando las normas lo requieran.

e) Los conductores y los acompañantes cuando hubiere, deberán utilizar casco de seguridad y en él, conforme a la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte. Los conductores pertenecientes a la fuerza pública, en el casco se identificarán con el número interno asignado por la respectiva institución. La no utilización del casco de seguridad cuando corresponda dará lugar a la inmovilización preventiva del vehículo.

f) 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. Portar el casco del acompañante de forma tal que genere riesgo de daños materiales a los demás vehículos

g) Los conductores de estos tipos de vehículos y sus acompañantes deben vestir chalecos o chaquetas reflectivas de identificación que deben ser visibles cuando se conduzca entre las 18:00 y las 6:00 horas del día siguiente, y siempre que la visibilidad sea escasa.

h) No deben sujetarse de otro vehículo o viajar cerca de otro carruaje de mayor tamaño que lo oculte de la vista de los conductores que transiten en sentido contrario.

i) No deben transitar sobre las aceras, lugares destinados al tránsito de peatones y por aquellas vías en donde las autoridades competentes lo prohíban. Deben

conducir en las vías públicas permitidas o, donde existan, en aquellas especialmente diseñadas para ello.

j) Deben respetar las señales, normas de tránsito y límites de velocidad.

k) No deben adelantar a otros vehículos por la derecha o entre vehículos que transiten por sus respectivos carriles. Siempre utilizarán el carril libre a la izquierda del vehículo a sobrepasar.

l) Deben usar las señales manuales detalladas en este código.

C.25. Transitar sin atender alguna de las normas establecidas en este código sobre el uso de los carriles o alguna de las siguientes reglas:

a) Cuando hubiere más de un carril, por el carril izquierdo de la vía a velocidad que entorpezca el tránsito de los demás vehículos.

b) En una vía de sentido único de tránsito, con velocidad reglamentada para sus carriles, los vehículos utilizarán el carril de acuerdo con su velocidad de marcha.

c) En una vía de sentido único de tránsito, donde los carriles no tengan reglamentada su velocidad, los vehículos transitarán por el carril derecho y los demás carriles se emplearán para maniobras de adelantamiento.

d) En una vía de doble sentido de tránsito con dos (2) carriles. El vehículo deberá transitar por el carril de su derecha y utilizar con precaución el carril de su izquierda para maniobras de adelantamiento y respetar siempre la señalización respectiva.

e) En una vía de doble sentido de tránsito con tres (3) carriles. Los vehículos deberán transitar por los carriles extremos que queden a su derecha; el carril central sólo se utilizará en el sentido que señale la autoridad competente.

f) En una vía de doble sentido de tránsito con cuatro (4) carriles. Los carriles exteriores se utilizarán para el tránsito ordinario de vehículos, y los interiores, para maniobras de adelantamiento o para circular a mayores velocidades dentro de los límites establecidos.

C.26. Transitar en vehículos de 3.5 o más toneladas por el carril izquierdo de la vía cuando hubiere más de un carril. No habrá sanción en los siguientes casos:

a) En las vías de dos carriles cuando se esté en proximidad de ingreso de una vía.

b) Para evitar obstáculos o baches en la vía.

c) En presencia continua de ciclistas.

d) Que haya alta posibilidad de encontrar vehículos detenidos en el carril derecho.

e) Cuando haya concentración de peatones en el andén continuo al carril derecho.

C.27. Conducir un vehículo cuya carga o pasajeros obstruyan la visibilidad del conductor hacia el frente, atrás o costados, o impidan el control sobre el sistema de dirección, frenos o seguridad. Además, el vehículo será inmovilizado hasta tanto se remedie la situación.

C.28. Hacer uso de dispositivos sonoros y/o luminosos con colores y características propios de vehículos de emergencia sin serlo, así como usar las luces de

emergencia permitidas sin motivo alguno o en vehículos de emergencia sin una urgencia manifiesta o vital o con colores que no correspondan. Transitar por la vía pública en vehículos agrícolas e industriales autopropulsados, en vehículos que transporten cargas extra dimensionadas y en vehículos que los escolten, en vehículos recolectores de basura en labores de recogida y grúas en servicio, sin luces de emergencia o con estas apagadas. Hacer uso de cornetas en sitios prohibidos. Portar sistemas de alerta auditiva en potencia, ubicación y cantidad no permitidos. Uso e instalación, en cualquier vehículo destinado a la circulación en vías públicas, de toda clase de dispositivos o accesorios diseñados para producir sonidos, que generen un nivel de ruido mas allá del permitido.

C. 29. Conducir un vehículo a velocidad superior a la máxima permitida, la cual deberá estar señalizada en forma sectorizada, no obstante, esta no podrá ser superior a:

a) En vías urbanas del Distrito o Municipio respectivo a una velocidad superior a los ochenta (80) kilómetros por hora;

b) En las vías urbanas, los vehículos de servicio público, de carga y de transporte escolar, a una velocidad superior a sesenta (60) kilómetros por hora.

c) En las carreteras nacionales y departamentales las velocidades autorizadas, en ningún caso podrá sobrepasar los 120 kilómetros por hora;

d) En las carreteras nacionales y departamentales para el servicio público de carga y de transporte de servicio especial realizando transporte escolar, el límite de velocidad en ningún caso podrá exceder los ochenta (80) kilómetros por hora.

C.30. No atender la señal de ceda el paso. No respetar la señal uno a uno SRO-03 (paso alternado) en el encauzamiento longitudinal, diagonal o lateral aun así que no exista físicamente. No acatar las normas en cuanto al ingreso y tránsito de las glorietas.

C.31. No acatar las señales o requerimientos impartidos por los agentes de tránsito.

C.32. No respetar el paso de peatones que cruzan una vía en sitio permitido para ellos o no darles la prelación en las franjas para ello establecidas.

C.33. Poner un vehículo en marcha sin las precauciones para evitar choques.

C.34. Reparar un vehículo en las vías públicas, parque, acera, zona de seguridad y protección de la vía férrea, en los patios de maniobras de las estaciones, los apartaderos y demás anexidades ferroviarias o hacerlo en caso de fuerza mayor sin atender el procedimiento señalado en este código. Reiniciar la marcha sin proceder a limpiar los derrames o manchas de lubricantes y combustibles que se hubieran ocasionado o sin despejar la vía de elementos utilizados o fragmentos en caso de accidente de tránsito.

C.35. No realizar la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes en los plazos estipulados en este código, en cuyo caso el vehículo será inmovilizado. Cuando aun portando los certificados correspondientes, no se cumple con las siguientes condiciones técnico-mecánicas:

1. Adecuado estado de la carrocería. Que no presente fallas estructurales que puedan ser un riego ostensible para la integridad física de los actores viales.

2. El buen funcionamiento de los dispositivos utilizados para el cobro en la prestación del servicio público.

3. En cuanto a fugas de fluidos del tren motriz.

C.36. Transportar carga en contenedores sin los dispositivos especiales de sujeción. El vehículo será inmovilizado preventivamente hasta subsanar la falta.

C.37. Autorizar viajar a pasajeros menores de dieciséis (16) años en el platón de una camioneta picó, en la plataforma de un vehículo de carga, en los estribos, dentro de la carpa o contenedor, trátese de furgón o plataforma de estacas. El vehículo será inmovilizado preventivamente hasta subsanar la falta.

C.38. Usar sistemas móviles de comunicación o teléfonos instalados en los vehículos al momento de conducir, exceptuando si estos son utilizados con accesorios o equipos auxiliares que permitan tener las manos libres.

C.39. Vulnerar las reglas de estacionamiento contenidas en el artículo 77 de este Código. En autopistas y zonas rurales, los vehículos podrán estacionarse únicamente por fuera de la vía colocando en el día señales reflectivas de peligro, y en la noche, luces de estacionamiento y señales luminosas de peligro.

C.40. Los conductores con movilidad normal que estacionen sus vehículos en lugares públicos de estacionamiento, específicamente demarcados con el símbolo internacional de accesibilidad para los automotores que transporten o sean conducidos por personas con movilidad reducida o vehículos para centros de educación especial o de rehabilitación.

C.41. Transitar con un vehículo automotor que presente alguna falla en el sistema de frenos. Deberá existir soporte técnico que lo demuestre. El vehículo será inmovilizado.

C.42. operar de manera errónea el sistema de frenos. Deberá existir soporte técnico o material audiovisual que lo demuestre. Si la infracción es por alta temperatura en el sistema de frenos, se realizará la inmovilización preventiva.

**D. Será sancionado con multa equivalente a treinta Salarios Mínimos Diarios Legales Vigentes (30 SMDLV), el conductor y/o propietario de un vehículo automotor que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones:**

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

D.2. Conducir sin portar los seguros ordenados por la ley. Además, el vehículo será inmovilizado. Sin embargo, se podrá solicitar a la autoridad de tránsito que revise el resultado de la consulta a la página web del RUNT.

D.3. Transitar en sentido contrario al estipulado para la vía, o por el carril izquierdo cuando en vías de doble sentido el tráfico se encuentre lento o detenido por algún motivo.

D.4. No detenerse ante una luz roja o amarilla de semáforo, una señal de “PARE” o un semáforo intermitente en rojo.

D.5. Conducir un vehículo sobre, aceras, plazas, vías peatonales, separadores, bermas, demarcaciones de canalización, zonas verdes o vías especiales para vehículos no motorizados.

D.6. Adelantar a otro vehículo en berma, túnel, puente, curva, pasos a nivel y cruces no regulados, al aproximarse a la cima de una cuesta o donde la señal de tránsito correspondiente lo indique, según lo descrito en este código.

D.7. Conducir realizando maniobras altamente peligrosas e irresponsables que pongan en peligro a las personas o las cosas. Acercar el vehículo en forma temerosa a otro vehículo, ciclista o peatón, o colocarse delante de otro vehículo con la mera intención de entorpecer el libre tránsito de este.

D.8. Conducir un vehículo sin luces o sin los dispositivos luminosos de posición, direccionales o de freno descritos en este código, o con dos (2) o mas de ellas dañadas o sin cumplir las disposiciones y prohibiciones sobre el tema, descritos en este código, en las horas o circunstancias señaladas a continuación. Además, el vehículo será inmovilizado preventivamente:

a) No tener encendidas las luces exteriores a partir de las dieciocho (18) horas hasta las seis (6) horas del día siguiente, y cuando las condiciones de visibilidad sean adversas o en los horarios de excepción que fijen las autoridades de tránsito;

b) Hacer uso de luces exploradoras sin cumplir los requerimientos o incumpliendo las prohibiciones que sobre el tema están descritos en este código.

c) Usar la luz plena o alta, fuera del perímetro urbano, cuando se aproxime un vehículo en sentido contrario o cuando la autoridad lo indique mediante la señal de

tránsito correspondiente, o cuando la luz plena alcance un vehículo que transite adelante y pueda perturbar su conducción.

d) No utilizar las señales direccionales de su vehículo para dar un giro o para cambiar de carril. En caso de emergencia, y ante la imposibilidad de utilizar las señales direccionales no utilizar señales manuales.

e) No utilizar la señal luminosa intermitente que corresponda, al detener su vehículo en la vía pública, no orillarse al lado derecho de la vía y efectuar maniobras que pongan en peligro a las personas o a otros vehículos.

D.9. No permitir el paso de los vehículos de emergencia o con prelación, o no guardar mínimo diez (10) metros de espaciamiento con ellos.

D.10. Conducir un vehículo para transporte escolar con exceso de velocidad.

D.11. Permitir el servicio público de pasajeros que no tenga las salidas de emergencia exigidas. No portar los elementos para el equipaje de mano descritos en este código. En este caso, la multa se impondrá solidariamente a la empresa a la cual esté afiliado y al propietario. Si se tratare de vehículo particular, se impondrá la sanción solidariamente al propietario.

D.12. Conducir un vehículo que, sin la debida autorización, se destine a un servicio diferente de aquel para el cual tiene licencia de tránsito.

D.13. En caso de transportar carga con peso superior al autorizado el vehículo será inmovilizado preventivamente y el exceso deberá ser transbordado.

D.14. Las autoridades de tránsito ordenarán la inmovilización inmediata de los vehículos que usen para su movilización combustibles no regulados como gas propano u otros que pongan en peligro la vida de los usuarios o de los peatones.

D.15. Cambio del recorrido o trazado de la ruta para vehículo de servicio de transporte público de pasajeros, autorizado por el organismo de tránsito correspondiente. Como excepción, los vehículos de servicio público de pasajeros intermunicipal podrán optar eventualmente por la ruta mas eficiente y segura siempre y cuando en el recorrido desde el punto de desvío al punto de reingreso a la ruta no se realicen escalas. En este caso, la multa se impondrá solidariamente a la empresa a la cual esté afiliado el vehículo y al propietario.

D.16. Realizar el traslado de vehículos inmovilizados por las autoridades de tránsito sin cumplir lo descrito en este código.

**E. Será sancionado con multa equivalente a cuarenta y cinco Salarios Mínimos Diarios Legales Vigentes (45 SMDLV), el conductor y/o propietario de un vehículo automotor que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones:**

E.1. Proveer combustible a vehículos de servicio público con pasajeros a bordo.

E.2 Negarse a prestar el servicio público sin causa justificada, siempre que dicha negativa cause alteración del orden público.

E.3. Conducir en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias alucinógenas, se atenderá a lo establecido en el artículo 152 de este código. Si se trata de conductores de vehículos de servicio público, de transporte escolar o de instructor de conducción, la multa pecuniaria y el período de suspensión de la

licencia se duplicarán. En todos los casos de embriaguez el vehículo será inmovilizado y el estado de embriaguez o alcoholemia se establecerá mediante una prueba que no cause lesión, la cual será determinada por el Instituto de Medicina Legal y Ciencias Forenses.

E.4. Transportar en el mismo vehículo y al mismo tiempo personas y sustancias peligrosas como explosivos, tóxicos, radiactivos, combustibles no autorizados, etc. En estos casos se suspenderá la licencia por un (1) año y por dos (2) años cada vez que reincida. El vehículo será inmovilizado por un (1) año cada vez.

E.5. En caso de generar daño a cosa o lesiones personales o fatales en la vía pública, privada abierta al público o en sitios de parqueaderos conduciendo un vehículo automotor y el conductor causante huya del lugar para evitar su responsabilidad. En caso de daños materiales el vehículo será inmovilizado cinco (5) días la primera vez y diez (10) días si existe reincidencia, donde le será realizada la Revisión Técnica en Identificación de Automotores por parte de la autoridad competente. En caso de lesiones personales o fatales, el vehículo se pondrá a disposición de la autoridad judicial competente. Además, se aplicarán las demás sanciones conforme esta descrito en este Código. Esto sin perjuicio de las demás acciones civiles y penales que puedan aplicar al caso.

E.6. Cuando un conductor de vehículo automotor, de tracción humana o animal, lance injurias, intimide o permita a sus acompañantes lanzar injurias o intimidar a otros conductores, peatones o ciclistas. Esto sin perjuicio de las demás acciones penales que puedan aplicar al caso.

E.7. Incurrir en alguna de las infracciones ambientales a que se refiere este código en el Articulo 122. El vehículo será inmovilizado.

E.8. Transgredir alguna norma de tránsito, provocando un accidente o choque.

**F. Infracciones en que incurren los peatones y que dan lugar a la imposición de un Salario Mínimo Diario Legal Vigente (1 SMDLV):**

F.01. Invadir la zona destinada al tránsito de vehículos, transitar en esta en patines, monopatines, patinetas o similares.

F.02. Llevar, sin las debidas precauciones, elementos que puedan obstaculizar o afectar el tránsito.

F.03. Cruzar por sitios no permitidos o transitar sobre el guardavías del ferrocarril.

F.04. Colocarse delante o detrás de un vehículo que tenga el motor encendido.

F.05. Remolcarse de vehículos en movimiento.

F.06. Actuar de manera que ponga en peligro su integridad física.

F.07. Cruzar la vía atravesando el tráfico vehicular en lugares en donde existen pasos peatonales.

F.08. Ocupar la zona de seguridad y protección de la vía férrea, la cual se establece a una distancia no menor de doce (12) metros a lado y lado del eje de la vía férrea.

F.09. Subirse o bajarse de los vehículos, estando estos en movimiento, cualquiera que sea la operación o maniobra que estén realizando.

F.10. Transitar por los túneles, puentes y viaductos de las vías férreas.

F.11 En relación con el STTMP, estos no deben ocupar la zona de seguridad y corredores de tránsito de los vehículos del STTMP, fuera de los lugares expresamente autorizados y habilitados para ello.

F.12. Dentro del perímetro urbano, el cruce debe hacerse sólo por las zonas autorizadas, como los puentes peatonales, los pasos peatonales y las bocacalles.

F.13. transportarse en los platones de camionetas carrocerías de vehículos de carga y estribos sin la autorización del conductor.

F.14. transportarse sin utilizar el cinturón de seguridad cuando este sea de uso obligatorio.

F.15. El pasajero o peatón, que obstaculice, perjudique o ponga en riesgo a las demás personas o que no cumpla las normas y señales de tránsito que le sean aplicables o no obedezca las indicaciones que les den las autoridades de tránsito.

F.16. El pasajero que sea sorprendido fumando en un vehículo de servicio público. Será obligado a abandonar el automotor.

F.17. El pasajero que profiera expresiones injuriosas o groseras, promueva riñas o cause cualquier molestia a los demás pasajeros, además la orden de abandonar el vehículo, sin perjuicio de las demás sanciones a que haya lugar.

**G. Serán sancionados con un Comparendo Pedagógico Condicional, conforme a las condiciones establecidas en el Artículo 123A de este código**

**los conductores, ciclistas, peatones o pasajeros que incumplan las normas durante los primeros quince (15) días calendario de ser promulgadas. En el comparendo, se deberá destacar el código de la infracción y se anotará la categoría G.**

**H. Las siguientes infracciones en que incurran el conductor, el pasajero o el peatón serán sancionadas con amonestación, conforme a lo descrito en el Artículo 123 de este código:**

H.01. Circular portando defensas rígidas diferentes de las instaladas originalmente por el fabricante. Además, el vehículo será inmovilizado preventivamente hasta que sean retiradas.

H.02. El conductor que no porte la licencia de tránsito, sin embargo, se podrá solicitar a la autoridad de tránsito que revise el resultado de la consulta a la página web del RUNT. Esto condicionado a que el conductor logre identificarse ante la autoridad de tránsito de forma física o virtual. El vehículo será retenido preventivamente.

H.03. El conductor que transite o estacione en vía pública o privada abierta al público con una o las dos placas retocadas.

H.04. El conductor que no respete los derechos e integridad de los peatones.

H.05. Llevar niños menores de diez (10) años en el asiento delantero cuando exista la posibilidad de que sean transportados en las sillas traseras.

H.06. El conductor que no tome las medidas necesarias para evitar el movimiento de vehículo estacionado. En vehículo de tracción animal no bloquear las ruedas para evitar su movimiento.

H.07 El conductor que autorice viajar a pasajeros cuya edad sea dieciséis (16) años o mas en la parte exterior del vehículo, fuera de la cabina o en los estribos de los mismos. Además, el vehículo será inmovilizado preventivamente hasta que se subsane dicha situación.

H.08. No utilizar el cinturón de seguridad por parte del conductor o en el caso de vehículos de servicio particular, cuando el pasajero que viaje sin utilizar el cinturón de seguridad sea menor de dieciséis (16).

H.09. No portar el equipo de prevención y seguridad y/o el equipo de prevención de contaminación ambiental según lo establecido en este código.

H.10. Conducir un vehículo de pasajeros de servicio particular excediendo la capacidad permitida hasta en un cincuenta por ciento (50%) de lo permitido en la licencia de tránsito.

H.11. Viajar con menores de dos (2) años solos en el asiento posterior sin hacer uso de una silla que garantice su seguridad y que permita su fijación a él..

H.12. Transitar en vehículos de alto tonelaje por las vías de sitios que estén declarados o se declaren como monumentos de conservación histórica.

H.13. Las demás conductas que constituyan infracción a las normas de tránsito y que no se encuentren descritas en este Artículo.

H.14. Impartir en vías públicas enseñanza práctica para conducir, sin estar autorizado para ello.

H.15. El conductor que sea sorprendido fumando mientras conduce.

**I. Infracciones de tránsito que dan lugar a la imposición de sanciones pecuniarias de diferente monto:**

I.01. Quien incumpla la obligación consagrada en el Artículo 21 de este código, y se le compruebe que en caso de un accidente la deficiencia de carácter orgánico o funcional fue su causa, el conductor se hará acreedor a una multa de hasta cien Salarios Mínimos Diarios Legales Vigentes (100 SMDLV) y a la suspensión de la licencia de conducción hasta por cinco (5) años.

**J. Otras infracciones de competencia de las autoridades de tránsito.**

J.01. El particular u organismo estatal que dañe, retire o modifique las señales u otros elementos reguladores o indicadores del tráfico en las ciudades, será sancionado con multa equivalente a tres Salarios Mínimos Mensuales Legales Vigentes (3 SMMLV).

J.02. En caso de inmovilización de vehículos, el incumplimiento del compromiso suscrito por el propietario o infractor de subsanar la falta en un plazo no mayor a cinco (5) días hábiles, dará lugar a una multa de veinte Salarios Mínimos Mensuales Legales Vigentes (20 SMMLV) a cargo del propietario.

J.03. Serán sancionados con multa equivalente a mil Salarios Mínimos Diarios Legales Vigentes (1000 SMDLV) por cada unidad y a la cancelación de su registro,

las ensambladoras, importadores y fabricantes de vehículos automotores o no, carrocerías, remolques, semirremolques y similares, que los vendan sin el respectivo mecanismo de identificación.

J.04. Será sancionado con multa equivalente a cien Salarios Mínimos Diarios Legales Vigentes (100 SMDLV) el propietario de expendio que provea de combustible a un vehículo automotor de servicio público con el motor encendido y pasajeros a bordo.

J.05. El propietario o administrador del parqueadero autorizado para materializar la inmovilización de un vehículo, que permita la salida de un vehículo inmovilizado por infracción a las normas de tránsito, sin orden de la autoridad competente, incurrirá en multa de cincuenta Salarios Mínimos Mensuales Legales Vigentes (50 SMMLV). Si se tratare de parqueadero autorizado no oficial, incurrirá además en suspensión o cancelación de la autorización del patio, parqueadero autorizado de acuerdo con la gravedad de la falta.

J.06. El propietario o administrador del parqueadero autorizado que no entregue los elementos contenidos en el vehículo y relacionados en el inventario, así como las condiciones del estado exterior descritas a su recibo, será sancionado con una multa de veinte Salarios Mínimos Mensuales Legales Vigentes (20 SMMLV) y adicionalmente, deberá responder por los elementos extraviados, dañados o averiados del vehículo.

J.07. Los responsables de trabajos en vías, obras civiles, así como propietarios de parqueaderos, predios rurales, urbanos y otros establecimientos, no acaten las disposiciones descritas en el Parágrafo 3° del Artículo 101 de este código, para

evitar que los vehículos utilizados en sus actividades puedan, al salir de estos sitios e ingresar a una vía pavimentada, contaminarla con sedimentos, se harán acreedores de una multa de dos Salarios Mínimos Mensuales Legales Vigentes (2 SMMLV) por parte del Organismo de Tránsito competente, por cada día que ocurra el evento.

J.08. Quien no respete las normas en cuanto a la instalación de resaltos y reductores de velocidad en la vía conforme a lo descrito en el Artículo 120 de este código, se hará acreedor de una multa equivalente a tres Salarios Mínimos Mensuales Legales Vigentes (3 SMMLV).

J.09. La persona natural que incurra en las trasgresiones a la norma descrita en el Parágrafo 2° del artículo 169A de este Código se hará acreedor de una multa equivalente a un Salario Mínimo Mensual Legal Vigente (3 SMMLV) por día que ocurra el evento.

J.10. La persona jurídica que incurra en las trasgresiones a la norma descrita en el Parágrafo 2° del Artículo 169A de este Código se hará acreedor de una multa equivalente a diez Salarios Mínimos Mensuales Legales Vigentes (100 SMMLV) por día que ocurra el evento.

**Artículo 54.** Sustitúyase el texto del Artículo 135 de la Ley 769 de 2.020, e incorpórese los Parágrafos 3°, 4°, 5°, 6°, 7°, 8°, 9°, 10°, 11°, 12°, 13° y 14°, el cual quedará así:

**Artículo 135. PROCEDIMIENTO.** Ante la comisión de una presunta contravención, la autoridad de tránsito debe seguir el procedimiento siguiente para imponer el comparendo.

El agente o policía de tránsito ordenará detener la marcha del vehículo, se identificará e informará al posible infractor sobre el motivo del procedimiento, indicándole que está siendo grabado y ofreciéndole la posibilidad de realizar su propia grabación. Se le explicará que tanto esta actuación como el contenido de la grabación podrán acarrear responsabilidades administrativas y penales. Asimismo, solicitará los documentos del vehículo y del conductor. En caso de no portarlos físicamente, el agente deberá verificarlas de forma virtual siempre y cuando el conductor pueda confirmar su identidad mediante el documento de identidad físico o digital. Posteriormente, se entregará al conductor la orden de comparendo, donde se le instará a solicitar una cita de comparecencia ante la autoridad de tránsito competente en un plazo máximo de once (11) días hábiles. Se entregará al conductor una copia de la orden de comparendo, y este acto se entenderá como notificación al presunto infractor. La orden de comparendo deberá estar firmada por el conductor, siempre y cuando ello sea posible. Si el conductor se negara a firmar o a presentar la licencia, firmará por él un testigo, el cual deberá identificarse plenamente con el número de su cédula de ciudadanía o pasaporte, dirección de domicilio y teléfono, si lo tuviere.

Para el caso de vehículos de servicio público, además se enviará, por correo electrónico dentro de los tres (3) días hábiles siguientes, copia del comparendo al propietario del vehículo, a la empresa a la cual se encuentra vinculado y a la Superintendencia de Puertos y Transporte para lo de su competencia.

Las autoridades competentes podrán contratar el servicio de medios técnicos y tecnológicos o aceptar videos enviados por los ciudadanos que permitan evidenciar la comisión de infracciones o contravenciones, el vehículo, la fecha, el lugar y la hora. En este caso, la notificación al propietario del vehículo, quien actuará como presunto infractor, excepto en los casos descritos en el Parágrafo 7° del Artículo 8° de este Código, se realizará de la siguiente manera:

- La notificación se realizará por medio de correo electrónico registrado en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) o correo certificado de manera física dentro de un plazo máximo de dieciocho (18) días hábiles siguientes a la ocurrencia de la presunta infracción. Este plazo incluye el tiempo utilizado por la entidad de correo designada para tal fin, cuando la notificación se realice por este medio.
- En caso de agotarse estos recursos, la notificación se entenderá realizada dieciocho (18) días hábiles luego de ocurrida la presunta infracción, con el aviso que realice el organismo de tránsito competente, para ser publicado al RUNT y al Sistema Integrado de Información sobre Multas y Sanciones por Infracciones de Tránsito (SIMIT), siempre y cuando dicha publicación se haya realizado en un plazo máximo de siete (7) días hábiles siguientes a la comisión de la presunta infracción.
- Cumplidos los anteriores requerimientos, el presunto infractor contara con once (11) días hábiles a partir de los dieciocho (18) días hábiles de ocurrida la presunta infracción para aceptar la ocurrencia de esta o para solicitar la respectiva audiencia de comparecencia al organismo de tránsito competente.

- Durante este plazo, también se informará a la empresa a la cual se encuentra vinculado el vehículo si es de servicio público y a la Superintendencia de Transporte para lo que corresponda a su competencia.

El no tener los datos de domicilio actualizados, una dirección de correo electrónico registrada en el RUNT o tenerla en desuso, no exime de las obligaciones sobre el pago y consecuencias de las multas por infracciones de tránsito a los propietarios de los vehículos.

El Ministerio de Transporte determinará las características técnicas del formulario de comparendo único nacional, así como su sistema de reparto. En este se indicará al que tendrá derecho a nombrar un apoderado si así lo desea y que, en la audiencia, para la que se le cite, se decretarán o practicarán las pruebas que solicite. El comparendo deberá además proveer el espacio para consignar la dirección del inculpado o del testigo que lo haya suscrito por este.

**Parágrafo 1º.** La autoridad de tránsito entregará al funcionario competente o a la entidad que aquel encargue para su recaudo, dentro de las doce (12) horas siguientes, la copia de la orden de comparendo, so pena de incurrir en causal de mala conducta.

Cuando se trate de agentes de policía de carreteras, la entrega de esta copia se hará por conducto del comandante de la ruta o del comandante director del servicio.

**Parágrafo 2º.** Los organismos de tránsito podrán suscribir contratos o convenios con entes públicos o privados con el fin de dar aplicación a los principios de celeridad y eficiencia en el cobro de las multas.

**Parágrafo 3º.** El Ministerio de Transporte tendrá un plazo inicial de seis (6) meses, que podrá ser prorrogado una sola vez por seis (6) meses adicionales a partir de la

fecha de promulgación de esta Ley, para reglamentar e implementar el uso obligatorio de aparatos de grabación audiovisuales corporales por parte de los agentes y policías de tránsito en el Territorio Nacional. Será obligatorio que los agentes y policías de tránsito utilicen estos dispositivos durante todo su turno de servicio sopena de incurrir en causal de mala conducta. El contenido capturado por dichos dispositivos deberá estar disponible en las diligencias de comparecencia, ante solicitudes judiciales, solicitud por parte del posible infractor involucrado en el proceso o por parte de las veedurías debidamente constituidas para este fin.

**Parágrafo 4º.** Una vez transcurridos doce (12) meses a partir de la fecha de promulgación de esta Ley, el procedimiento descrito en este Artículo para la imposición de comparendos deberá ser respaldado por un registro audiovisual realizado por el agente o policía de tránsito, desde el momento en que se observa la comisión de la falta hasta la finalización del procedimiento. En ausencia de este registro audiovisual, la orden de comparendo carecerá de validez. En caso de que el infractor se niegue a firmar, el video servirá como sustituto de la firma del testigo al que se hace mención en este Artículo.

**Parágrafo 5º.** Todo actor de la vía tendrá la facultad de presentar videos como prueba ante el agente de tránsito o en la audiencia de comparecencia, siempre y cuando se observe claramente la acción origen de la controversia y se identifiquen plenamente los vehículos involucrados. Tanto la autoridad de tránsito como el operador jurídico, adscrito a los organismos de tránsito, estarán en la obligación de considerar estos videos como soporte fundamental en la toma de decisiones, con el fin de garantizar un análisis completo y objetivo de los hechos. Solo los videos que observen acciones temerarias amenazantes u ofensivas de otros conductores

podrán ser realizados de cualquier forma y no representara prueba de conducir manipulando elementos electrónicos.

**Parágrafo 6.** Todos los organismos de tránsito en el Territorio Nacional deberán implementar y difundir, dentro de los seis (6) meses siguientes a la fecha de promulgación de esta ley, canales digitales de fácil acceso y utilización que permitan a los ciudadanos reportar por medio de pruebas videográficas los hechos que puedan convertirse en infracciones de tránsito, dentro de su jurisdicción. Estas pruebas deberán mostrar claramente la identificación de los vehículos implicados y lo acontecido, y deberán ser presentadas máximo veinticuatro (24) horas después de ocurridos los hechos. Cada reporte presen,tado deberá recibir un código de seguimiento, el cual será compartido con el ciudadano. En un plazo máximo de veinte (20) días hábiles, se informará al ciudadano sobre las acciones tomadas. Por lo anterior, los organismos de tránsito podrán ofrecer una retribución al ciudadano, que en ningún caso podrá superar el diez por ciento (10%) del valor total de la multa generada una vez haya sido efectivamente recaudada, todo conforme a la normatividad tributaria y jurídica vigente.

Únicamente podrán ser aceptados por los organismos de transito como pruebas de haberse cometido trasgresiones a las normas de tránsito, videos enviados por los ciudadanos que hayan generado riesgo inminente a los actores de la vía, controversia a quien envía dichas pruebas, congestión vehicular, daño al bien público o privado, infracciones ambientales tipificadas en este Código y malas prácticas en el procedimiento de traslado en las inmovilizaciones de vehículos realizadas por las autoridades de tránsito. Al no cumplir estos requerimientos, dichos elementos no podrán ser utilizados como medio probatorio para generar

comparendos por infracciones de tránsito. Igualmente, no serán válidos para este procedimiento los videos realizados con dispositivos cinemómetros y aquellos en que sea evidente que se realizaron manipulando el elemento con el cual se graba, mientras se conduce, excepto aquellos videos que observen acciones temerarias, intimidantes, amenazantes u ofensivas de otros conductores.

En cualquiera de estos casos no será requerimiento el cumplimiento de los requisitos en cuanto a señalización y ubicación requeridos a los Sistemas Automáticos, Semiautomáticos y otros medios Tecnológicos (SAST) para la detección de infracciones utilizados o contratados por los organismos de tránsito. En caso de controversia con dos o más reportes del mismo hecho, se aceptará el reporte que haya sido enviado primero, siempre y cuando cumpla con los requisitos de calidad como prueba procesal y demás descritos en este Parágrafo. De no ser así, se aceptará el siguiente en orden cronológico. En todo caso, tendrán prioridad las pruebas recaudadas por los organismos, agentes o policías de tránsito.

**Parágrafo 7°.** Los retenes de tránsito y de policía en vías públicas deberán realizarse cumpliendo todas las normas de seguridad exigidas en el orden jurídico y respetando los derechos constitucionales de los ciudadanos. Estos retenes estarán ubicados en sitios transitados e iluminados, preferiblemente en rectas con un mínimo de cien (100) metros de visibilidad y nunca en curvas. Además, en el caso de retenes de tránsito, se requerirá la presencia de al menos diez (10) agentes uniformados y cinco (5) vehículos oficiales, así como la utilización de la señalización correspondiente. Estos controles no deberán realizarse sobre vías urbanas en horas pico y en ningún caso deberán reducir el número de carriles. Tampoco deberán realizarse donde no exista bahías de parqueo en las que se puedan ubicar

los vehículos requeridos, para que no causen riegos para los demás actores de la vía ni congestión vehicular, salvo en situaciones justificadas. En vías rurales, únicamente los cuerpos de Policía de Carreteras (POLCA) y Policía Fiscal y Aduanera de la Policía Nacional estarán autorizados, en el contexto de sus funciones, para detener los vehículos con el fin de realizar inspecciones, requisas y solicitar documentación personal, del vehículo, carga, planilla de viaje de pasajeros y licencia de conducción, según sean sus funciones específicas. Estas acciones deberán llevarse a cabo respetando las disposiciones aquí descritas, sin retener el vehículo por más de diez (10) minutos y únicamente una vez por ruta en el caso de los vehículos de servicio público, a menos que exista una justificación válida para lo contrario. Para lo anterior el agente o policía de tránsito que realice dicho procedimiento deberá informar de ello al organismo de tránsito al cual pertenezca y así mismo lo harán los policías fiscales y aduaneros al organismo de tránsito competente del sitio donde se realizó el procedimiento. El Ministerio de Transporte creará dentro de los seis (6) meses siguientes a la fecha de promulgación de esta Ley los mecanismos necesarios para el cumplimiento de esta disposición.

En vías urbanas, bajo situación normal de seguridad y orden público, en los retenes para la solicitud de identificación personal, requisas corporales e inspecciones a los vehículos realizadas por la Policía Nacional, deberán estar presente, mínimo seis (6) agentes de policía y tres (3) vehículos oficiales.

**Parágrafo 8°.** Los agentes civiles de tránsito no podrán iniciar persecuciones ni realizar acciones que pongan en riesgo la seguridad de ellos ni de los actores de la vía. En caso de que un conductor desatienda la orden de detenerse, el agente deberá solicitar asistencia a la fuerza pública para lograr la detención del vehículo.

En este caso, se impondrá la sanción correspondiente y se inmovilizará el vehículo por cinco (5) días la primera vez y por diez (10) días cuando exista reincidencia, sin perjuicio de otras sanciones aplicables, las cuales duplicarán su costo. Además, se llevará a cabo una Revisión Técnica en Identificación de Automotores por parte de la autoridad competente en el lugar de la inmovilización. En caso de no lograr detener el vehículo, se iniciará el trámite administrativo correspondiente basado en el material audiovisual probatorio, siguiendo los procedimientos establecidos para las infracciones detectadas por los Sistemas Automáticos Semiautomáticos y otros medios Tecnológicos (SAST) mencionados en este código, para imponer las sanciones pertinentes, con registro de la anotación de vehículo prófugo en el RUNT. La existencia de esta anotación en el RUNT será motivo suficiente para que cualquier autoridad de tránsito a nivel nacional proceda a la inmovilización del vehículo con el fin de aplicar la sanción de inmovilización y realizar la revisión pertinente. Además, se compartirá esta información con la Policía Nacional (PONAL) y su cuerpo de Policía de Carreteras (POLCA) para lograr su colaboración en la ubicación del vehículo. Mientras persista esta anotación, ningún organismo de tránsito podrá adelantar tramite alguno relacionado con el vehículo afectado con la sanción. Lo anterior respetando los términos de caducidad y prescripción descritos en este código.

**Parágrafo 9°.** En los casos que conozca el agente o policía de tránsito donde exista material visual probatorio en que claramente se constate que un vehículo generó daños materiales y huyo, iniciará el trámite administrativo correspondiente basado en el material audiovisual probatorio obtenido, siguiendo los procedimientos establecidos para las infracciones detectadas por los Sistemas Automáticos

Semiautomáticos y otros medios Tecnológicos (SAST) mencionados en este código, para la imposición de las correspondientes sanciones y la retención preventiva de la licencia de conducción, vía acto administrativo. Además de lo anterior, se hará un registro con la anotación de vehículo prófugo en el RUNT. La existencia de esta anotación será motivo suficiente para que cualquier autoridad de tránsito a nivel nacional proceda a la inmovilización del vehículo con el fin de aplicar la sanción de inmovilización y realizar la revisión pertinente. Además, se compartirá esta información con la Policía Nacional (PONAL) y su cuerpo de Policía de Carreteras para lograr su colaboración en la ubicación del vehículo. Mientras persista esta anotación ningún organismo de tránsito podrá adelantar tramite alguno relacionado con el vehículo afectado con la sanción. Lo anterior respetando los términos de caducidad y prescripción descritos en este código y sin perjuicio de las demás acciones administrativas civiles o penales a que haya lugar.

**Parágrafo 10°.** Para la imposición del comparendo por la infracción de transitar en un vehículo automotor con los colores predominantes diferentes a los registrados en la licencia de tránsito o con ellos ocultados, deberá tomarse prueba gráfica por parte del agente de tránsito, el vehículo será inmovilizado y se procederá a realizar la Revisión Técnica en Identificación de Automotores por parte de la autoridad competente. Sin embargo, si el ocultamiento del color descrito en la licencia de tránsito se ha producido con adhesivos que puedan ser retirados por el conductor, se realizará la retención preventiva del vehículo mientras es subsanada la falta.

Para efectos de este código se entenderán colores predominantes no registrados si impiden observar los registrados o si su área cubierta es superior a aquellos.

También se impondrá la sanción por ausencia de alguno de los colores descritos en la licencia de tránsito o imposibilidad de apreciarlo.

En el caso de vehículos de carga, no será color, los usados en las estructuras que le dan forma, género y utilidad al chasis que no hayan sido instaladas por el fabricante del vehículo como tampoco los usados en el chasis ni en las ruedas.

En el caso de los remolques, semirremolques, multimodulares y similares el color lo definirá el utilizado en el chasis y/o la plataforma.

No será color en los vehículos de servicio público, vehículos de emergencia y los utilizados por la fuerza pública los distintivos y números o códigos de identificación, nombres institucionales o comerciales, marcas, enseñas comerciales y similares.

En las motocicletas, el color registrado corresponderá al de la cubierta del tanque de combustible y los diversos carenados que hayan sido instalados por el fabricante.

**Parágrafo 11°.** Para efecto de lo establecido en este código, todo elemento que porte instalado un vehiculó que sea prohibido o que no cumpla las normas para el tema establecidas, se asumirá funcional y operativo. Los vehículos deben portar solo elementos permitidos y cumplir con las normas establecidas. En caso de que un agente de tránsito solicite la activación de los dispositivos auditivos portados por un vehículo para su comparación con un sonido emitido en un lugar no permitido, la negativa del conductor implicará una presunción de infracción.

**Parágrafo 12°.** El Ministerio de Transporte dispondrá de un plazo de seis (6) meses a partir de la fecha de promulgación de esta ley para establecer un procedimiento de medición a los vehículos automotores de la temperatura del conjunto de frenos.

Este procedimiento se llevará a cabo en descensos prolongados o al finalizar los mismos. Deberá permitir la obtención de una medida promedio que defina el punto de inflexión de seguridad, así como la capacidad de identificar, a través de la temperatura, posibles fallos en el funcionamiento de los sistemas en cada rueda.

**Parágrafo 13°.** El Ministerio de Transporte dispondrá de un plazo inicial de un (1) año, con la posibilidad de prorrogarse por un (1) año adicional, para desarrollar, en colaboración con las entidades pertinentes, un procedimiento preventivo de alerta para derrumbes, inundaciones y otros riesgos geológicos o ambientales en las vías del territorio nacional. Este procedimiento estará basado en observaciones y estudios científicos y su propósito será emitir alertas y restringir el tránsito en tramos viales específicos durante tormentas u otros eventos que representen peligros potenciales o inminentes para los usuarios de las vías.

**Parágrafo 14°.** Cuando el agente de tránsito perciba la comisión de mas de una infracción a las normas de tránsito realizadas por un conductor, procederá a realizar el comparendo y respectivo procedimiento únicamente por la infracción de mayor gravedad. Igualmente hará un llamado de atención verbal por las demás infracciones que haya observado.

**Artículo 55.** Sustitúyase el texto del Artículo 136 y de sus Parágrafos 2° y 3° de la Ley 769 de 2.002, el cual quedará así:

**Artículo 136. REDUCCIÓN DE LA MULTA.** Una vez surtida la orden de comparendo, el presunto infractor aceptará la comisión de la infracción si no solicita

la cita para realizar la audiencia de comparecencia dentro de los siguientes once (11) días hábiles después de haber sido notificado. Posterior a esto, o tras la realización de la audiencia de comparecencia en la que se declare configurada la contravención, el infractor podrá:

1. cancelar el cincuenta por ciento (50%) del valor de la multa dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes a la aceptación de la comisión de la infracción o a la fecha de realización de la audiencia de comparecencia, siempre y cuando asista y apruebe un curso pedagógico sobre normas de tránsito y seguridad vial en un Organismo de Tránsito, en un Centro de Enseñanza Automovilística o un Centro Integral de Atención debidamente registrados ante el RUNT.

2. cancelar el setenta y cinco por ciento (75%) del valor de la multa dentro de los veinte (20) días hábiles siguientes a la aceptación de la comisión de la infracción o a la fecha de realización de la audiencia de comparecencia, siempre y cuando asista y apruebe un curso pedagógico sobre normas de tránsito y seguridad vial en un Organismo de Tránsito, en un Centro de Enseñanza Automovilística o un Centro Integral de Atención debidamente registrados ante el RUNT.

3. una vez aceptada Ia infracción o realizada la audiencia de comparecencia y en esta se declare configurada la contravención, si el valor a pagar no se cancela en las oportunidades antes indicadas, el infractor deberá cancelar el cien por ciento (100%) del valor de Ia multa más sus correspondientes intereses moratorios.

En caso de realizar el curso mencionado en los ítems 1 y 2 en un Centro de Enseñanza Automovilística, Centro Integral de Atención u Organismo de Tránsito diferente al de la jurisdicción donde se cometió la infracción, se cancelará en este

sitio el 25% del valor a pagar, además de los pagos a terceros definidos por el Ministerio de Transporte y los impuestos correspondientes.

Para acceder a los descuentos descritos en este Articulo se debe haber realizado y aprobado el curso en mención, además que cancelado el valor correspondiente al Organismo de Tránsito competente dentro de los términos aquí estipulados. El resultado de la evaluación será publicado en el RUNT y su aprobación será indispensable para acceder a los descuentos mencionados.

Los organismos de tránsito podrán celebrar acuerdos gratuitos para el recaudo de multas, así como establecer convenios con entidades bancarias y operadores de plataformas virtuales con el fin de facilitar dicho proceso. El pago de la multa a favor del organismo de tránsito que impone la sanción y la realización del curso para acceder a descuentos, deberán poder efectuarse desde cualquier ubicación dentro del país, sin verse limitados por la jurisdicción del lugar donde se cometió la infracción.

Pasados treinta (30) días de aceptada o declarada la comisión de la infracción, la autoridad de tránsito, seguirá el proceso, entendiéndose que queda vinculado al mismo, fallándose en audiencia pública y notificándose en estrados.

**Parágrafo 1°.** En los lugares donde existan inspecciones ambulantes de tránsito, los funcionarios competentes podrán imponer al infractor la sanción correspondiente en el sitio y hora donde se haya cometido la contravención respetando el derecho de defensa.

**Parágrafo 2°.** Cuando se demuestre que la orden de comparendo por infracción a las normas de tránsito detectada por los Sistemas Automáticos Semiautomáticos y otros medios Tecnológicos (SAST), no fue notificada o indebidamente notificada, se aplicarán los términos descritos en este código para ese procedimiento.

**Parágrafo 3°.** Los cursos a los infractores de las normas de tránsito podrán ser también virtuales, en todo caso, quien lo dicta deberá garantizar la autenticación biométrica del ciudadano en la forma en que determine el Ministerio de Transporte, a través del sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), en el cual se verá reflejado la asistencia y el resultado de la evaluación y por el Sistema de Control y Vigilancia de la Superintendencia de Transporte, que permita la identificación del infractor de forma segura, así como el registro, su permanencia en el curso y la aprobación por medio de una evaluación, en los términos señalados por el Ministerio de Transporte. Esta evaluación deberá llevarse a cabo exclusivamente de manera presencial y podrá abarcar temas tratados en el curso, así como conocimientos generales que todo conductor activo debe poseer. El infractor tendrá un máximo de tres (3) oportunidades para realizar la evaluación, y en caso de no aprobar en dichas ocasiones, deberá cancelar el cien por ciento (100%) del valor de la multa al organismo de tránsito correspondiente sin derecho a devolución alguna por concepto de lo cancelado por el curso en mención.

Los cursos realizados por los Organismos de Tránsito, los Centros Integrales de Atención y los Centros de Enseñanza Automovilística registrados ante el sistema del Registro Nacional de Tránsito (RUNT) para dicha labor, no podrán ser en número/día más de la capacidad física instalada, certificada por medio del registro,

gestión de calidad o acreditación, en las condiciones señaladas por el Ministerio de Transporte.

En todo caso, para la prestación del curso virtual y/o presencial, los centros integrales de atención y los centros de enseñanza automovilística, deberán cumplir los mismos requisitos técnicos de operación y funcionamiento previstos en la ley, según reglamentación del Ministerio de Transporte.

A los organismos de tránsito no se les exigirá convenio para prestar los cursos.

Los cursos a los que se refiere este artículo deberán incluir contenidos de seguridad vial que promuevan el respeto en la vía por los usuarios de la bicicleta y vehículos autoequilibrados.

**Parágrafo transitorio.** El Ministerio de Transporte continuará realizando las habilitaciones, hasta que se cuente con el desarrollo en el sistema RUNT, para que dichos organismos realicen el registro de manera directa, plazo que no podrá ser mayor a 6 meses contados a partir de la expedición del presente decreto ley prorrogables por 3 meses más.

Para todos los efectos legales, el registro en el RUNT hará las veces de habilitación.

**Artículo 56.** Adiciónese el texto del Artículo 136A de la Ley 769 de 2.002, el cual quedará así:

**Artículo 136 A. CONDICIONES MINIMAS DE VALIDEZ DE LOS CURSOS SOBRE NORMAS DE TRÁNSITO Y SANCIONES POR FRAUDE.** Todos los cursos sobre normas de tránsito previstos en el artículo 136 y 123 de este Código para la reducción de la sanción o para satisfacer el cumplimiento de la amonestación descrita en este código podrán ser impartidos únicamente por los Centros de Enseñanza Automovilística, los Organismos de Tránsito o Centros Integrales de Atención debidamente registrados en el RUNT y ser especializados según el tipo de vehículo, de licencia de conducción y de infracción, respectivamente.

El infractor a quien se le compruebe que hizo fraude en la asistencia y/o evaluación o se benefició de un curso sobre normas de tránsito fraudulento, se hará acreedor a una multa de hasta cien (100) salarios mínimos legales diarios vigentes (SMLDV), y a la suspensión de la licencia de conducción hasta por tres (3) años.

Si la Superintendencia de Transporte a través de su sistema de control y vigilancia (SICOV) detecta indicios de fraude, falsedad o suplantación en la realización y/o evaluación de estos cursos determinará para el infractor o conductor la pérdida del descuento de la multa y compulsará copias a la Fiscalía General de la Nación para lo pertinente. Esto sin perjuicio del procedimiento sancionatorio que debe adelantar contra el Centro de Enseñanza Automovilística, el Organismos de Tránsito o Centro Integral de Atención, que se prestó para dicha conducta.

**Artículo 57.** Adiciónese el texto de Artículo 138 de la Ley 769 de 2.002, renómbrese su Parágrafo como Parágrafo 1° e incorpórese los Parágrafos 2° y 3°, el cual quedará así:

**Artículo 138. COMPARECENCIA.** El inculpado podrá comparecer por sí mismo, pero si designa apoderado éste deberá ser abogado en ejercicio. El Ministerio Público podrá intervenir en los procesos, de acuerdo con las funciones que le sean propias. Si el presunto infractor no compareciere sin justa causa comprobada a la audiencia programada se declarará aceptada la comisión de la infracción. En este caso el infractor no podrá acceder a la reducción de la multa descrita en este código y los intereses moratorios se calcularán desde los once (11) días hábiles luego de haberse realizado la respectiva notificación.

**Parágrafo 1°.** Si resultare involucrado un menor de edad en la actuación contravencional, deberá estar asistido por su representante legal, o por un apoderado designado por éste, o por un defensor de familia.

**Parágrafo 2°.** En la audiencia, una vez declarada la comisión de la contravención, se llevará a cabo una evaluación de la gravedad del acto, considerando la congestión vial causada y el peligro generado para personas o bienes, ya sean públicos o privados, a raíz de la acción infractora. Con base en esta evaluación, el operador jurídico podrá tomar las siguientes decisiones:

1. Hacer un llamado de atención verbal en sustitución de la multa pecuniaria.
2. Sustituir la sanción correspondiente por una amonestación, de acuerdo con lo establecido en el Artículo 123 de este código, si el monto de la multa es igual o superior a quince Salarios Mínimos Diarios Legales Vigentes (15 SMDLV).

3. Optar por el pago de la multa con la reducción prevista en el Artículo 136 de este código.
4. Imponer el pago completo de la multa sin posibilidad de reducción, en casos en que se haya puesto en grave peligro a los actores viales o la propiedad pública y/o privada, en el momento de cometer la infracción.

En los casos de conducir en estado de embriaguez o bajo el efecto de alucinógenos, así como de conducir o estacionar un vehículo en vías públicas o privadas abiertas al público sin cumplir con los requisitos inherentes sobre SOAT, Revisión Tecno Mecánica y de Gases Obligatoria y Licencia de Conducción, dicho conductor no podrá acceder a las opciones descritas en los numerales 1, 2 y 3 mencionados anteriormente. En estos casos, los intereses moratorios empezaran a generarse once (11) días hábiles luego de haber sido notificado el infractor.

**Parágrafo 3°.** La audiencia de comparecencia será exclusivamente virtual, a menos que el posible infractor solicite expresamente lo contrario. Los organismos de tránsito deberán aceptar de forma virtual, en el momento en que se realice, la solicitud de fecha y hora para la audiencia de comparecencia realizada por el posible infractor. La asignación se realizará en orden cronológico de las solicitudes según su disponibilidad. En caso de que el organismo de tránsito correspondiente no reciba la solicitud descrita dentro de los once (11) días hábiles después de haberse realizado la respectiva notificación al presunto infractor y se demuestre negligencia, el comparendo perderá su validez.

**Artículo 58.** Modifíquese el Artículo 146 de la Ley 769 de 2.002 para incorporar los Parágrafo 1° y 2°, el cual quedará así:

**Artículo 146. CONCEPTO TÉCNICO.** Se entenderán como conceptos técnicos que deben emitir las autoridades de tránsito, los informes de accidentes de tránsito donde se indicará la causa probable del accidente, sin que en dicho concepto se defina la responsabilidad en el choque, salvo en aquellos casos donde la autoridad de tránsito emite órdenes de comparendo por presunta infracción a la norma de tránsito y se impone la multa prevista al culminar el proceso contravencional y la violación de dicha norma es la causa probable del accidente de tránsito. Así mismo, no podrá la autoridad de tránsito determinar la cuantía de los daños.

**Parágrafo 1°.** Las autoridades de Tránsito, de oficio, investigarán y emitirán un concepto técnico sobre las posibles causas de todos los accidentes y colisiones simples ocurridos dentro de su jurisdicción, de los cuales tengan conocimiento o a solicitud de alguno de los involucrados realizada durante un plazo máximo de dos (2) días hábiles después de ocurrido el incidente, incluso cuando solo esté involucrado un vehículo. Asimismo, tomarán las medidas necesarias y establecerán las sanciones correspondientes dentro de su competencia.

Las compañías aseguradoras tendrán la obligación de enviar un informe detallado de todo incidente vial que genere reclamación, adjuntando copias de las evidencias obtenidas y datos recogidos, en un plazo máximo de tres (3) días hábiles después de ocurrido el incidente, al organismo de tránsito correspondiente a la jurisdicción donde tuvo lugar el evento, para que este pueda tomar las medidas pertinentes dentro de su competencia.

**Parágrafo 2°.** Todo accidente en el que hubiere lesionados de gravedad o muertos y que se atribuya a fallas mecánicas debe ser puesto en conocimiento de los organismos competentes, quienes realizarán una investigación forense para

determinar por medio de procesos científicos la causa. Las conclusiones de esta investigación serán utilizadas por el Ministerio de Transporte para alimentar el Registro Nacional de Accidentes de Tránsito (RNAT) y tomar decisiones pertinentes sobre homologaciones, así como para dar alerta sobre posibles fallas mecánicas por defectos de fabricación o malas prácticas de mantenimiento que puedan poner en peligro los actores de la vía.

**Artículo 59.** Modifíquese el Artículo 148 de la Ley 769 de 2.002 para incorporar los Parágrafos 1° y 2°, el cual quedará así:

**Artículo 148. FUNCIONES DE POLICÍA JUDICIAL.** En caso de hechos que puedan constituir infracción penal, las autoridades de tránsito tendrán las atribuciones y deberes de la policía judicial, con arreglo al Código de Procedimiento Penal.

**Parágrafo 1º.** Todos los organismos de tránsito, a través de sus oficinas de Policía Judicial, tendrán la facultad de conocer los casos de falsedad personal y falsedad marcaria que hayan inducido al error en la imposición de una orden de comparendo dentro de su jurisdicción. Antes de iniciar cualquier acción, deberán notificar de manera clara y precisa al denunciante sobre las posibles consecuencias penales derivadas de presentar una denuncia falsa. Únicamente el afectado podrá instaurar esta denuncia ante el organismo de tránsito competente.

Los organismos de tránsito, actuando como denunciantes legítimos, serán responsables de presentar las denuncias penales ante la Fiscalía General. Los efectos de los comparendos relacionados con esta actuación se suspenderán hasta que se resuelva la acción judicial. Los Organismos de Tránsito realizarán de oficio

los trámites necesarios para el cumplimiento de las disposiciones descritas en este Parágrafo.

**Parágrafo 2°.** El agente o policía de tránsito que tenga conocimiento de un incidente en el que un conductor, dentro de su jurisdicción, emita injurias, intimide, o permita o incite a sus acompañantes a lanzar injurias o intimidar a otros conductores, peatones o ciclistas, ya sea con o sin elementos como armas de fuego, armas traumáticas, dispositivos cortopunzantes, gases, armas de electrochoque o elementos contundentes, tanto desde su vehículo como descendiendo del mismo para llevar a cabo dichas acciones, deberá hacer uso de sus atribuciones y responsabilidades como policía judicial.

El agente deberá redactar un informe detallado de los hechos y circunstancias, del cual se deberá adjuntar una copia a la correspondiente orden de comparendo. Posteriormente, en un lapso no superior a tres (3) días hábiles, el agente o policía de tránsito entregará dicho informe junto con los elementos audiovisuales probatorios pertinentes a la Fiscalía General de la Nación para que esta institución realice las acciones correspondientes en el marco de su competencia.

**Artículo 60.** Sustitúyase el texto del Artículo 151 de la Ley 769 de 2.002, e incorpórese el Parágrafo 1°, el cual quedará así:

**Artículo 151. SUSPENSIÓN DE LA LICENCIA.** Quien cause lesiones u homicidios en accidente de tránsito y se demuestre que actuó con imprudencia o bajo cualquiera de los estados de embriaguez de que trata este código, o que

injustificadamente abandone el lugar de los hechos, a más de las sanciones previstas en este código y en el Código Penal, se hará acreedor a la suspensión de su licencia de conducción por el término del doble de la condena privativa de la libertad, la cual se cumplirá, aunque la condena restrictiva de la libertad sea suspendida.

**Parágrafo 1°.** En los casos que conozca el agente o policía de tránsito donde exista material visual probatorio en que claramente se constate que un vehículo generó lesiones personales o fatales y huyó, iniciará el trámite administrativo correspondiente basado en el material audiovisual probatorio obtenido, siguiendo los procedimientos establecidos para las infracciones detectadas por los Sistemas Automáticos Semiautomáticos y otros medios Tecnológicos (SAST) mencionados en este código, para la imposición de las correspondientes sanciones, la inmovilización del vehículo y la retención preventiva de la licencia de conducción, vía acto administrativo. Además de lo anterior, se hará un registro con la anotación de vehículo prófugo en el RUNT. La existencia de esta anotación será motivo suficiente para que cualquier autoridad de tránsito a nivel nacional proceda a la inmovilización del vehículo con el fin de ponerlo a disposición de la Fiscalía General de la Nación. Además, se compartirá esta información con la Policía Nacional (PONAL) y su cuerpo de Policía de Carreteras (POLCA) para lograr su colaboración en la ubicación del vehículo. Mientras persista esta anotación ningún organismo de tránsito podrá adelantar tramite alguno relacionado con el vehículo afectado con la sanción. Lo anterior sin perjuicio de las demás acciones administrativas civiles o penales a que haya lugar.

**Artículo 61.** Modifíquese el Artículo 158A de la Ley 769 de 2.002 para renombrar su Parágrafo como Parágrafo 1° e incorporar el Parágrafo 2°, el cual quedará así:

**Artículo 158 A. INCUMPLIMIENTO DE CRITERIOS DE SEGURIDA VIAL PARA LA INSTALACIÓN Y OPERACIÓN DE AYUDAS TECNOLOGICAS.** Las autoridades de tránsito serán sancionadas con multa equivalente al doble del valor recaudado por concepto de las multas impuestas en los procesos sancionatorios derivados de las infracciones detectadas con ayudas tecnológicas, en aquellos casos en que se utilicen dichas ayudas, sin el cumplimiento de los criterios de seguridad vial para su instalación y operación establecidos por el Ministerio de Transporte, la Agencia Nacional de Seguridad Vial en cumplimiento de la Ley 1843 de 2017 y las normas que le sean aplicables.

Todas aquellas multas impuestas durante el período en el cual no se contó con la autorización o sin cumplir con los requerimientos establecidos, deberán ser revocadas de forma oficiosa por parte de la autoridad de tránsito y sin necesidad de la autorización expresa del afectado, dentro de un término que, en ningún caso, podrá superar los 30 días hábiles siguientes a la fecha en la cual haya quedado en firme la decisión que para el efecto haya proferido la Superintendencia de Transporte.

Los recursos provenientes de la multa prevista en el presente artículo entrarán a formar parte del presupuesto de la Superintendencia de Transporte.

**Parágrafo 1°.** En aquellos organismos de tránsito que cuenten con más de una ayuda tecnológica; la sanción a la que hace referencia este artículo se determinará

teniendo en cuenta únicamente aquellas ayudas tecnológicas que no cumplían con los criterios de seguridad vial para su instalación y operación.

**Parágrafo 2°.** Para que sea factible imponer una sanción detectada por cualquier Sistema Automático Semiautomático u otro medio Tecnológico (SAST) por cruzar con el semáforo en luz amarilla o roja, este debe contar con un cronometro que indique el tiempo de los periodos en forma regresiva y que sea visible a la distancia, excepto que se observe de manera ostensible la intención de realizar la infracción o que con la acción se haya puesto en peligro a los demás actores de la vía.

**Artículo 62.** Sustitúyase el texto del Artículo 159 de la Ley 769 de 2.002 y de su Parágrafo 2°, el cual quedará así:

**Artículo 159. CUMPLIMIENTO.** La ejecución de las sanciones que se impongan por violación de las normas de tránsito, estará a cargo de las autoridades de tránsito de la jurisdicción donde se cometió el hecho, quienes estarán investidas de jurisdicción coactiva para el cobro, cuando ella fuere necesario. La sanción de inmovilización podrá ser ejecutada por cualquier organismo de tránsito que ubique el vehículo del cual exista la anotación de vehículo prófugo en el RUNT, sin importar la jurisdicción donde se haya cometido el acto que llevara a la imposición de dicha anotación. Los costos asociados a dicha inmovilización serán a favor del organismo de tránsito que la realice. Se deberá realizar la Revisión Técnica de Identificación de Automotores por la autoridad competente conforme está descrito en este Código, cuando esta sea requisito obligatorio para la entrega del vehículo. Una vez realizada efectivamente la inmovilización, el organismo de tránsito que la hubiere hecho, deberá informar al RUNT para que le sea retirada la anotación de vehículo prófugo.

Las sanciones impuestas por infracciones a las normas de tránsito prescribirán en tres (3) años contados a partir de la ocurrencia del hecho; la prescripción deberá ser declarada de oficio y se interrumpirá con la notificación del mandamiento de pago. La autoridad de tránsito no podrá iniciar el cobro coactivo de sanciones respecto de las cuales se encuentren configurados los supuestos necesarios para declarar su prescripción. En los casos de las sanciones por infracciones de tránsito impuestas a menores de edad mayores de dieciséis (16) años, la contabilización para la prescripción aquí descrita empezará a partir de la fecha en que el infractor cumpla la mayoría de edad.

Las autoridades de tránsito deberán publicar en su página web, a más tardar en el mes de enero de cada año, planes y programas para el cobro de las multas por infracciones de tránsito. Asimismo, durante este periodo, deberán presentar informes públicos sobre la ejecución de dichos planes y programas.

**Parágrafo 1°.** Las autoridades de tránsito podrán contratar el cobro de las multas que se impongan por la comisión de infracciones de tránsito.

**Parágrafo 2°.** Las multas serán administradas por los organismos de tránsito donde se cometió la infracción de acuerdo con su jurisdicción. El manto de aquellas multas que sean impuestas sobre las vías nacionales, por parte del personal de la Policía Nacional de Colombia, adscrito a la Dirección de Tránsito y Transporte, se distribuirá en un cincuenta por ciento (50%) para el municipio donde se entregue el correspondiente comparendo y el otro cincuenta por ciento (50%) para la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, con destino a la capacitación de su personal adscrito, planes de educación y seguridad vial que adelante esta

especialidad a lo largo de la red vial nacional, locaciones que suplan las necesidades del servicio y la construcción de la Escuela de Seguridad Vial de la Policía Nacional.

**Artículo 63.** Sustitúyase el texto del Artículo 160 y de sus Parágrafos 1° y 2° de la Ley 769 de 2.002 e incorpórese los Parágrafos 3° y 4°, el cual quedará así:

**Artículo 160. DESTINACIÓN DE MULTAS Y SANCIONES.** De conformidad con las normas presupuestales respectivas, el recaudo por concepto de multas y sanciones por infracciones de tránsito, se destinará a la ejecución de los planes y proyectos del sector movilidad, en aspectos tales como planes de tránsito, transporte y movilidad, a la ejecución de planes de educación y seguridad vial en los municipios, infraestructura vial del servicio de transporte público de pasajeros, transporte no motorizado, y gestión del sistema de recaudo de las multas, salvo en lo que corresponde a la Federación Colombiana de Municipios.

**Parágrafo 1°.** Los organismos de tránsito darán prioridad, dentro de su jurisdicción, a proporcionar asistencia técnica y recurso humano a las secretarías de educación para la implementación de lo establecido en el Artículo 56 de este código, así como para la creación y gestión de parques de educación vial.

**Parágrafo 2°.** El Ministerio de Transporte dispondrá de seis (6) meses a partir de la fecha de promulgación de esta ley para reglamentar la creación de un fondo rotatorio por parte de cada organismo de tránsito, financiado con recursos recaudados por concepto de multas por infracciones y sanciones de tránsito. Su objetivo será, en concordancia con lo descrito en el Parágrafo 10° del Artículo 125

de este Código, garantizar el pago por el servicio de transporte en los traslados, dentro de los quince (15) días hábiles siguientes de ser realizado, cuando se inmovilicen los vehículos a que refiere el Parágrafo 9° del Artículo 125, como también vehículos inutilizables o partes de ellos que no se puedan identificar abandonados en la vía, retiro de vehículos varados o chocados que generen congestión vial o peligro para otros actores viales, y elementos que sin permiso de la autoridad competente la comunidad instale para bloquear o interferir las vías,.

**Parágrafo 3°.** Las Autoridades de Tránsito en el Territorio Nacional, estarán obligadas a publicar en su página web, a más tardar en el mes de enero de cada año, planes y programas que serán financiados con los recursos recaudados por concepto de sanciones y multas de tránsito. Durante este mismo período, rendirán cuentas públicas sobre la ejecución de los mismos y uso de dichos recaudos. Igualmente, deberán presentar informes que detallen el impacto de los planes y programas ejecutados en la reducción de accidentes e infracciones de tránsito dentro de su jurisdicción.

**Parágrafo 4°.** La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), podrá solicitar a los Organismos de Tránsito Territoriales aportes provenientes de lo recaudado por concepto de sanciones y multas por infracciones de tránsito, para ejecutar campañas nacionales de educación y seguridad vial.

**Artículo 64.** Por el cual se incorpora el Artículo 169A y los Parágrafos 1° y 2° a la Ley 769 de 2.002, el cual quedará así:

**Artículo 169A. COBRO ELECTRÓNICO DE PEAJES, CONTROL DE PESO EN VIA Y OTRAS DISPOCISIONES.** El Ministerio de Transporte tendrá un plazo de seis (6) meses, prorrogable por única vez por seis (6) meses adicionales a partir de la fecha de promulgación de la presente Ley, para reglamentar e implementar el cobro electrónico de peajes en todo el territorio nacional, mediante un sistema único de reconocimiento por radiofrecuencia.

A partir de doce (12) meses desde la fecha de promulgación de esta Ley, todas las estaciones de cobro de peajes en el territorio nacional deberán estar equipadas con tecnología para el cobro electrónico y en efectivo como requisito para su funcionamiento. Además, cada caseta de cobro deberá contar con un operario disponible para brindar soluciones inmediatas a cualquier inconveniente que pueda surgir.

Los operadores de peajes podrán aplicar un recargo de hasta el treinta por ciento (30%) en la tarifa a los usuarios que opten por pagar en efectivo en las casetas designadas exclusivamente para el pago electrónico, siempre y cuando el operador haya destinado una o más casetas para el pago tanto electrónico como en efectivo.

En caso de fallas técnicas atribuibles al operador del peaje que impidan el proceso de cobro y no puedan ser solucionadas en un plazo de cinco (5) minutos, el supervisor o supervisora de turno de la estación de peaje estará autorizado(a) para ordenar la apertura de la barrera y permitir el flujo vehicular, asegurando que no se vea afectado el tránsito normal. Esta medida también aplicará si la fila de vehículos supera los doscientos metros, los cuales deberán estar demarcados para tal fin. En ausencia del supervisor o supervisora, el operario u operaria de la caseta de recaudo

asumirá esa responsabilidad. En caso de que no esté demarcada la distancia mencionada, bastará con quince (15) vehículos en fila para aplicar esta medida. Lo anterior no aplicarán en situaciones de caso fortuito, fuerza mayor o acciones malintencionadas. Además, todas las estaciones de cobro de peajes deberán contar con un sistema de respaldo en caso de cortes en el suministro eléctrico.

**Parágrafo 1°.** Los requisitos para el funcionamiento de los puntos de control de peso de vehículos de carga en las vías del territorio nacional en cuanto a su influencia en el tráfico y fiabilidad de la medición serán.

1. **Señalización:** Todo punto de control de peso deberá contar con la debida señalización, visible y clara, que indique su presencia y funcionamiento.
2. **Procedimientos de pre-pesaje:** Los puntos de control de peso, para poder funcionar, deberán implementar procedimientos de pre-pesaje rápidos que permitan clasificar los vehículos que se encuentren cerca de su peso máximo permitido. Estos vehículos deberán ser los únicos dirigidos a la báscula para su pesaje.
3. **Calibración:** Para que sea válida la información de medición emitida por los puntos de control de peso en vía, deberán tener un certificado de calibración y revisión emitida por Instituto Nacional de Metrología de Colombia de no mas de seis meses de vigencia. Dicha certificación deberá estar visible al público.
4. **Vía alterna:** Deberá existir una vía alterna que permita la salida de la estación de pesaje a aquellos vehículos que transiten livianos en relación con su capacidad de peso, sin que pasen por la báscula.

**Prohibiciones**

1. **Interferencia con el flujo vehicular:** En ningún caso, la autoridad de tránsito podrá permitir que la fila para ingresar a la estación de control de peso interfiera con el normal flujo vehicular.
2. **Tiempo de procedimiento de pesado:** El tiempo para realizar el procedimiento de pesado no deberá superar diez (10) minutos, contados desde el ingreso a la infraestructura de la estación de pesaje hasta la incorporación nuevamente a la vía.
3. **Diseño:** En ningún caso, el diseño de las básculas deberá contener elementos que representen riesgos latentes que puedan producir daños a las llantas de los vehículos.

**Parágrafo 2°.** Se establece que todo generador y/o receptor de carga en transporte automotor terrestre, puertos marítimos o fluviales, terminales de transporte de pasajeros o carga, parques industriales y/o de bodegas, operadores de peajes, operadores de estaciones de pesaje en vías públicas, centros comerciales, promotores de eventos culturales, sociales, políticos, religiosos, recreativos o manifestaciones en vía pública sin autorización de la autoridad competente, así como cualquier entidad cuyo funcionamiento operativo, comercial y/o industrial genere o permita algún tipo de obstrucción en el normal tránsito vehicular y/o peatonal en las vías públicas donde pueda influir su actividad o los vehículos relacionados con su actividad, ya sea por acción u omisión en sus esfuerzos para prevenirlo, estarán sujetos a sanción por parte del organismo tránsito competente de un Salario Mínimo Mensual Legal Vigente (1 SMMLV) por día de ocurrencia sí el infractor es persona natural y diez Salarios Mínimos Mensuales Legales Vigentes (10 SMMLV) por día de ocurrencia sí el infractor es persona jurídica. Lo anterior sin perjuicio de otras sanciones que puedan corresponder.

El agente o policía de tránsito que tenga conocimiento sobre la obstrucción, sin permiso de la autoridad competente, de alguna vía nacional, departamental, vía principal, arteria o autopista y lo cual no ocurra por caso fortuito o fuerza mayor deberá ordenar el despeje del motivo que ocasiona el cierre vial de inmediato, de no poder hacerlo, solicitará ayuda a la fuerza pública.

## TITULO II

## OTRAS DISPOSICIONES

**Artículo 65.** A partir de la fecha de promulgación de la presente Ley créese las siguientes alternativas de movilidad.

- Servicio de transporte de pasajero en vehículo no automotor.
- Servicio de transporte de pasajeros en motocicleta.
- Movilidad dentro de comunidades virtuales abiertas moderadas por plataformas tecnológicas digitales, en vehículos automotores con capacidad de nueve o menos pasajeros y motocicletas.
- Habilitación de empresas de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Mixto para prestar servicio de transporte de pasajeros desde y hacia zonas periféricas de Municipios, Distritos y Áreas Metropolitanas con vehículos cerrados.
- Servicio compartido en vehículos de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi en recorridos fijos.

El Ministerio de Transporte contará con un plazo de seis (6) meses, contados a partir de la fecha de promulgación de esta Ley, el cual podrá ser ampliado por única vez hasta por seis (6) meses más. Durante este tiempo, deberá censar, identificar, reformar, sustituir y realizar lo pertinente y necesario para reglamentar las disposiciones descritas en este Artículo. Para ello, deberá tener en cuenta:

**Servicio de transporte de pasajero en vehículo no automotor.**

- La prestación de este servicio solo estará autorizada a cooperativas y asociaciones legalmente establecidas para este fin. Los vehículos solo podrán ser conducidos por sus propietarios, a menos que exista una incapacidad física comprobada. Todos los conductores deberán ser miembros de la cooperativa o asociación en la que prestan el servicio.
- Las personas naturales solo podrán pertenecer a una persona jurídica para este fin a la vez y en caso de pertenecer a una persona jurídica autorizada para este fin sancionada con la cancelación de la autorización por parte del organismo de tránsito competente, no podrán hacer parte de otra autorizada o en proceso de constitución para prestar este servicio por un (1) año desde la fecha en que haya quedado en firme la sanción.
- Los vehículos no automotores utilizados en esta modalidad solo podrán ser triciclos o cuatriciclos, los cuales podrán ser de pedaleo asistido por un motor auxiliar con potencia nominal continua no superior a 0,50 kW o 0.75 kW respectivamente.
- Se autorizará la prestación de este servicio únicamente para cubrir la ausencia de transporte formal o necesidades específicas que no se puedan satisfacer de otra manera o por solicitud de la comunidad.

- Se autorizará únicamente una ruta por persona jurídica. La adjudicación de las rutas será exclusiva para cada persona jurídica.
- Las personas jurídicas autorizadas para este fin, deberán garantizar la seguridad social de sus integrantes. En el caso de aquellos que sean beneficiarios del régimen de protección social subsidiado o afiliados al sistema contributivo en calidad de beneficiarios, estas personas jurídicas deberán guiarlos y asegurarse de que cuenten con una cuenta en el programa de Colpensiones Beneficios Económicos Periódicos (BEPS). Asimismo, las personas jurídicas mencionadas deberán recaudar mensualmente una doceava parte de la cantidad máxima anual permitida como ahorro y depositarla en dicho programa en la cuenta correspondiente de cada afiliado.
- Los conductores deberán portar un chaleco que los distinga e identifique.
- Los vehículos deben ser de un color distintivo uniforme. Deberán tener marcado el nombre y logotipo de la cooperativa o asociación. Además, numero de móvil y la ruta que realiza.
- Los conductores no deben tener antecedentes penales de condenas emitidas durante los últimos diez (10) años ni anotaciones penales de procesos pendientes, como tampoco requerimientos judiciales pendientes. Se exceptúa de lo anterior, los delitos políticos.
- Los conductores no deben tener infracciones de tránsito pendientes de pago o sin acuerdo de pago.
- Los conductores de ciudadanía extranjera, deben tener el permiso de permanencia cumpliendo con las normas que le sean aplicables.
- Solo se autorizarán rutas por ciclorutas o vías secundarias, colectoras, ordinarias y locales

- Las cooperativas o asociaciones autorizadas para tal fin, deben velar por el cumplimiento de los requerimientos de calidad y seguridad. Deben garantizar que los sitios de inicio de ruta no generen peligro a los demás actores de la vía ni alteraciones al tráfico vehicular.
- Los vehículos deberán contar con un seguro individual similar al SOAT que cubrirá los gastos de; traslados, hospitalarios, quirúrgicos, farmacéuticos, funerarios e incapacidades permanentes o temporales en caso de accidente. El costo de este, no podrá superar el establecido para motocicletas con cilindraje menor a 100 c.c.
- Las personas jurídicas autorizadas para prestar este servicio deben constituir pólizas colectivas de seguros de responsabilidad civil contractual para cubrir gastos de; traslados, hospitalarios, quirúrgicos, farmacéuticos, funerarios e incapacidades permanentes o temporales en accidentes de tránsito que no cubra el seguro individual del vehículo vinculado o de otros vehículos implicados en caso de accidentes de tránsito.
- El usuario de esta modalidad de movilidad deberá ser parte activa en la seguridad del recorrido.
- En caso de incumplir las normas dictaminadas por las normas vigentes, las cooperativas o asociaciones autorizadas para tal fin, se sancionará por parte del organismo de tránsito competente, la primera vez hasta por cinco Salarios Mínimos Mensuales Legales Vigentes (5 SMMLV) por el doble la segunda y vez y cancelación de la autorización para prestar este servicio a la tercera vez.
- Los vehículos serán de capacidad máxima de dos pasajeros mas el conductor y deberán cumplir con las características mínimas de seguridad exigidas por el Ministerio de Transporte.
- La tarifa será única y será el Alcalde competente el encargado de regularla.

- Los organismos de tránsito en cuya jurisdicción operen personas jurídicas autorizadas para prestar este servicio deberán establecer un canal regular de comunicación que permita a los usuarios presentar quejas sobre la prestación del mismo. El organismo de tránsito tomará las medidas pertinentes en respuesta a estas quejas.
- Las personas jurídicas autorizadas para este fin, deberán notificar a usuarios y conductores sobre los términos y condiciones bajo los cuales se presta este servicio.

Los Alcaldes podrán autorizar este servicio dentro de su jurisdicción, cumpliendo lo aquí descrito y las normas que les sean aplicables, en la modalidad de bicitaxi sin una ruta especifica. En este caso le será asignada una zona a las personas jurídicas autorizadas.

**Servicio de transporte de pasajeros en motocicleta.**

En municipios en cuya cabecera municipal la población sea de hasta seiscientos mil (600.000) habitantes se podrá autorizar para prestar este servicio únicamente a cooperativas y asociaciones y para su reglamentación deberá tenerse en cuenta lo siguiente.

- La prestación de este servicio solo estará autorizada a cooperativas y asociaciones legalmente establecidas para este fin. Los vehículos solo podrán ser conducidos por sus propietarios, a menos que exista una incapacidad física comprobada. Todos los conductores deberán ser miembros de la cooperativa o asociación en la que prestan el servicio.
- Las personas naturales solo podrán pertenecer a una persona jurídica para este fin a la vez y en caso de pertenecer a una persona jurídica autorizada para este fin

sancionada con la cancelación de la autorización por parte del organismo de tránsito competente, no podrán hacer parte de otra autorizada o en proceso de constitución para prestar este servicio por un (1) año desde la fecha en que haya quedado en firme la sanción.

- Los conductores no deben tener antecedentes penales de condenas emitidas durante los últimos diez (10) años ni anotaciones penales de procesos pendientes, como tampoco requerimientos judiciales pendientes. Se exceptúa de lo anterior, los delitos políticos.
- El conductor deberá poseer licencia de conducción A2 y renovarla cada tres años. Los conductores no deben tener infracciones de tránsito pendientes de pago o sin acuerdo de pago.
- Los conductores de ciudadanía extranjera, deben tener el permiso de permanencia cumpliendo con las normas que le sean aplicables.
- Los vehículos automotores utilizados no podrán ser modelo superior a diez (10) años ni su motor ser de dos tiempos, deberán contar con el SOAT y la revisión tecno mecánica obligatoria vigente. No será requisito poseer pólizas individuales de seguros sobre responsabilidad civil contractual ni extracontractual.
- Las personas jurídicas autorizadas para prestar este servicio deben constituir pólizas colectivas de seguros de responsabilidad civil contractual para cubrir gastos de; traslados, hospitalarios, quirúrgicos, farmacéuticos, médicos, funerarios e incapacidades permanentes o temporales resultantes en accidentes de tránsito que no cubra el SOAT de los vehículos.
- El usuario de esta modalidad de movilidad deberá ser parte activa en la seguridad del recorrido.

- Las personas jurídicas autorizadas para este propósito deberán garantizar la seguridad social de sus integrantes. En particular, aquellas personas que sean beneficiarias del régimen de protección social subsidiado o afiliados al sistema contributivo en calidad de beneficiarios, deberán recibir orientación y apoyo por parte de estas entidades para asegurar que cuenten con una cuenta activa en el programa de Colpensiones Beneficios Económicos Periódicos (BEPS). Además, estas personas jurídicas estarán obligadas a recaudar mensualmente una doceava parte del monto máximo anual permitido como ahorro y a depositar dicha cantidad en la cuenta correspondiente de cada afiliado dentro del programa BEPS.
- Los conductores deberán portar un chaleco que los distinga e identifique.
- La tarifa será única y la designará los Alcaldes dentro de su jurisdicción.
- Las cooperativas o asociaciones autorizadas para tal fin, deben velar por el cumplimiento de los requerimientos de calidad y seguridad.
- Los organismos de tránsito en cuya jurisdicción operen personas jurídicas autorizadas para prestar este servicio deberán establecer un canal regular de comunicación que permita a los usuarios presentar quejas sobre la prestación del mismo. El organismo de tránsito tomará las medidas pertinentes en respuesta a estas quejas.
- Las personas jurídicas autorizadas para este fin, deberán notificar a usuarios y conductores sobre los términos y condiciones bajo los cuales se presta este servicio.
- En caso de incumplir las normas dictaminadas por las normas vigentes, la persona jurídica autorizada se sancionará la primera vez hasta por diez Salarios Mínimos Mensuales Legales Vigentes (10 SMMLV) por el doble la segunda y vez y cancelación de la autorización para prestar este servicio a la tercera vez.

**Movilidad dentro de comunidades virtuales abiertas moderadas por plataformas tecnológicas digitales, en vehículos automotores con capacidad de nueve o menos pasajeros y motocicletas.**

Para este fin, se entenderá por comunidad virtual abierta, un grupo de individuos organizados cibernéticamente, cuyas interacciones, vínculos, relaciones y comunicaciones se llevan a cabo a través de la red, moderadas por una plataforma tecnológica digital, en el cual, uno de sus objetivos, sea facilitar la movilidad de sus miembros. Esta movilidad será realizada por los propios integrantes, siguiendo estándares de calidad y seguridad, sin la intermediación de terceros y sin que se constituya la obligación de contratar con personas naturales o jurídicas, ni entre los integrantes.

Para ello, se definirán los siguientes conceptos:

- Movilizador: Miembro de la comunidad que realiza la movilidad requerida, conduciendo un vehículo automotor.
- Movilizado: Miembro de la comunidad que solicita ser movilizado.
- Movilidad: Conjunto de características requeridas en cuanto a espacio, tiempo y garantías que abarcan el traslado de un punto a otro de los movilizados.

Los vehículos que se utilicen para tal fin serán de servicio público y particular con capacidad máxima de diez (10) ocupantes incluido el conductor. Estos vehículos deberán cumplir con los siguientes requisitos.

- Que su modelo de fabricación no sea mayor de veinte (20) años en caso de automóviles, camperos y camionetas y de diez (10) años en caso de motocicletas.
- Que sean motocicletas con cilindraje mayor a 125 c.c.

- Que cuenten con el SOAT y revisión Tecno Mecánica vigentes. No será requisito poseer pólizas individuales de seguros sobre responsabilidad civil contractual ni extracontractual.
- Los movilizadores no deben tener antecedentes penales de condenas emitidas durante los últimos diez (10) años ni anotaciones penales de procesos pendientes, como tampoco requerimientos judiciales pendientes. Se exceptúa de lo anterior, los delitos políticos.
- Los movilizadores deberán tener como mínimo licencia de conducción C1 vigente para automóvil o A2 vigente para motocicleta la cual deberán refrendar cada tres (3) años. No deberán tener infracciones de tránsito pendientes de pago o sin acuerdo de pago para poder pertenecer a dichas comunidades.
- Los movilizadores de ciudadanía extranjera, deben tener el permiso de permanencia cumpliendo con las normas que le sean aplicables para poder ejercer este rol en estas comunidades.
- Los vehículos y motocicletas utilizadas para este fin no podrán tener logotipos, avisos, ni insignias tanto en la superficie visible como en cascos y chalecos utilizados que asocien con dichas comunidades.

Las plataformas moderadoras autorizadas para este fin deberán:

- constituirse en personas jurídicas conforme a las normas que sean aplicables.
- Tener mecanismos que garanticen la verificación de identidad de los miembros que ingresen a dichas comunidades, sea en los roles de movilizadores o movilizados que brinden seguridad a sus miembros.
- Contar con la tecnología suficiente para cumplir su rol dentro de la comunidad virtual que modere.

- Constituir pólizas de seguros de responsabilidad civil contractual para cubrir gastos de; traslados, hospitalarios, quirúrgicos, farmacéuticos, funerarios e incapacidades permanentes o temporales resultantes en accidentes de tránsito que no cubra el SOAT de los vehículos en caso de accidentes de tránsito que ocurran dentro de las actividades de la comunidad.
- Señalar al movilizado el canon a pagar por la movilidad, al momento de ser solicitada, incluido valores pendientes por otros conceptos, el cual será inmodificable excepto los costos por tiempo de espera al inicio o en escalas realizadas dentro del recorrido y modificaciones que el movilizado realice durante el recorrido.
- Cancelar al movilizador una tarifa por tiempo de espera una vez se hayan superado treinta (30) segundos del arribo al sitio de recogida. Esta tarifa no podrá ser menor al valor correspondiente del siete por ciento (7%) de la Unidad de Valor Tributario (UVT) vigente, y cubrirá los primeros cinco (5) minutos de espera e incluirá el recorrido que deba realizar el movilizador para regresar al sitio de recogida y no generar congestión vehicular. Esta tarifa deberá ser cancelada al movilizador inclusive sí el movilizado no se presenta.
- Cancelar al movilizador una tarifa no menor a la equivalente a una (1) Unidad de Valor Tributario (UVT) vigente por daños menores causados al vehículo o por contaminación biológica provocada por heces fecales y fluidos corporales, tanto humanos como animales, producidos por los movilizados o sus mascotas. Para hacer esta reclamación, el movilizador deberá presentar un soporte videográfico de los hechos.
- Generar de manera electrónica la hoja de ruta, la cual deberá contener como mínimo el origen, destino, datos del vehículo y conductor, nombre e identificación del movilizado, y el canon a cancelar. Este documento electrónico reemplazará cualquier otro

documento requerido por las normas vigentes a los vehículos de servicio público en el momento de realizar las movilizaciones dentro de la comunidad.

- Implementar el uso de una clave personal, que exigirá al movilizador cuando ingresé a la plataforma tecnológica y al movilizado al solicitar cada movilidad.
- No permitir, generar ni incitar la comunicación escrita entre plataforma y movilizador y entre movilizado y movilizador mientras el movilizador este conduciendo.
- Ofrecer a los movilizadores cánones sobre viajes interurbanos que incluyan el costo de los peajes y los costos de retorno al sitio de origen.
- Ofrecer al movilizador el canon a recibir por la movilidad a realizar con todos los descuentos ya realizados, que le permita tener un punto de vista objetivo para tomar la decisión de aceptar o no realizar dicha movilidad.
- Cancelar al movilizador un canon por cancelación de la movilidad solicitada por el movilizado, no menor al valor correspondiente del siete por ciento (7%) de la Unidad de Valor Tributario (UVT) vigente, sí esta es realizada después de un minuto de aceptada y dentro del tiempo pactado para la llegada del vehículo al sitio de recogida.
- No descontar ni retener canon alguno, ni generar ninguna acción cuando el movilizador no acepte realizar movilidades ofrecidas a través de la plataforma moderadora o cancele las aceptadas dentro del primer minuto de haberlas aceptado.
- Indicar al movilizado el posible tiempo de llegada al sitio de recogida teniendo en cuenta dificultades de tráfico sin generar afán al movilizador.
- Dar aviso al movilizado cuando el movilizador se esté acercando cinco (5) y dos (2) minutos antes de su llegada y cuando este haya llegado, todo constatado por la ubicación geo satelital o similar con la que funcione la plataforma. Para lo anterior, las plataformas deberán tener en cuenta las barreras de seguridad que no permitan el ingreso del vehículo a sitios residenciales o comerciales.

- Permitir que tanto la movilidad realizada por el movilizador como el comportamiento del movilizado sean calificables, pero sin publicar en la plataforma tecnológica calificaciones negativas y anotaciones desfavorables ni aplicar sanciones sin que se dé un debido proceso de descargos. La ausencia de documentación audiovisual será determinante para aceptar como ciertas las quejas o defensa del movilizado.
- Tener la capacidad de permitir al movilizado incluir paradas en el recorrido, así como modificar el destino, previa aceptación del movilizador.
- Permitir al movilizado indicar que en la movilidad se llevaran mascotas en brazos. En este caso dichas plataformas deberán cancelar al movilizador un valor adicional al canon acordado, la cual no deberá ser menor al valor correspondiente al diez por ciento (10%) del valor de la Unidad de Valor Tributario (UVT) vigente.
- Ser garantes de la seguridad social de los movilizadores. En el caso de aquellos que sean beneficiarios del régimen de protección social subsidiado o afiliados al sistema contributivo en calidad de beneficiarios, las plataformas autorizadas deberán asegurarse de que cuenten con una cuenta en el programa de Colpensiones Beneficios Económicos Periódicos (BEPS). Asimismo, estas plataformas deberán realizar un recaudo correspondiente al dos por ciento (2%) del valor total del canon cobrado al movilizado, excluido lo cobrado por concepto de peajes, la cual será depositada en dicho programa en la cuenta correspondiente de cada miembro semanalmente.
- Hacer un recaudo correspondiente al uno por ciento (1%) del canon cobrado al movilizado con destino al fondo de reposición de vehículos tipo taxi que el Ministerio de Transportes indique.
- No cobrar por conceptos de vinculación.
- No permitir que se realice esta actividad por parte de los movilizadores por periodos mayores a 14 horas seguidas o con interrupciones.

- Notificar a movilizados y movilizadores sobre los términos y condiciones bajo los cuales se puede pertenecer e interactuar dentro de la comunidad.
- Cumplir con los requisitos que el Ministerio de Transportes crea necesario y normas que les sean aplicables.

El Ministerio de Transporte creará para este fin un registro con aportes de las plataformas tecnológicas, movilizadores y propietarios de los vehículos que participen en ello. Este registro deberá renovarse semestralmente por parte de los conductores y propietarios de vehículos y será obligatorio para poder ingresar a dichas comunidades. Ninguna persona natural o jurídica podrá tener inscrito como propietario o movilizador en este registro mas de tres (3) vehículos. Los vehículos de servicio particular y motocicletas que ingresen a este registro quedarán gravados con la obligación de realizar el proceso de cancelación de matrícula una vez se halla cumplido veinticinco (25) años de la fecha de matriculación. El Ministerio de Transporte reglamentará lo necesario para garantizar el cumplimiento de esta disposición.

Los cánones a pagar por las movilidades, así como, los costos por la moderación de las plataformas autorizadas, serán establecidas por estas y podrán variar según a la oferta y la demanda, siendo de libre aceptación por parte del movilizado y movilizador. Sin embargo, las plataformas autorizadas para dicho fin, podrán actuar únicamente como mediadoras entre movilizadores y movilizados, facilitando que ambos lleguen a un acuerdo sobre el canon de la movilidad. En este caso, no podrán indicar valores de referencia a ninguna de las partes y solo podrán cobrar, por concepto de moderación, hasta el diez por ciento (10%) del valor pactado entre ellos.

Las plataformas tecnológicas y similares que no se encuentren en el registro aquí descrito y/o no cumplan las condiciones para acceder a la autorización para realizar esta actividad o que aún, autorizadas para realizar esta actividad no cumplan con las obligaciones descritas en las normas que les sean aplicables, deberán ser bloqueadas de los servidores de los prestadores de internet en el Territorio Nacional por parte del Ministerio de Tecnologías de la Información y Comunicaciones previa resolución de esto por parte del Ministerio de Transporte. Lo anterior respetando el derecho al debido proceso.

**Habilitación de empresas de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Mixto para prestar servicio de transporte de pasajeros desde y hacia zonas periféricas de Municipios, Distritos y Áreas Metropolitanas con vehículos cerrados.**

El Ministerio de Transporte reglamentará la prestación del servicio de transporte de pasajeros desde y hacia áreas periféricas de municipios, distritos y áreas metropolitanas de forma temporal por parte de empresas de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Mixto con vehículos cerrados, en las siguientes condiciones:

- La autorización para prestar este tipo de servicio tendrá como objetivo atender la demanda insatisfecha de transporte de una población específica, hasta que se implemente una solución de transporte urbano que garantice la satisfacción total de dicha demanda, tanto en las rutas requeridas como en la frecuencia de servicio.
- Solo se autorizará una ruta para realizar los recorridos por persona jurídica que, en todo caso deberá ser circular, cuyo punto de inicio y final serán el mismo.
- La prestación de este servicio solo podrá ser autorizada a empresas de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Mixto de economía solidaria legalmente

establecidas cuyo objeto sea únicamente este fin y cuya existencia sea por el tiempo que exista dicha autorización.

- Los recorridos deben tener su origen y destino en la zona periférica que así lo requiera, realizando una única parada para dejar a los usuarios en el paradero de inicio de ruta, portal o terminal de transporte público de servicio urbano mas cercano posible, donde los usuarios puedan acceder a dicho servicio y viceversa.
- La tarifa será única y la designará los Alcaldes dentro de su jurisdicción.
- Los vehículos automotores utilizados para este fin no podrán ser modelo superior a veinticinco (25) años, deberán ser tipo cerrado y cumplir con todos los requisitos exigidos por las normas para la prestación de servicio público, además de estar a paz y salvo con los impuestos vehiculares que le correspondan.
- Los vehículos deberán estar pintados de un color distintivo uniforme. Deberán tener marcado el nombre y logotipo de la empresa. Además, numero de móvil y recorrido que realiza.
- Las empresas autorizadas para tal fin, deben velar por el cumplimiento de los requerimientos de calidad y seguridad. Deben garantizar que los sitios de inicio de recorrido no generen peligro a los actores de la vía ni alteraciones al tráfico vehicular.
- Durante dos (2) años a partir de la fecha en que entre en vigencia la normatividad que el Ministerio de Transportes establezca para reglamentar este tema, y por única vez, se permitirá el ingreso al Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Mixto de vehículos sin importar el modelo, siempre que se cumplan las demás normas aplicables.
- Los vehículos utilizados para este fin no podrán cambiar de empresa o persona jurídica autorizada para prestar este servicio. Una vez que se extinga el objeto de

la existencia de dicha persona jurídica, se deberá proceder a la cancelación de matrícula de los vehículos.

- Los organismos de tránsito en cuya jurisdicción operen personas jurídicas autorizadas para prestar este servicio deberán establecer un canal regular de comunicación que permita a los usuarios presentar quejas sobre la prestación del mismo. El organismo de tránsito tomará las medidas pertinentes en respuesta a estas quejas.

**Servicio compartido en vehículos de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi en recorridos fijos.**

El Ministerio de Transporte reglamentará lo pertinente para que las Empresas y asociaciones de empresas de personas naturales de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi, puedan solicitar ante el organismo de tránsito competente la autorización para prestar el servicio compartido en recorridos fijos, teniendo en cuenta:

- Que el servicio sea prestado de forma ordenada y segura para el usuario.
- Solo podrá ser prestado por vehículos de capacidad máxima de cinco ocupantes incluido el conductor.
- Que el servicio sea prestado únicamente sobre autopistas, vías principales y arterias.
- Que no exista cubrimiento de más del cincuenta por ciento (50%) del recorrido a realizar por rutas asignadas a Empresas de Transporte Público Terrestre Automotor Colectivo Metropolitano, Distrital y Municipal de Pasajeros o Mixto y que estas las

cubran con una frecuencia de mínimo cada cinco (5) minutos de forma constante desde las 5:00 hasta las 21:00 horas.

- Que la tarifa sea, como mínimo, un cincuenta por ciento (50%) mas alta que la tarifa del servicio urbano local cuando este exista.
- Que los sitios de inicio de ruta no generen peligro a los demás actores de la vía ni alteraciones al tráfico vehicular.
- Tendrán prioridad para ser autorizadas las asociaciones de empresas de persona natural, siempre y cuando estas cumplan lo exigido en Articulo 2.2.1.3.2.4 del Decreto 1079 del 2.015 o norma que lo modifique adicione o sustituya.

**Parágrafo 1°.** Primará en estas reglamentaciones, los factores socioeconómicos, responsabilidad social, seguridad vial y protección al medio ambiente. Para efectos de las autorizaciones descritas en este Artículo, tendrán prelación aquellas personas jurídicas de economía solidaria que puedan comprobar que están conformadas en su mayoría absoluta por personas naturales que desarrollaron esta actividad, en los sitios donde se va autorizar la prestación del servicio, durante al menos dos años antes de la fecha de promulgación de la presente Ley.

**Artículo 66.** Sustitúyase el inciso primero del texto del Artículo 6° de la Ley 105 de 1.993 modificado por el Artículo 2° de la ley 276 de 1.996, el cual quedará así:

"**Reposición del Parque Automotor del Servicio Público de Pasajeros y/o mixto.** La vida útil máxima de los vehículos terrestres de servicio público colectivo de pasajeros y/o mixto será de veinte (20) años. Se excluyen de esta reposición el parque automotor del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Mixto que preste dicho servicio en

zonas rurales de difícil acceso o que, con radio de acción metropolitano distrital o municipal presten su servicio desde y hacia zonas periféricas, siempre y cuando reúnan los requisitos técnicos de seguridad exigidos por las normas y con la certificación establecida por ellas. La vida útil máxima permitida para los vehículos que ingresen a partir del año 2.026 al parque automotor del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Mixto acogidos en la anterior excepción, será de veinte cinco (25) años. El Ministerio de Transporte exigirá la reposición del parque automotor, garantizando que se sustituyan por nuevos los vehículos que hayan cumplido su ciclo de vida útil."

El resto del texto del artículo 6° de la Ley 105 de 1.993 permanecerá igual.

**Artículo 67.** Incorpórese un Parágrafo al artículo 5° del Decreto 4190 del 2.007 y en consecuencia modifíquese lo compilado en el artículo 2.2.1.5.5.2 del decreto 1079 de 2.015, el cual quedará así:

**"Parágrafo.** Los vehículos de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Mixto cuyo radio de acción sea metropolitano, distrital o municipal que presten el servicio desde y hacia zonas periféricas podrán ser de carrocería cerrada homologadas para los servicios de transporte de pasajeros por carretera y especial, siempre y cuando cuenten con espacios amplios y suficientes para el transporte simultaneo de personas, carga y mercancías de forma cómoda y segura."

**Artículo 68.** Sustitúyase el texto del Articulo 2.2.1.6.8.9 del Decreto 1079 de 2.015 modificado por el Artículo 12 del Decreto 478 de 2.021, el cual quedará así:

"**Artículo 2.2.1.6.8.9 Cambio de modalidad.** A parte de vehículos nuevos, se permitirá el ingreso al Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial, de vehículos usados del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera, siempre y cuando se cumplan los requisitos de reposición y normas que sean aplicables en dicho caso.

No se podrá realizar el cambio de modalidad de los vehículos de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial, exceptuando el cambio a Servicio Particular si el modelo del vehículo no supera los diez (10) años y a la modalidad de Servicio Público de Transporte Terrestre Mixto, siempre y cuando cuenten con la homologación para esta última modalidad y que el modelo no sea de una antigüedad superior a veinte (20) años. Además, que se cumplan con las normas que le sean aplicables al caso."

**Artículo 69.** Sustitúyase el texto del Articulo 2.2.1.6.15.4 de Decreto 1079 de 2.015 modificado por el Artículo 17 del Decreto 478 de 2.021, el cual quedará así:

"Artículo 2.2.1.6.15.4 **Cambio de servicio.** Los vehículos de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial podrán cambiarse al Servicio Particular siempre y cuando cumplan con los requisitos de reposición y las normas que sean aplicables en dicho caso."

**Artículo 70.** Sustitúyase el texto del Artículo 36 de la Resolución 8321 de 1.983 expedida por el Ministerio de Salud, el cual quedará así:

**“ARTICULO 36.** Ninguna persona ocasionará o permitirá la operación de vehículos de motor, motocicletas o cualquier otro similar, en las vías públicas y en cualquier momento de tal forma que los niveles de presión de sonido emitidos por tales vehículos excedan los niveles máximos permisibles establecidos en la siguiente tabla No. 2.

**TABLA No. 2**

**NIVELES MAXIMOS PERMISIBLES PARA VEHICULOS**

| TIPO DE VEHICULO | NIVEL SONORO dB (A) |
|---|---|
| **Vehículos Diesel de más de 3000 c.c., incluido cualquier sistema retardador.** | **95 dB (A)** |
| **Vehículos Diesel de 3000 c.c. o menos, incluido cualquier sistema retardador.** | **90 dB (A)** |
| **Vehículos a gasolina y/o GNV** | **83 dB (A)** |
| **Motocicletas y similares de más de 125 c.c.** | **90 dB (A)** |
| **Motocicletas y similares de 125 c.c. o menos, motociclos, ciclomotores, mopeds, tricimotos y cuadriciclos** | **86 dB (A)** |
| **Sistemas de freno y/o bajo de acción neumática** | **90 dB (A)** |
| **Los dispositivos sonoros de aviso eléctricos, neumáticos y electroneumáticos utilizados en un vehículo, ya sea individualmente o en conjunto** | **100 dB (A)** |

**PARAGRAFO:** Para determinar, en vía, los niveles de presión sonora que se establecen en este Artículo, deberán darse cumplimiento a lo que se indica a continuación:

a. Estas mediciones se harán en vía con un instrumento digital certificado por el Instituto Nacional de Metrología de Colombia o quien haga sus veces, cumpliendo con todas las normas técnicas aceptadas en Colombia que sean aplicables para este procedimiento.
b. Los niveles sonoros máximos permisibles que se indican en la tabla No. 2 se medirán en vehículos estacionados con el nivel de Revoluciones Por Minuto (RPM) en el tope máximo dentro del rango donde el fabricante indique su máximo rendimiento. En ese punto se medirá también la presión sonora de los sistemas retardadores con que cuente el vehículo, en su máxima potencia cuando esta sea graduable manualmente. El no funcionamiento de estos elementos será causal de generación de comparendo por cometer la infracción tipificada en el Articulo 131 del Código Nacional de Transito Ley 769 de 2.002 o la norma que lo modifique o sustituya como C.41.
c. Se tomará mediciones de la presión sonora causada por los dispositivos sonoros de aviso de función eléctrica neumática o electroneumática
d. Igualmente se medirá la presión sonora provocada al utilizar el sistema de frenos principal cuando estos funcionen de forma total o parcial por acción neumática.
e. En caso de ser procedente la realización del comparendo, a este se anexará una copia impresa del resultado de la medición en mención."

**Artículo 71.** Incorpórese el Parágrafo 3° en el Artículo 2.2.1.3.3 del Decreto 1079 de 2.015, modificado por el Artículo 2° del Decreto 2297 de 2.015, el cual quedara así:

"**Parágrafo 3°.** Las empresas y asociaciones de empresas de personas naturales de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi, podrán pedir autorización al organismo de tránsito competente para prestar el servicio de forma compartida en recorridos fijos, cumpliendo las demás normas que sean aplicables."

**Artículo 72.** Sustitúyase el texto del Artículo 1° del decreto 2044 de 1.988 e incorpórese un parágrafo, el cual quedará así:

**"Artículo 1º** Los productos que a continuación se relacionan, podrán movilizarse mediante contratación directa entre el usuario y el propietario del vehículo de servicio público o su representante:

**1. ANIMALES:**

Todo tipo de ganado en pie. Aves vivas y peces cuyo transporte esté permitido por las normas ambientales

**2. PRODUCTOS DE ORIGEN ANIMAL:**

Huevos, leche cruda o pasteurizada. Productos y subproductos lácteos en general. Productos cárnicos refrigerados o en canal.

**3. EMPAQUES Y RECIPIENTES USADOS:**

Envases, empaques, canastillas, guacales, tambores vacíos, estibas y/o materia prima para producirlas, material plástico reciclado, cajas de cartón vacías, todo tipo de cartón y papel

reciclado, material metálico reciclado, vidrio reciclado, laminas metálicas, rollos de láminas metálicas y rollos de papel

**4. PRODUCTOS ELABORADOS:**

Cerveza, gaseosa, panela, alimentos procesados y/o empacados y todo tipo de manufacturas de producción nacional.

**5. PRODUCTOS DEL AGRO**:

Aquellos cuyo origen se dé en el campo con destino a un centro urbano, incluido el café y productos procesados y/o empacados. Insumos para el campo, sean procesados, empacados o a granel. Materias primas empacadas o a granel para la producción de alimentos e insumos para el campo.

**6. MATERIALES DE CONSTRUCCION:**

Ladrillo, tejas, baldosas, enchapes, grifería, elementos para construcción de baños y cocinas, piedra, grava, arena, tierra, yeso, balasto, mármol, madera, asfalto, tanques para almacenamiento de agua, tanques para pozos sépticos, postes, cemento, concreto, tuberías, varilla, alambre y alambrón.

**7. COMBUSTIBLES FOSILES:**

Gas propano, kerosene, cocinol, carbones minerales, sus productos, subproductos y derivados, empacados o a granel.

**8. MUEBLES Y ENCERES:**

Muebles nuevos y usados.

**Parágrafo.** Pasados doce (12) meses desde la fecha de promulgación de la presente Ley, el transporte de todo tipo de carga, incluidas las descritas en este Artículo, que se realice por las vías rurales del Territorio Nacional deberá estar registrado en el Registro Nacional de Carga (RNDC) y contar con el manifiesto de carga electrónico. Por lo tanto, el Ministerio de Transporte tendrá un plazo de doce (12) meses contados a partir de la fecha de promulgación de la presente Ley, para realizar todos los ajustes necesarios en dicho registro y asegurar el cumplimiento de esta disposición."

**Artículo 73.** El Ministerio de Transporte contará con doce (12) meses para crear y reglamentar un registro que funcionará como base de datos e información para la medición de riesgos en la toma de decisiones por parte de los interesados. Este registro se llamará "Datos de la Actividad del Transporte" y su acrónimo será DATAPORTE.

En dicho registro deberán estar incluidos las empresas de transporte terrestre de carga, generadores de carga, empresas de transporte terrestre de pasajeros en todas sus modalidades, conductores, propietarios, tenedores de vehículos, receptores y almacenadores de carga y los que el Ministerio de Transporte crea necesarios.

Este registro deberá tener la capacidad de permitir medir la gestión de:

- Empresas de transporte terrestre de servicio pasajeros en cuanto al nivel de accidentes, cumplimiento de las normas de prevención de accidentes, cumplimiento en cubrimiento de rutas y servicio al usuario.
- Empresas de transporte terrestre de carga en cuanto a cumplimiento de normas para prevención de accidentes y cumplimiento en sus obligaciones contractuales

- Gestión de los conductores de vehículos automotores de servicio público
- Gestión de los, propietarios, conductores y/o tenedores de vehículos de carga cuando haya existido una relación contractual sin intermediación de alguna empresa.
- Gestión y cumplimiento de los conductores, propietarios y tenedores de vehículos en el marco de la relación con las empresas de transporte terrestre de pasajeros y carga.
- Gestión y cumplimiento de los generadores, receptores y almacenadores de carga.
- Los datos e información que el Ministerio de Trasportes crea necesario para el cumplimiento del objetivo.

Este registro solo podrá contener información sobre eventos que hayan ocurrido con posterioridad a la fecha de promulgación de la presente Ley.

**Artículo 74.** Renómbrese el Parágrafo del Articulo 10 de la Ley 336 de 1.993 como Parágrafo 1° e incorpórese el Parágrafo 2°, el cual quedara así:

**"Artículo 10.** Para los efectos de la presente ley se entiende por operador o empresa de transporte la persona natural o jurídica constituida como unidad de explotación económica permanente con los equipos, instalaciones y órganos de administración adecuados para efectuar el traslado de un lugar a otro de personas o cosas, o de unas y otras conjuntamente.

**Parágrafo 1°.** La constitución de la persona jurídica a que se refiere el presente artículo, no requerirá de autorización previa alguna por parte del Estado.

**Parágrafo 2°.** Podrán existir personas jurídicas cuyo único objetivo sea administrar y operar plataformas tecnológicas digitales que faciliten la interacción entre individuos que conformen comunidades virtuales abiertas, destinadas, entre otros objetivos, a cubrir requerimientos de movilidad realizados entre sus propios miembros. Esto no configurará la necesidad de intermediación por parte de empresas habilitadas. Estas personas jurídicas podrán, incluso, crear dichas comunidades virtuales. Para llevar a cabo esta actividad, se requerirá autorización por parte del Ministerio de Transporte.

**Artículo 75.** Sustitúyase el literal e) del artículo 49 de la Ley 336 de 1.996, el cual quedará así:

"e) Cuando se compruebe que el equipo no reúne las condiciones técnico-mecánicas requeridas para su operación."

**Artículo 76.** Facúltese a los Alcaldes municipales y distritales para crear mecanismos, dentro de su jurisdicción y adoptar medidas que faciliten el saneamiento de cartera por concepto de impuesto vehicular. Estas medidas solo aplicarán a deudas generadas con anterioridad a dos (2) años antes de la fecha de promulgación de la presente Ley. El objetivo de lo anterior será, facilitar los procedimientos de reposición descritos en la presente Ley.

**Artículo 77.** Adiciónese el Artículo 13 de la Ley 1811 de 2.016, el cual quedará así;

**"Artículo 13.** *Reinserción de bicicletas.* Las autoridades territoriales locales podrán adjudicar bicicletas con o sin pedaleo asistido, vehículos autoequilibrados y en general cualquier vehículo no automotor cuya propulsión generé cero emisiones contaminantes que

se encuentren inmovilizadas y lleven retenidas seis meses o más y que además no hayan sido reclamadas ni se encuentren en proceso de reclamación por parte de sus propietarios, a instituciones educativas del sector público y a los sistemas SITM, SITP, SETP y SITR. Para ello el Ministerio de Transporte reglamentará los mecanismos para la reintegración de los vehículos no automotores aquí mencionados a la autoridad territorial local. Lo anterior estará condicionado a la inscripción al registro que corresponda cuando ello sea requerido."

## TITULO III

## REGLAMENTACIÓN, VIGENCIA Y DERROGATORIAS

**Artículo 78. Reglamentación.** El Ministerio de Transporte, resolverá en un plazo máximo de seis (6) meses siguientes a la sanción de la presente ley, todo lo pertinente para el cumplimiento de la misma, excepto en aquellos artículos que tengan fijados términos diferentes.

**Parágrafo.** El Ministerio de Transporte contará con un plazo de doce (12) meses contados a partir de la fecha de promulgación de la presente Ley para compilar las disposiciones aquí descritas en las normas vigentes que correspondan, en especial en el Decreto 1079 de 2.015.

**Artículo 79.** El Ministerio de Transporte en asocio con la Agencia Nacional de Seguridad Vial, contarán con un plazo de seis (6) meses para crear y poner en marcha un plan que promoverá la difusión y el conocimiento de las disposiciones contenidas en esta Ley a nivel

nacional, orientado a capacitar a todos los actores viales sobre las disposiciones aquí establecidas. Para alcanzar este objetivo, dicha asociación podrá solicitar recursos a los organismos de tránsito territoriales de lo recaudado por concepto de multas por infracciones de tránsito tras la promulgación de la presente Ley.

**Artículo 80. Vigencia y derogatoria.** La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

**Parágrafo Transitorio.** Durante los primeros doce (12) meses contados a partir de la fecha de promulgación de la presente Ley, se seguirá aplicando el marco sancionatorio por infracciones de tránsito vigente antes de su entrada en vigencia, excepto en el caso de la inmovilización de vehículos, la cual se llevará a cabo únicamente en aquellos casos en que sea absolutamente necesario para proteger la integridad física de los actores viales o la movilidad del flujo vehicular. Pasados los doce (12) meses desde la fecha de promulgación de la presente Ley, entrará en pleno vigor su alcance sancionatorio.

GERMAN ALFONSO TORRES GOMEZ

PROMOTOR

## EXPOCISIÓN DE MOTIVOS

El actual Código Nacional de Tránsito Terrestre, emanado de la Ley 769 de 2002, fue diseñado para responder a las necesidades y desafíos del contexto vial de su tiempo. En su momento, estableció un marco normativo que buscaba garantizar la seguridad en las vías y promover un comportamiento responsable entre los conductores. Sin embargo, en la actualidad, se ha vuelto evidente que varios factores y circunstancias han cambiado de manera drástica en el ámbito del tránsito y la movilidad.

El desarrollo acelerado de las ciudades, el crecimiento del parque automotor y las transformaciones en los patrones de movilidad han puesto de manifiesto que algunas normas establecidas en este código han quedado desactualizadas. Muchas de estas disposiciones ya no se ajustan a la realidad actual y, en algunos casos, resultan contradictorias entre sí. Esta falta de coherencia normativa ha generado un clima generalizado de duda sobre la conveniencia y efectividad de la aplicación de estas regulaciones. Las sanciones que se derivan de estas normas han perdido parte de su capacidad disuasiva y preventiva, pues la percepción general es que su objetivo es mas económico que educativo, lo que ha contribuido al aumento en las infracciones y a un deterioro en la seguridad vial.

Además, es importante señalar que el código presenta vacíos significativos en cuanto a la regulación de conductas que representan un verdadero atentado contra la seguridad vial. La ausencia de normas claras en aspectos como, nuevas modalidades de transporte, tipos de vehículos, luces y su uso, deja un vacío legal que permite que ocurran situaciones donde se puede comprometer la seguridad de los actores viales.

Por otro lado, el código adolece de una escasa alineación con los avances tecnológicos que han surgido en los últimos años. La implementación de tecnologías innovadoras puede ofrecer soluciones efectivas para mejorar la gestión del tránsito y aumentar la seguridad vial. En un mundo cada vez más interconectado y digitalizado, resulta fundamental abordar todos los aspectos donde el uso de la tecnología pueda contribuir a la seguridad vial y una mejor calidad de vida de los ciudadanos.

Motiva este proyecto de Ley la incuestionable necesidad de implementar la modernización y armonización de las normas existentes para que estas sean mas justas, equilibradas y proporcionales como también la incorporación efectiva de nuevas regulaciones que respondan a los desafíos contemporáneos. La implementación de normas claras y justas no solo mejora la seguridad vial, sino que también fomenta un sentido de comunidad y respeto entre los ciudadanos. Solo así se podrá garantizar un entorno vial más seguro y eficiente para todos los actores involucrados.

## CONTENIDO Y JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO DE LEY

Este proyecto de Ley contiene 80 artículos, divididos en 3 títulos, comenzando con el objeto de la Ley en el Artículo 1°. El Título I abarca desde el Artículo 2° hasta el Artículo 64, en el cual se reforman algunos artículos de la Ley 769 de 2002 y se incorporan otros nuevos. El Título II, que va del Artículo 65 al Artículo 77, establece otras disposiciones. Por último, el Título III, que comprende del Artículo 78 al Artículo 80, se dedica a la reglamentación, vigencia y derogatoria que delinean la presente ley. Todo lo anterior se justifica de la siguiente manera:

**Artículo 1°.** Objeto**:** El objeto de este proyecto de ley se enfoca en la mejora y actualización del marco normativo que regula el tránsito y transporte terrestre en el país. Esto implica un enfoque integral que busca no solo reformar las normas existentes, sino también adaptarlas a las realidades actuales, garantizando así que se alineen con las necesidades de seguridad vial y sostenibilidad. Este enfoque se dirige a temas como:

**Seguridad vial**. Este proyecto de ley enfatiza la importancia de la seguridad vial como prioridad, promoviendo cambios en la actitud y aptitud de todos los actores viales. Esto sugiere que se busca no solo sancionar infracciones, sino también educar y concienciar a los ciudadanos sobre su responsabilidad en las vías.

**Participación Ciudadana.** Otro objetivo clave es fomentar la participación activa de los ciudadanos en el cumplimiento de las normas. Esto implica un enfoque colaborativo donde los usuarios de las vías son vistos como aliados en la promoción de una cultura vial más segura y responsable.

**Optimización del Uso de Vías**. Este proyecto de Ley también apunta a optimizar el uso de las vías, lo que sugiere una intención de gestionar mejor el tráfico y reducir la congestión. Esto incluye medidas para promover el uso eficiente del transporte público y alternativas sostenibles.

**Aprendizaje Continuo**. Se menciona la importancia del aprendizaje académico continuo para desarrollar habilidades adecuadas para conducir. Esto refleja un compromiso con la formación constante de los conductores, asegurando que estén actualizados sobre las mejores prácticas y normativas.

**Avances Tecnológicos**. La inclusión de tecnología en la gestión del tránsito es otro objetivo significativo. Fomentar el uso de herramientas tecnológicas puede mejorar la eficiencia en la administración de recursos, la participación pasiva en la seguridad desde la competencia de las normas de tránsito y transporte, la seguridad vial, la calidad de vida de los actores.

**Impacto ambiental.** la reducción de la huella de carbono es uno de los principales objetivos de este proyecto de Ley. Se pretende crear un marco normativo eficiente que regule el uso adecuado de las vías, se busca establecer directrices claras que faciliten la movilidad y reduzcan la congestión. Esto no solo optimiza el flujo vehicular, sino que también promueve prácticas de conducción más responsables.

Una de las consecuencias directas de una mejor regulación es la disminución de la congestión en las vías. Cuando el tráfico se mueve de manera más fluida, se reduce el tiempo que los vehículos pasan en marcha, lo cual contribuye a un menor consumo de combustible. Menos congestión implica que los vehículos consumen menos combustible, al disminuir el consumo de combustible, se traduce directamente en menos emisiones al

medio ambiente. Esto es fundamental para combatir el cambio climático y mejorar la calidad del aire en las ciudades, lo que beneficia la salud pública.

La mejora en el flujo vehicular también contribuye a reducir el estrés entre los conductores. Menos congestión significa menos frustración y ansiedad al volante, lo que puede llevar a una conducción más segura y consciente. Esto beneficia a todos los actores viales, incluidos peatones y ciclistas.

**Inclusión social.** Este proyecto de Ley pretende promover la inclusión social en el conocimiento de las normas de tránsito a toda la población incluyendo la población indígena y discapacitada, los cuales son titulares de derechos y obligaciones en el tema que se trata.

## TITULO I

## MODIFICACION DE ALGUNOS ARTÍCULOS E INCORPORACIÓN DE NUEVOS DE LA LEY 769 DEL 2.002.

**Artículo 2°.** Modifica el texto del Artículo 5º e incorpora los Parágrafos 3°, 4°, 5° y 6° de la siguiente manera:

| ARTÍCULO VIGENTE | ARTÍCULO MODIFICADO |
|---|---|
| **Artículo 5°.** Demarcación y señalización vial. El Ministerio de Transporte reglamentará en un término no mayor de 60 días posteriores a la sanción de esta ley, las características técnicas de la demarcación y señalización de toda la infraestructura vial y su aplicación y cumplimiento será responsabilidad de cada uno de los organismos de tránsito en su respectiva jurisdicción.<br>**Parágrafo 1°.** El Ministerio de Transporte respetará y acogerá los convenios internacionales que se hayan suscrito o se suscriban en relación con la reglamentación de la ubicación, instalación, demarcación y señalización vial.<br>**Parágrafo 2°.** La información vial y la señalización urbana, deberá hacerse con material antivandálico, vitrificado, que garantice una vida útil mínima de 10 años y, cuando así se aconseje, material retro reflectante. | **Artículo 5°. DEMARCACIÓN Y SEÑALIZACIÓN VIAL.** Los Gobernadores y Alcaldes en todo el territorio nacional, en el ámbito de sus respectivas jurisdicciones, estarán encargados de garantizar el estricto cumplimiento de lo establecido en el Manual de Señalización Vial, adoptado mediante la Resolución 1885 de 2015 emitida por el Ministerio de Transporte, o cualquier otra normativa que la modifique o reemplace.<br>**Parágrafo 1º.** El Ministerio de Transporte respetará y acogerá los convenios internacionales que se hayan suscrito o se suscriban en relación con la reglamentación de la ubicación, instalación, demarcación y señalización vial.<br>**Parágrafo 2°.** La información vial y la señalización urbana, deberá hacerse con material antivandálico, vitrificado, que garantice una vida útil mínima de 10 años y, cuando así se aconseje, material retro reflectante.<br>**Parágrafo 3°.** Los Alcaldes, en colaboración con los organismos pertinentes, contarán con un (1) año a partir de la fecha de promulgación de esta ley para desarrollar o ajustar e implementar un plan integral de estacionamiento en sus respectivas jurisdicciones. Este plan deberá incluir, como mínimo, los siguientes aspectos: |

| | |
|---|---|
| | - Obligación de garantizar soluciones reales y sostenibles de estacionamiento por parte de los constructores de viviendas nuevas, incluyendo un mínimo de un parqueadero para vehículo y un parqueadero para motocicleta por unidad de vivienda nueva a construir, como requisito para la obtención de licencias de construcción.<br>- Establecimiento de áreas designadas para el estacionamiento de taxis en vías públicas, implementadas en función de la demanda. Se desarrollarán mecanismos de control adecuados para garantizar el respeto al orden de llegada de los taxis y su correspondencia con el orden de recogida de los usuarios. En aeropuertos, puertos, terminales de transporte y otros lugares con alta demanda de taxis, el turno de servicio será regulado de forma virtual por el ente encargado, organismo de tránsito competente o quien la autoridad competente designe para tal fin. Esto se hará con el fin de evitar congestiones, exceso de oferta y apresuramiento por parte de los conductores para finalizar un servicio y tomar uno nuevo. Los vehículos que realicen recorridos cortos, al retornar tendrán prelación en el sistema regulador, para tomar turno de recogida. Este sistema regulador deberá tener la capacidad tecnológica de realizar seguimiento en tiempo real de la velocidad y finalización de los servicios, así mismo, permitir la calificación del servicio por parte de los usuarios.<br>- Establecimiento de zonas y horarios permitidos para el estacionamiento en vías públicas de vehículos de transporte de pasajeros de servicio público especial cerca de lugares culturales, turísticos y de recreación.<br>- Designación de zonas y horarios para carga y descarga de mercancías conforme al Artículo 78 de este código.<br>- La reorganización del sentido del tránsito dentro del área urbana, con el objetivo de ajustar, modificar y señalizar las vías para convertirlas en sentido único siempre que sea factible. Esta medida deberá priorizar en todo momento el interés público sobre el individual.<br>**Parágrafo 4°.** A partir de la fecha de promulgación de esta ley, se establecerá el siguiente sistema de estacionamiento en todas las vías urbanas unidireccionales a nivel nacional. Este sistema se regirá de acuerdo con las normas de estacionamiento descritas en el presente código.<br>- En los días pares, se permitirá estacionar exclusivamente en el costado derecho de la vía, siguiendo su sentido.<br>- En los días impares, se permitirá estacionar exclusivamente en el costado izquierdo de la vía, siguiendo su sentido.<br>Se exceptúan de esta norma las vías que, por sus características particulares o por ser utilizadas por rutas de transporte público colectivo urbano, no permitan estacionamiento en ninguno de sus costados o sea mas conveniente, el uso constante de un solo costado para estacionar. En todo caso, estas excepciones deben estar claramente señalizadas. También quedan exentas las vías destinadas al estacionamiento reguladas por las autoridades locales competentes en materia de tránsito.<br>Se establece como hora para cambiar el costado permitido de estacionamiento las 06:00 a.m. todos los días sin excepción. Aquellos que incumplan estas normas estarán sujetos a las sanciones previstas en este código. Además, cualquier vehículo estacionado sin placa de identificación visible o con la placa oculta, adulterada o ilegible será inmovilizado hasta que se realice una Revisión Técnica en Identificación de Automotores por parte del |

| | |
|---|---|
| | organismo competente en los patios designados para la inmovilización, sin perjuicio a las demás sanciones a que haya lugar.<br>**Parágrafo 5°.** Los Gobernadores y Alcaldes, dentro de su jurisdicción, deben exigir a las entidades competentes que garanticen las condiciones necesarias para prevenir accidentes viales debido al mal estado de las vías o a la falta de señalización vial adecuada. Cualquier defecto o daño en la vía, incluyendo tapas y/o estructuras de redes de servicios públicos con un desnivel superior a dos (2) centímetros en vías principales o sin tapa en cualquier vía, que represente un riesgo potencial de accidente o cause congestión vehicular, debe ser identificado y señalizado de inmediato. Asimismo, el responsable correspondiente debe repararlo en un plazo máximo de diez (10) días a partir de su identificación.<br>**Parágrafo 6°.** Los Alcaldes, dentro de sus jurisdicciones y en colaboración con los organismos pertinentes, contarán con un (1) año a partir de la fecha de promulgación de esta ley para desarrollar o ajustar e implementar un plan de organización del comercio informal que realiza sus actividades en la vía pública, con el fin de proteger la integridad física de los actores viales y la movilidad. Se deberá censar, sensibilizar y todo lo pertinente para la realización de lo aquí descrito. No podrán estar incluidos en dicho censo las personas que sean morosos en el pago por concepto de infracciones de tránsito. |

Respecto a la demarcación y señalización vial, es claro que su importancia en la seguridad vial es suprema, por lo que debe ser homogénea y verídica para mantener la credibilidad. Basta con recorrer las carreteras a lo largo y ancho del país para observar las inconsistencias que existen sobre este tema. Aunque el Ministerio de Transporte, en la Resolución 1885 de 2015, adoptó “El Manual de Señalización Vial-Dispositivos uniformes para la regulación del tránsito en calles, carreteras y ciclo rutas de Colombia”, la no fiel aplicación de este ha permitido la existencia de elementos que, contrario a su objetivo, generan situaciones de peligro. Por ejemplo, existen reductores sin señalización o mal señalizados para advertir de su presencia y/o sin cumplir las normas en su construcción en cuanto a forma y dimensiones, lo cual los convierte en peligrosos obstáculos dentro de la vía. También, en el caso contrario, existen señales de reductores sin que estos existan físicamente, lo que genera incertidumbre en la veracidad de la información. También es importante que en todos los municipios del Territorio Nacional exista un plan integral de estacionamiento en vía pública. Esto se debe a que las normas actuales permitieron que en la actualidad haya más vehículos que unidades de parqueo disponibles, por lo que es imperante reglamentar la forma en que se pueden usar las vías públicas para estacionar. Esto es necesario tanto para realizar las diferentes actividades relacionadas con el

transporte, donde el vehículo debe estar estacionado en la vía, como por la falta de parqueaderos, que obliga a dejar el vehículo pernoctando en la vía. De esta manera, se pueden evitar conflictos y generar orden en el estacionamiento.

Se incluye aquí la obligación de los alcaldes dentro de su mandato y competencia, hacer lo necesario para exigir que las vías tengan un mínimo de seguridad estructural. Los obstáculos, la mala señalización y los defectos que se van formando en la vía debido al desgaste natural o a malas prácticas de construcción se convierten en peligrosas causales de accidentes.

Igualmente, es imperante organizar el comercio informal, que representa la fuerza laboral más grande del país. Esto no puede ser excusa para generar congestión vehicular y riesgo a los diferentes actores viales. Se propone aquí que estos comerciantes que ocupan la vía sean organizados de manera tal que pueda haber convivencia con los demás actores viales. Un ejemplo de la conveniencia de organizar este sector son los municipios donde se ha logrado dicha convivencia, como el caso de los colmeneros en el municipio de Maicao, en La Guajira. A cada vendedor informal se le ha adjudicado una caseta, llamada popularmente colmena, y son ellos mismos los encargados de mantener el orden y la limpieza en la parte de la vía que ocupan.

**Artículo 3°.** Modifica el Artículo 7° de la Ley 769 de 2.002, para incorporar los Parágrafos 6°, 7° y 8° de la siguiente manera:

| **ARTÍCULO VIGENTE** | **ARTÍCULO MODIFICADO** |
|---|---|
| **Artículo 7°.** *CUMPLIMIENTO RÉGIMEN NORMATIVO.* Las autoridades de tránsito velarán por la seguridad de las personas y las cosas en la vía pública y privadas abiertas al público. Sus funciones serán de carácter regulatorio y sancionatorio y sus acciones deben ser orientadas a la prevención y la asistencia técnica y humana a los usuarios de las vías.<br><br>Las autoridades de tránsito podrán delegar en entidades privadas el aporte de pruebas de infracciones de tránsito, el recaudo de las | **Artículo 7°. CUMPLIMIENTO RÉGIMEN NORMATIVO** Las autoridades de tránsito velarán por la seguridad de las personas y las cosas en la vía pública y privadas abiertas al público. Sus funciones serán de carácter regulatorio y sancionatorio y sus acciones deben ser orientadas a la prevención y la asistencia técnica y humana a los usuarios de las vías.<br>Las autoridades de tránsito podrán delegar en entidades privadas el aporte de pruebas de infracciones de tránsito, el recaudo de las multas correspondientes, la tramitación de especies venales y todos |

| | |
|---|---|
| multas correspondientes, la tramitación de especies venales y todos los trámites previstos en las normas legales y reglamentarias, salvo la valoración de dichas pruebas.<br><br>Cada organismo de tránsito contará con un cuerpo de agentes de tránsito que podrá ser contratado, como personal de planta o excepcionalmente por prestación de servicios para determinadas épocas o situaciones que determinen la necesidad de dicho servicio.<br><br>Actuarán en su respectiva jurisdicción, salvo que por una necesidad del servicio, un municipio o departamento a través de su autoridad de tránsito, deba apoyar a otra entidad territorial.<br><br>El Ministerio de Transporte tendrá a su cargo un cuerpo especializado de agentes de tránsito de la Policía Nacional que velará por el cumplimiento del régimen normativo de tránsito en todas las carreteras nacionales por fuera del perímetro urbano de distritos y municipios.<br><br>Cualquier autoridad de tránsito, entiéndase agentes o inspectores, están facultados para abocar el conocimiento de una infracción o de un accidente mientras la autoridad competente asume la investigación, aun en las carreteras nacionales de su jurisdicción y en especial cuando la Policía Nacional, no tiene personal dispuesto en dicha jurisdicción.<br><br>**Parágrafo 1°.** La Policía Nacional con los servicios especializados de Policía de Carreteras y Policía Urbana de Tránsito, contribuirá con la misión de brindar seguridad y tranquilidad a los usuarios de la Red Vial Nacional.<br><br>**Parágrafo 2°.** La Policía Nacional reglamentará el funcionamiento de la Seccional de Formación y Especialización en Seguridad Vial, de sus cuerpos especializados de policía urbana de tránsito y policía de carreteras, como instituto docente con la facultad de expedir títulos de idoneidad en esta área, en concordancia con la Ley 115 de 1994.<br><br>**Parágrafo 3°.** El Ministerio de Transporte, a través de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, podrá asistir técnicamente a las Instituciones de Educación Superior, que promocionen dentro de sus ofertas académicas. La Formación y Especialización en Seguridad Vial que las autoridades territoriales requieren para sus autoridades de tránsito.<br><br>**Parágrafo 4°.** Los organismos de tránsito podrán celebrar contratos y/o convenios con los cuerpos especializados de policía urbana de tránsito mediante contrato especial pagado por los distritos, municipios y departamentos y celebrado con la Dirección General de la Policía. Estos contratos podrán ser temporales o permanentes, con la facultad para la policía de cambiar a sus integrantes por las causales establecidas en el reglamento interno de la institución policial.<br><br>**Parágrafo 5°.** La contratación con privados para la implementación de ayudas tecnológicas por parte de las autoridades de tránsito deberá realizarse conforme las reglas que para tal efecto dicten las normas de contratación estatal. La remuneración a la inversión privada para la instalación y puesta en operación de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones no podrá superar en ningún caso el 10% del recaudo. | los trámites previstos en las normas legales y reglamentarias, salvo la valoración de dichas pruebas.<br>Cada organismo de tránsito contará con un cuerpo de agentes de tránsito que podrá ser contratado, como personal de planta o excepcionalmente por prestación de servicios para determinadas épocas o situaciones que determinen la necesidad de dicho servicio. Actuarán en su respectiva jurisdicción salvo que, por una necesidad del servicio, un municipio o departamento a través de su autoridad de tránsito, deba apoyar a otra entidad territorial.<br>El Ministerio de Transporte tendrá a su cargo un cuerpo especializado de agentes de tránsito de la Policía Nacional que velará por el cumplimiento del régimen normativo de tránsito en todas las carreteras nacionales por fuera del perímetro urbano de distritos y municipios.<br>Cualquier autoridad de tránsito, entiéndase agentes o inspectores, están facultados para abocar el conocimiento de una infracción o de un accidente mientras la autoridad competente asume la investigación, aun en las carreteras nacionales de su jurisdicción y en especial cuando la Policía Nacional, no tiene personal dispuesto en dicha jurisdicción.<br>**Parágrafo 1.** La Policía Nacional con los servicios especializados de Policía de Carreteras y Policía Urbana de Tránsito, contribuirá con la misión de brindar seguridad y tranquilidad a los usuarios de la Red Vial Nacional.<br>**Parágrafo 2°.** La Policía Nacional reglamentará el funcionamiento de la Seccional de Formación y Especialización en Seguridad Vial, de sus cuerpos especializados de policía urbana de tránsito y policía de carreteras, como instituto docente con la facultad de expedir títulos de idoneidad en esta área, en concordancia con la Ley 115 de 1994.<br>**Parágrafo 3°.** El Ministerio de Transporte, a través de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, podrá asistir técnicamente a las Instituciones de Educación Superior, que promocionen dentro de sus ofertas académicas. La Formación y Especialización en Seguridad Vial que las autoridades territoriales requieren para sus autoridades de tránsito.<br>**Parágrafo 4°.** Los organismos de tránsito podrán celebrar contratos y/o convenios con los cuerpos especializados de policía urbana de tránsito mediante contrato especial pagado por los distritos, municipios y departamentos y celebrado con la Dirección General de la Policía. Estos contratos podrán ser temporales o permanentes, con la facultad para la policía de cambiar a sus integrantes por las causales establecidas en el reglamento interno de la institución policial.<br>**Parágrafo 5°.** La contratación con privados para la implementación de ayudas tecnológicas por parte de las autoridades de tránsito deberá realizarse conforme las reglas que para tal efecto dicten las normas de contratación estatal. La remuneración a la inversión privada para la instalación y puesta en operación de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones no podrá superar en ningún caso el 10% del recaudo.<br>**Parágrafo 6.** Solo las autoridades de tránsito tienen la facultad de detener y requerir a conductores por infracciones a las normas de tránsito. Las excepciones a esta regla serán; casos de choques o accidentes de tránsito, vehículos abandonados o estacionados en vías públicas o privadas abiertas al público sin placa de identificación, con placa adulterada o no legible, presencia de indicios de que el conductor está bajo los efectos del alcohol o sustancias psicotrópicas, o cuando los agentes civiles de tránsito requieran asistencia de la fuerza pública para detener a conductores que desatiendan órdenes de detenerse. En tales situaciones, la retención debe mantenerse hasta la llegada de la autoridad competente en materia de tránsito al lugar.<br>**Parágrafo 7°.** Los policías y agentes de tránsito en todo el territorio nacional tendrán como prioridad en el ejercicio de sus funciones garantizar el flujo adecuado del tráfico, así como identificar y reportar de inmediato a sus superiores cualquier defecto o daño en la vía que represente un riesgo potencial para los usuarios viales o que genere congestión del tráfico en su jurisdicción. Para este fin, la Policía de Carreteras (POLCA) y los organismos de tránsito establecerán un canal regular para transmitir esta información de manera inmediata a las entidades correspondientes, con el objetivo de señalizar el riesgo lo más pronto posible y subsanarlo en un plazo máximo de diez (10) días, conforme se establece en el Artículo 5° de este Código y demás normas aplicables. |

| | |
|---|---|
| | **Parágrafo 8°.** Ningún organismo a nivel nacional o territorial podrá de ninguna manera requerir, promover o sugerir cuotas o cantidades mínimas de comparendos realizados por infracciones de tránsito a los policías o agentes de tránsito que estén bajo su jurisdicción. |

Se pretende en este artículo dar claridad a las funciones de la autoridad en materia de tránsito para evitar abusos en este ámbito. Además, se busca crear responsabilidades claras con el fin de hacer las vías del territorio nacional más seguras para los actores viales.

Es indispensable que no existan ningún tipo de presiones para los agentes y policías de tránsito al momento de cumplir sus funciones, ya que esto puede influir en el buen juicio y toma de decisiones, deslegitimizando la objetividad de las sanciones.

**Artículo 4°.** Modifica el Artículo 8° de la Ley 769 de 2.002, para incorporar los Parágrafos 6° y 7° de la siguiente manera:

| ARTÍCULO VIGENTE | ARTÍCULO MODIFICADO |
|---|---|
| **Artículo 8º.** *Registro Único Nacional de Tránsito, RUNT*. El Ministerio de Transporte pondrá en funcionamiento directamente o a través de entidades públicas o particulares el Registro Único Nacional de Tránsito, RUNT, en coordinación total, permanente y obligatoria con todos los organismos de tránsito del país.<br>El RUNT incorporará por lo menos los siguientes registros de información:<br>1. Registro Nacional de Automotores.<br>2. Registro Nacional de Conductores.<br>3. Registro Nacional de Empresas de Transporte Público y Privado.<br>4. Registro Nacional de Licencias de Tránsito.<br>5. Registro Nacional de Infracciones de Tránsito.<br>6. Registro Nacional de Centros de Enseñanza Automovilística.<br>7. Registro Nacional de Seguros.<br>8. Registro Nacional de personas naturales o jurídicas, públicas o privadas que prestan servicios al sector público.<br>9. Registro Nacional de Remolques y Semirremolques.<br>10. Registro Nacional de Accidentes de Tránsito.<br>**Parágrafo 1°.** El Ministerio de Transporte tendrá un plazo de dos (2) años prorrogables por una sola vez por un término de un (1) año, contados a partir de la fecha de promulgación de este código para poner en funcionamiento el RUNT para lo cual podrá intervenir directamente o por quien reciba la autorización en cualquier organismo de tránsito con el fin de obtener la información correspondiente.<br>**Parágrafo 2°.** En todos los organismos de tránsito y transporte existirá una dependencia del RUNT.<br>**Parágrafo 3°.** Los concesionarios, si los hay, deberán reconocer, previa valoración, los recursos invertidos en las bases de datos traídos a valor presente, siempre y cuando les sean útiles para operar la concesión.<br>**Parágrafo 4°.** Las concesiones establecidas en el presente artículo se deberán otorgar siempre bajo el sistema de licitación pública, sin importar su cuantía.<br>**Parágrafo 5°.** La autoridad competente en cada municipio o Distrito deberá implementar una estrategia de actualización de los registros, para lo cual podrá optar entre otros por el sistema de autodeclaración. | **Artículo 8. REGISTRO UNICO NACIONAL DE TRÁNSITO, RUNT.** El Ministerio de Transporte pondrá en funcionamiento directamente o a través de entidades públicas o particulares el Registro Único Nacional de Tránsito, RUNT, en coordinación total, permanente y obligatoria con todos los organismos de tránsito del país.<br>El RUNT incorporará por lo menos los siguientes registros de información:<br>1. Registro Nacional de Automotores.<br>2. Registro Nacional de Conductores.<br>3. Registro Nacional de Empresas de Transporte Público y Privado.<br>4. Registro Nacional de Licencias de Tránsito.<br>5. Registro Nacional de Infracciones de Tránsito.<br>6. Registro Nacional de Centros de Enseñanza Automovilística.<br>7. Registro Nacional de Seguros.<br>8. Registro Nacional de personas naturales o jurídicas, públicas o privadas que prestan servicios al sector público.<br>9. Registro Nacional de Remolques y Semirremolques.<br>10. Registro Nacional de Accidentes de Tránsito.<br>**Parágrafo 1°.** El Ministerio de Transporte tendrá un plazo de dos (2) años prorrogables por una sola vez por un término de un (1) año, contados a partir de la fecha de promulgación de este código para poner en funcionamiento el RUNT para lo cual podrá intervenir directamente o por quien reciba la autorización en cualquier organismo de tránsito con el fin de obtener la información correspondiente.<br>**Parágrafo 2°.** En todos los organismos de tránsito y transporte existirá una dependencia del RUNT.<br>**Parágrafo 3°.** Los concesionarios, si los hay, deberán reconocer, previa valoración, los recursos invertidos en las bases de datos traídos a valor presente, siempre y cuando les sean útiles para operar la concesión.<br>**Parágrafo 4°.** Las concesiones establecidas en el presente artículo se deberán otorgar siempre bajo el sistema de licitación pública, sin importar su cuantía.<br>**Parágrafo 5°.** La autoridad competente en cada municipio o Distrito deberá implementar una estrategia de actualización de los registros, para lo cual podrá optar entre otros por el sistema de autodeclaración. |

| | |
|---|---|
| El propietario que no efectúe la declaración será sancionado con multa de 2 salarios mínimos legales mensuales, además de la imposibilidad de adelantar trámites en materia de Tránsito y Transporte ante cualquier organismo de tránsito del país.<br>Los Organismos de Tránsito diseñarán el formato de autodeclaración con las instrucciones de diligenciamiento pertinentes, que será suministrado al interesado sin costo alguno. | El propietario que no efectúe la declaración será sancionado con multa de 2 salarios mínimos legales mensuales, además de la imposibilidad de adelantar trámites en materia de Tránsito y Transporte ante cualquier organismo de tránsito del país.<br>Los Organismos de Tránsito diseñarán el formato de autodeclaración con las instrucciones de diligenciamiento pertinentes, que será suministrado al interesado sin costo alguno.<br>**Parágrafo 6°.** El Ministerio de Transporte, en coordinación con el Ministerio de Justicia, reglamentará, en un plazo de seis (6) meses a partir de la promulgación de esta ley, la incorporación en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) de la información relativa a los ciudadanos que hayan recibido sanciones penales que afecten su licencia de conducción, así como aquellos que, por estar sujetos a medidas de aseguramiento o condenas extramurales, queden prohibidos de conducir cualquier vehículo automotor.<br>**Parágrafo 7°.** Tras la promulgación de esta ley, el Ministerio de Transporte dispondrá de un plazo de tres (3) meses para reglamentar la habilitación, por parte del ente encargado del funcionamiento del RUNT de una dirección de correo electrónico, a través de la cual, el propietario de un vehículo podrá informar, mediante correo electrónico y bajo juramento, sobre la cesión de la tenencia del vehículo, esto para fines exclusivamente relacionados con infracciones de tránsito. Esta comunicación deberá realizarse desde la dirección de correo electrónico registrada en el RUNT e incluirá el nombre completo e identificación de la persona que recibirá la tenencia del vehículo, quien deberá estar debidamente inscrita como ACTIVA en el Registro Nacional de Conductores del RUNT. Además, se deberá especificar la fecha en que el propietario retomará la posesión del vehículo o, en su defecto, si la cesión es indefinida. En ausencia de esta comunicación previa, denuncia penal o documento idóneo en el caso de vehículos de servicio público al momento de cometer una infracción de tránsito, se asumirá que el conductor del vehículo actúa también como propietario.<br>Con el fin de facilitar este proceso, los organismos de tránsito deberán contar con un canal digital de fácil acceso y uso. A través de este canal, el propietario tendrá un plazo de once (11) días hábiles a partir de la notificación de comparendos realizados por parte del organismo de tránsito mediante Sistemas Automáticos, Semiautomáticos y otros medios Tecnológicos para la detección de infracciones (SAST), para solicitar ser exonerado en dicho proceso, en los casos descritos en este Parágrafo. Una vez recibida dicha solicitud, el organismo de tránsito dispondrá de dieciocho (18) días hábiles para realizar las verificaciones y actuaciones necesarias para notificar al presunto infractor real. Una vez notificado, el presunto infractor real tendrá un plazo de once (11) días hábiles para solicitar la cita de comparecencia o aceptar la comisión de la infracción. Lo anterior respetando el debido proceso y en concordancia con lo descrito en el Artículo 135 de este Código. |

Es imperativo establecer un puente de comunicación efectivo entre el sistema judicial colombiano y las autoridades de tránsito para asegurar el respeto y cumplimiento de las sanciones judiciales en este ámbito. Actualmente, algunas personas con medidas de aseguramiento extramural, además de evadirlas, conducen vehículos, actividad que, por lógica jurídica, no pueden realizar. En algunos casos, incluso reinciden en delitos en asocio de realizar esta actividad. Actualmente, no es posible que las autoridades de tránsito conozcan esta inhabilidad en los casos de su competencia.

El actual marco sancionatorio señala que solo se puede sancionar a quien haya cometido la falta, por lo que es necesario crear un mecanismo que clarifique la responsabilidad de los propietarios de los vehículos y los conductores, que en muchos casos no son la misma persona. Este procedimiento debe ser fácil de realizar y debe asignar la responsabilidad de las sanciones administrativas al verdadero actor de los hechos.

**Artículo 5º.** Modifica el texto del Artículo 10 de la Ley 769 de 2.002, renombra su Parágrafo como Parágrafo 1° e incorpora el Parágrafo 2° de la siguiente manera:

| ARTÍCULO VIGENTE | ARTÍCULO MODIFICADO |
|---|---|
| **Artículo 10.** *Sistema integrado de información sobre las multas y sanciones por infracciones de tránsito.* Con el propósito de contribuir al mejoramiento de los ingresos de los municipios, se autoriza a la Federación Colombiana de Municipios para implementar y mantener actualizado a nivel nacional, un sistema integrado de información sobre las multas y sanciones por infracciones de tránsito (SIMIT), por lo cual percibirá el 10% por la administración del sistema cuando se cancele el valor adeudado. En ningún caso podrá ser inferior a medio salario mínimo diario legal vigente.<br><br>**Parágrafo.** En todas las dependencias de los organismos de tránsito y transportes de las entidades territoriales existirá una sede del SIMIT o en aquellas donde la Federación lo considere necesario, con el fin de obtener la información para el consolidado nacional y para garantizar que no se efectúe ningún trámite de los que son competencia de los organismos de tránsito en donde se encuentre involucrado el infractor en cualquier calidad, si éste no se encuentra a paz y salvo. | **Artículo 10. SISTEMA INTEGRADO DE INFORMACIÓN SOBRE LAS MULTAS Y SANCIONES POR INFRACCIONES DE TRÁNSITO**. Con el propósito de contribuir al mejoramiento de los ingresos de los municipios, se autoriza a la Federación Colombiana de Municipios para implementar y mantener actualizado a nivel nacional, un sistema integrado de información sobre las multas y sanciones por infracciones de tránsito (SIMIT), por lo cual percibirá el 10% por la administración del sistema cuando se cancele el valor adeudado.<br>**Parágrafo 1°.** En todas las dependencias de los organismos de tránsito y transportes de las entidades territoriales existirá una sede del SIMIT, con el fin de obtener la información para el consolidado nacional y para garantizar que no se efectúe ningún trámite de los que son competencia de los organismos de tránsito en donde se encuentre involucrado el infractor en cualquier calidad, si éste no se encuentra a paz y salvo.<br>**Parágrafo 2°.** En el SIMIT deberán estar consignadas todas las multas y sanciones por infracciones de tránsito, incluidas las amonestaciones, comparendos pedagógicos condicionales, las generadas a peatones, pasajeros, conductores de vehículos no automotores y menores de edad. |

Es importante el registro de todas las sanciones por infracciones de tránsito, y mantenerlas publicadas el tiempo posible y necesario para que puedan ser ejecutadas. Esto genera una cultura de responsabilidad en todos los actores viales.

**Artículo 6º.** Adiciona el texto del Artículo 19 de la Ley 769 de 2.002, renombra su Parágrafo como Parágrafo 1° e incorpora el Parágrafo 2° de la siguiente manera:

| ARTÍCULO VIGENTE | ARTÍCULO MODIFICADO |
|---|---|
| **Artículo 19. Requisitos**. Podrá obtener una licencia de conducción para vehículos automotores quien acredite el cumplimiento de los siguientes requisitos:<br>Para vehículos particulares: | **Artículo 19. REQUISITOS.** Podrá obtener una licencia de conducción para vehículos automotores quien acredite el cumplimiento de los siguientes requisitos:<br>**Para vehículos particulares:** |

| | |
|---|---|
| a) Saber leer y escribir.<br>b) Tener dieciséis (16) años cumplidos.<br>c) Aprobar exámenes teórico y práctico de conducción, practicados por Instituciones de Educación Superior de Naturaleza Pública reconocidas por el Ministerio de Educación Nacional, que garanticen cobertura nacional para la realización de las pruebas, en el marco de la autonomía de las mismas y de conformidad con la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte, cuyo resultado será registrado en el sistema RUNT.<br>En las entidades territoriales donde las Instituciones de Educación Superior mencionadas en el inciso anterior, no puedan garantizar la cobertura en la prestación de dicho servicio, se facultará a las autoridades públicas y entidades privadas que estén registradas en el sistema RUNT, para practicar ¡los exámenes de que trata este literal, de conformidad con la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte.<br>En todo caso las entidades competentes suscribirán contratos donde se establezcan claramente las condiciones para realizar los exámenes.<br>d) Obtener un certificado de capacitación en conducción otorgado por un centro de enseñanza automovilística registrado ante el RUNT.<br>e) Presentar certificado en el que conste una condición idónea, la aptitud física, mental y de coordinación motriz para conducir, expedido por una Institución Prestadora de Salud o por un Centro de Reconocimiento de conductores registrado ante el RUNT.<br>Para vehículos de servicio público:<br>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. Las condiciones para la prestación de este servicio serán las mismas previstas en el literal c) del inciso anterior.<br>Los conductores de servicio público deben recibir capacitación y obtener la certificación en los temas que determine el Ministerio de Transporte.<br>**Parágrafo**. 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 y los instrumentos médicos pertinentes que permitan medir y evaluar dentro de los rangos establecidos por el Ministerio de Transporte , según los parámetros y límites internacionales entre otros: las capacidades de visión y orientación auditiva, la agudeza visual y campimetría, los tiempos de reacción y recuperación al encandilamiento, la capacidad de coordinación entre la aceleración y el frenado, la coordinación integral motriz de la persona, la discriminación de colores y la franja horizontal y vertical. | a) Saber leer y escribir.<br>b) Tener dieciséis (16) años cumplidos.<br>c) Aprobar exámenes teórico y práctico de conducción, practicados por Instituciones de Educación Superior de Naturaleza Pública reconocidas por el Ministerio de Educación Nacional, que garanticen cobertura nacional para la realización de las pruebas, en el marco de la autonomía de las mismas y de conformidad con la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte, cuyo resultado será registrado en el sistema RUNT.<br>En las entidades territoriales donde las Instituciones de Educación Superior mencionadas en el inciso anterior, no puedan garantizar la cobertura en la prestación de dicho servicio, se facultará a las autoridades públicas y entidades privadas que estén registradas en el sistema RUNT, para practicar los exámenes de que trata este literal, de conformidad con la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte.<br>En todo caso las entidades competentes suscribirán contratos donde se establezcan claramente las condiciones para realizar los exámenes.<br>d) Obtener un certificado de capacitación en conducción otorgado por un centro de enseñanza automovilística registrado ante el RUNT.<br>e) Presentar certificado en el que conste una condición idónea, la aptitud física, mental y de coordinación motriz para conducir, expedido por una Institución Prestadora de Salud o por un Centro de Reconocimiento de conductores registrado ante el RUNT.<br>f) No haber tenido multas por infracciones ni sanciones de tránsito durante el último año anterior a la fecha de solicitud.<br>g) Estar a paz y salvo por concepto de multas y sanciones de tránsito.<br>**Para vehículos de servicio público:**<br>Se exigirán los requisitos previstos en los literales a, c, d, e, f y g señalados en el inciso anterior, adicionalmente:<br>a) tener por lo menos dieciocho (18) años cumplidos.<br>b) Los conductores que aspiren obtener la licencia de conducción que les permita conducir vehículos de servicio público, deben recibir capacitación y obtener la certificación de acuerdo a la categoría que el aspirante esté solicitando, en los temas que determine este código, el Ministerio de Transporte y el Ministerio de Educación.<br>c) Aprobar el examen teórico y práctico de conducción para vehículos de servicio público, de conformidad con la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte. Las condiciones para la prestación de este servicio serán las mismas previstas en el literal c) del inciso anterior.<br>d) Haber poseído licencia de conducción de servicio particular tipo B, en cualquiera de sus categorías durante mínimo dos (2) años.<br>**Parágrafo 1º.** Para obtener la licencia de conducción por primera vez, o la recategorización y/o refrendación 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 franja horizontal y vertical.<br>**Parágrafo 2º.** La licencia de conducción para servicio particular se otorgará por primera vez en la categoría B1, una vez cumplidos todos los requisitos establecidos en este Artículo.<br>La licencia de conducción para servicio público se otorgará por primera vez en la categoría C1, una vez cumplidos todos los requisitos establecidos en este Artículo.<br>La licencia de conducción para motocicleta se otorgará por primera vez en la categoría A1, una vez cumplidos todos los requisitos establecidos en este Artículo. |

La falta de pericia y experiencia son causas significativas de accidentes de tránsito en Colombia. Este problema se refiere a la falta de experiencia o habilidades adecuadas para manejar en diversas situaciones viales, las cuales se adquieren a través de un proceso

evolutivo que incluye la práctica, el aprendizaje académico y la disciplina en el conocimiento y cumplimiento de las normas.

Es de suma importancia que el acceso a la licencia de conducción se realice mediante un proceso de perfeccionamiento gradual, tanto en la habilidad para conducir como en el comportamiento vial. Este proceso se logra a través de la experiencia y la convivencia en la vía. Los aspirantes a dicha licencia deben demostrar un buen comportamiento como peatones, ciclistas y, en general, como actores viales. Dicho comportamiento debe incidir en la posibilidad de acceder o no a la licencia de conducción.

**Artículo 7º.** Modifica el Artículo 20 de la Ley 769 de 2.002, para incorporar el Parágrafo 1° de la siguiente manera:

| ARTÍCULO VIGENTE | ARTÍCULO MODIFICADO |
|---|---|
| **Artículo 20.** 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. | **Artículo 20**. El Ministerio de Transporte definirá mediante resolución las categorías de licencias de conducción y re categorizaciones, lo mismo que las restricciones especiales que deben tenerse en cuenta para la expedición de las licencias según cada categoría.<br>**Parágrafo 1°**. El titular de la licencia de conducción categoría C2 estará autorizado para conducir buses articulados de servicio público y particular. El entrenamiento para el manejo de estos vehículos será responsabilidad de las empresas que operen dichos vehículos o de la persona que ellas designen para tal fin. |

La licencia de conducción categoría C2 es requisito suficiente para conducir buses articulados, ya que operar estos vehículos no tiene mucho que ver con operar maquinaria pesada. En Colombia, este tipo de buses son modernos y su operación es muy similar a la de un bus no articulado. Además, no tienen relación con los vehículos tipo tracto camión que utilizan las escuelas de conducción para la enseñanza.

Aunque se realicen estos cursos, es necesaria una capacitación en la empresa donde finalmente el conductor va a operar ese tipo de vehículos. Sin embargo, adquirir la licencia

C3 para este objetivo permite al conductor quedar habilitado para conducir vehículos tipo tracto camión sin la idoneidad necesaria, lo cual va en contra de la lógica de seguridad vial. Por lo tanto, se concluye la necesidad de apartar este tipo de vehículo dentro de los autorizados en la categoría C3 e incluirlos en la categoría C2.

**Artículo 8º.** Modifica el texto del Artículo 22 de la Ley 769 de 2.002, de la siguiente manera:

| ARTÍCULO VIGENTE | ARTÍCULO MODIFICADO |
|---|---|
| **Artículo 22. Vigencia de la Licencia de Conducción.** Las licencias de conducción para vehículos de servicio particular tendrán una vigencia de diez (10) años para conductores menores de sesenta (60) años de edad, de cinco (5) años para personas entre sesenta (60) años y ochenta (80) años, y de un (1) año para mayores de ochenta (80) años de edad.<br>Las licencias de conducción para vehículos de servicio público tendrán una vigencia de tres (3) años para conductores menores de sesenta (60) años de edad y de un (1) año para mayores de sesenta (60) años de edad.<br>Las licencias de conducción se renovarán presentando un nuevo examen de aptitud física, mental y de coordinación motriz, y previa validación en el sistema RUNT que la persona se encuentra al día por concepto de pago de multas por infracciones a las normas de tránsito, debidamente ejecutoriadas. | **Artículo 22. VIGENCIA DE LA LICENCIA DE CONDUCCIÓN.** Las licencias de conducción para vehículos de servicio particular tendrán una vigencia de diez (10) años para conductores de hasta sesenta y cinco (65) años de edad, de cinco (5) años para personas mayores de sesenta y cinco (65) años y hasta ochenta (80) años de edad, y de un (1) año para mayores de ochenta (80) años de edad.<br>Las licencias de conducción para vehículos de servicio público tendrán una vigencia de tres (3) años para conductores de hasta sesenta y cinco (65) años de edad y de un (1) año para mayores de sesenta y cinco (65) años de edad.<br>Las licencias de conducción se renovarán presentando un nuevo examen de aptitud física, mental y de coordinación motriz, y previa validación en el sistema RUNT que la persona se encuentra al día por concepto de pago de multas por infracciones a las normas de tránsito, debidamente ejecutoriadas. |

La edad promedio en que se finaliza la etapa laboral en Colombia y en la mayoría de países es de 65 años, por lo que resulta ilógico tener limitación a la vigencia de la licencia de conducción a partir de los 60 años en un mundo donde, según la División de Población de las Naciones Unidas, la esperanza de vida mundial al nacer aumentó de 46,5 años en 1950 a 71,7 años en 2022 y se espera que trepe a 77,3 para 2050. Además, en algunos casos, esta limitación a tan corta edad genera discriminación laboral.

**Artículo 9º.** Modifica el Artículo 24 de la Ley 769 de 2.002, para incorporar los Parágrafos 1° y 2° de la siguiente manera:

| ARTÍCULO VIGENTE | ARTÍCULO MODIFICADO |
|---|---|
| **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 debe 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, y su trámite no podrá durar más de 72 horas una vez aceptada la documentación. | **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 re categorización de su licencia, para lo cual debe 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, y su trámite no podrá durar más de 72 horas una vez aceptada la documentación. |

| | |
|---|---|
| | Parágrafo 1°. Los requisitos para recategorizar y así obtener la licencia de conducción C2, C3 y A2, serán los siguientes:<br>**Para obtener la licencia de conducción C2, el solicitante deberá:**<br>a. Tener al menos veintiún (21) años de edad cumplidos y haber tenido en posesión la licencia de conducción categoría C1 durante un período mínimo de un (1) año.<br>b. No haber recibido multas por infracciones ni haber sido sancionado por violaciones a las normas de tránsito durante el año previo a la fecha de solicitud.<br>c. Estar a paz y salvo por concepto de multas y sanciones de tránsito.<br>d. Poseer una certificación de haber completado y aprobado un programa de capacitación teórica como conductor profesional de vehículos semi pesados y pesados rígidos en una institución educativa, autorizada por el Ministerio de Educación para tal fin. Conseguida esta certificación será registrada en el sistema RUNT. Dicho programa deberá contener, a parte de los que el Ministerio de Educación crea conveniente, los siguientes temas:<br>- Manejo defensivo.<br>- Código nacional de tránsito.<br>- Normatividad vigente que regula la actividad del transporte público en Colombia.<br>- Señalización vial.<br>- Resolución de conflictos.<br>- Responsabilidad civil y penal en la conducción.<br>- La aplicación de la Física y la Química en la acción de conducir y en la prevención de accidentes.<br>- Buenas prácticas de mantenimiento preventivo y revisión preoperativa para la prevención de averías y accidentes en ruta.<br>- Buenas prácticas de conducción para la prevención de accidentes en ruta.<br>- Buenas prácticas de conducción para la protección del medio ambiente.<br>- Contingencia en casos de emergencias por accidentes de tránsito.<br>- Contingencia en caso de averías mecánicas en ruta.<br>- Contingencia en caso de emergencia por perdida del sistema de frenos.<br>e. Obtener una certificación de un Centro de Enseñanza Automovilística homologado por el Ministerio de Transportes y debidamente registrado en el RUNT, que acredite la capacitación como conductor de vehículos de carga semi pesados y pesados rígidos, como también de pasajeros tipo colectivo y bus. Dicha certificación deberá incluir la comprobación de los conocimientos teóricos y la competencia del aspirante.<br>f. Aprobar exámenes teórico y práctico de conducción profesional de vehículos de carga semi pesados y pesados rígidos, como también de pasajeros tipo colectivo y bus, practicados por Instituciones de Educación Superior de Naturaleza Pública reconocidas por el Ministerio de Educación Nacional, en el marco de la autonomía de las mismas y de conformidad con la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte, cuyo resultado será registrado en el sistema RUNT.<br>**Para obtener la licencia de conducción C3 el solicitante deberá:**<br>a. Haber tenido en posesión una licencia de conducción categoría C2 durante un período mínimo de dos (2) años.<br>b. No haber recibido multas por infracciones ni haber sido sancionado por violaciones a las normas de tránsito durante el año previo a la fecha de solicitud.<br>c. Estar a paz y salvo por concepto de multas y sanciones de tránsito.<br>d. Poseer una certificación de haber completado y aprobado un programa de capacitación teórica como conductor profesional de vehículos articulados tipo tracto camión en una institución educativa, autorizada por el Ministerio de Educación para tal fin. Conseguida esta certificación será registrada en el sistema RUNT. Dicho programa deberá contener, a parte de los que el Ministerio de Educación crea conveniente, los siguientes temas:<br>- Manejo defensivo. |

| | |
|---|---|
| | - Código nacional de tránsito.<br>- Normatividad vigente que regula la actividad del transporte público en Colombia.<br>- Señalización vial.<br>- Resolución de conflictos.<br>- Responsabilidad civil y penal en la conducción.<br>- La aplicación de la Física y la Química en la acción de conducir y en la prevención de accidentes con énfasis en vehículos articulados tipo tracto camión.<br>- Buenas prácticas de mantenimiento preventivo y revisión preoperativa para la prevención de averías y accidentes en ruta.<br>- Buenas prácticas de conducción para la prevención de accidentes en ruta.<br>- Buenas prácticas de conducción para la protección del medio ambiente.<br>- Contingencia en casos de emergencias por accidentes de tránsito.<br>- Contingencia en caso de averías mecánicas en ruta.<br>- Contingencia en caso de emergencia por perdida del sistema de frenos.<br>e. Obtener una certificación de un Centro de Enseñanza Automovilística homologado por el Ministerio de Transportes y debidamente registrado en el RUNT que acredite la capacitación en conducción de vehículos articulados tipo tracto camión. Dicha certificación deberá incluir la comprobación de los conocimientos teóricos y la competencia del aspirante.<br>f. Aprobar exámenes teórico y práctico de conducción profesional de vehículos articulados tipo tracto camión, practicados por Instituciones de Educación Superior de Naturaleza Pública reconocidas por el Ministerio de Educación Nacional, en el marco de la autonomía de las mismas y de conformidad con la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte, cuyo resultado será registrado en el sistema RUNT.<br>**g.** Haber acumulado, en calidad de conductor titular, un mínimo de sesenta (60) manifiestos de viajes intermunicipales respaldados por el Registro Nacional de Carga por Carretera (RNDC). En ausencia de este respaldo, se podrá presentar una Certificación de Competencias laborales expedida por el SENA en el oficio de conductor de vehículos pesados rígidos.<br>**Para obtener la licencia de conducción A2 el solicitante deberá:**<br>a. Tener al menos dieciocho (18) años de edad y haber tenido en posesión una licencia de conducción categoría A1 durante un período mínimo de dos (2) años.<br>b. No haber tenido multas por comparendos ni sanciones de tránsito durante el último año anterior a la fecha de solicitud.<br>c. Estar a paz y salvo por concepto de multas y sanciones de tránsito.<br>d. Obtener una certificación de un Centro de Enseñanza Automovilística homologado por el Ministerio de Transportes y debidamente registrado en el RUNT que acredite la capacitación en conducción de motocicletas de cilindraje mayor a 125 c.c.. Dicha certificación deberá incluir la comprobación de los conocimientos teóricos y la competencia del aspirante.<br>e. Aprobar exámenes teórico y práctico de conducción de motocicletas de cilindraje mayor a 125 c.c., practicados por Instituciones de Educación Superior de Naturaleza Pública reconocidas por el Ministerio de Educación Nacional, que garanticen cobertura nacional para la realización de las pruebas, en el marco de la autonomía de las mismas y de conformidad con la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte, cuyo resultado será registrado en el sistema RUNT.<br>En este caso, en las entidades territoriales donde las Instituciones de Educación Superior aquí mencionadas, no puedan garantizar la cobertura en la prestación de dicho servicio, se facultará a las autoridades públicas y entidades privadas que estén registradas en el sistema RUNT, para practicar los exámenes de que trata este literal, de conformidad con la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte. |

| | |
|---|---|
| | En todo caso las entidades competentes suscribirán contratos donde se establezcan claramente las condiciones para realizar los exámenes.<br>**Parágrafo 2°**. Los requisitos para obtener la licencia de conducción B2 serán los mismos requeridos para obtener la licencia de conducción C2, excepto lo requerido en el literal f. el aspirante podrá haber poseído licencia de conducción B1 en lugar de licencia de conducción C1 en los términos del literal a.<br>Los requisitos para obtener la licencia de conducción B3 serán los mismos requeridos para obtener la licencia de conducción C3 excepto lo requerido en los literales f. y g. y haber poseído licencia de conducción B2 en lugar de licencia de conducción C2 en los términos del literal a.<br>La certificación requerida en el literal d. para obtener la licencia de conducción C3, podrá ser la misma presentada para obtener la licencia de conducción C2, siempre y cuando en esta se incluya el énfasis en vehículos articulados tipo tracto camión.<br>Los aspirantes a las licencias C2 y C3 no podrán tramitar el requisito descrito en los literales f. sin antes haber tramitado y aprobado el requisito descrito en los literales e., como tampoco podrán tramitar el requisito descrito en los literales e. sin antes haber tramitado y aprobado el requisito descrito en los literales d.<br>Los cursos y las evaluaciones aquí nombrados deberán ser cursados y aprobados bajo las mismas características, condiciones y sanciones enumeradas en los artículos 136 en su Parágrafo 3° y 136 A de este código. La teoría podrá verse de manera virtual, pero las evaluaciones serán de forma exclusivamente presencial. |

Se puede señalar que la pericia es la habilidad para resolver con acierto, facilidad y rapidez algo que entraña cierta dificultad, la cual se optimiza mediante el desarrollo de la destreza, que solo se logra a través de la práctica, el conocimiento y la experiencia. Dicho lo anterior, y unido a que la acción de conducir está basada en la pericia y es en su totalidad la aplicación de varios campos de conocimiento, como la física y, en el caso de vehículos automotores, la química, se puede concluir sin temor a equivocarse que el conocimiento académico y gradual es necesario para formar conductores profesionales.

Partiendo de la premisa de que las licencias de conducción para servicio público encierran un título de profesional, pues estas se utilizan para conducir vehículos que cumplen un rol en engranajes productivos, lo cual debe ser realizado por un profesional, se hace necesario exigir un mínimo nivel académico y profesional.

Para acceder a la licencia de conducción categoría C3, es necesario realizar un proceso de entrenamiento, dominando la conducción de cargas con peso relativamente bajo, demostrando competencia y responsabilidad antes de asumir la responsabilidad de transportar cargas de mayor peso. Respecto a la categoría A2, esta incluye la capacidad

de conducir motos muy potentes que requieren de mucha pericia para su manejo. De esto se concluye la necesidad de mayores exigencias que las actuales y la progresividad para adquirir idoneidad.

**Artículo 10º.** Adiciona el texto del Artículo 26 y de su Parágrafo de la Ley 769 del 2.002, renombra el Parágrafo como Parágrafo 1° e incorpora el Parágrafo 2° de la siguiente manera:

| ARTÍCULO VIGENTE | ARTÍCULO MODIFICADO |
|---|---|
| **Artículo 26.** *Causales de suspensión o cancelación.* La licencia de conducción se suspenderá:<br>1. Por disposición de las autoridades de tránsito, basada en la imposibilidad transitoria, física o mental para conducir, soportado en un certificado médico o en el examen de aptitud física, mental o de coordinación expedido por un Centro de Reconocimiento de Conductores legalmente habilitado.<br>2. Por decisión judicial.<br>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.<br>4. ~~Por prestar servicio público de transporte con vehículos particulares, salvo cuando el orden público lo justifique, previa decisión en tal sentido de la autoridad respectiva~~.<br>La licencia de conducción se cancelará:<br>1. Por disposición de las autoridades de tránsito basada en la imposibilidad permanente física o mental para conducir, soportada en un certificado médico o en el examen de aptitud física, mental y de coordinación motriz expedido por un Centro de Reconocimiento de Conductores legalmente habilitado.<br>2. Por decisión judicial.<br>3. Por muerte del titular. La Registraduría Nacional del Estado Civil está obligada a reportar a los sistemas creados por los artículos 8° y 10 del presente ordenamiento, el fallecimiento del titular.<br>4. Reincidencia al encontrarse conduciendo en cualquier grado de estado de embriaguez o bajo el efecto de drogas alucinógenas determinado por autoridad competente, en concordancia con el artículo 152 de este Código.<br>5. Por reincidencia en la prestación del servicio público de transporte con vehículos particulares sin justa causa.<br>6. Por hacer uso de la licencia de conducción estando suspendida.<br>7. Por obtener por medios fraudulentos la expedición de una licencia de conducción, sin perjuicio de las acciones penales que correspondan.<br>**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.<br>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.<br>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.<br>Una vez se encuentre en firme la resolución de la autoridad de tránsito mediante la cual cancela la licencia de conducción, por las causales previstas en los numerales 6° y 7° de este artículo, se compulsarán copias de la actuación administrativa a la Fiscalía General de la Nación, para lo de su competencia. | **Artículo 26. CAUSALES DE SUSPENSIÓN O CANCELACIÓN.**<br>La licencia de conducción se suspenderá:<br>1. Por disposición de las autoridades de tránsito, basada en la imposibilidad transitoria, física o mental para conducir, soportado en un certificado médico o en el examen de aptitud física, mental o de coordinación expedido por un Centro de Reconocimiento de Conductores legalmente habilitado.<br>2. Por decisión judicial, cuando se determine una conducta culposa y se imponga esta sanción administrativa como pena accesoria en concordancia con el Artículo 151 de este Código. Además, en el caso en que sin lugar a dudas se haya tenido la intención de realizar la acción de conducir un vehículo automotor para realizar un acto bajo dolo, el juez podrá imponer como pena accesoria la suspensión de la licencia de conducción hasta por el doble del tiempo de la pena privativa de la libertad. En todo caso, una vez la sentencia quede en firme, el Juzgado encargado de ejecutar la pena notificará al Organismo de Tránsito correspondiente y al RUNT para lo de su competencia.<br>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.<br>4. Por reincidencia en cuanto a infracciones de tránsito o por realizar otras conductas, según lo descrito en este código.<br>5. Por un (1) año en los casos en que, ejecutando la acción de conducir un vehículo automotor, que cause daño a la propiedad en una vía pública o privada abierta al público o en áreas de estacionamiento, y el conductor huya del lugar para evitar asumir la responsabilidad, sin perjuicio de las demás acciones administrativas, civiles y penales que correspondan.<br>La licencia de conducción se cancelará:<br>1. Por disposición de las autoridades de tránsito basada en la imposibilidad permanente física o mental para conducir, soportada en un certificado médico o en el examen de aptitud física, mental y de coordinación motriz expedido por un Centro de Reconocimiento de Conductores legalmente habilitado.<br>2. Por decisión judicial.<br>3. Por muerte del titular. La Registraduría Nacional del Estado Civil está obligada a reportar a los sistemas creados por los artículos 8° y 10 del presente ordenamiento, el fallecimiento del titular.<br>4. Por 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.<br>5. Por reincidencia en lo descrito en el ítem 2 como causal de la suspensión de la licencia de conducción.<br>6. Por conducir cualquier vehículo automotor, estando sujeto a la prohibición de hacerlo por alguna sanción administrativa o decisión judicial. |

| | |
|---|---|
| Transcurridos veinticinco (25) años desde la cancelación, el conductor podrá volver a solicitar una nueva licencia de conducción. | 7. Por obtener por medios fraudulentos la expedición de una licencia de conducción, sin perjuicio de las acciones penales que correspondan.<br>**Parágrafo 1°.** 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. De no ser posible o en caso de negativa de entregar de manera física la licencia de conducción por parte del infractor, el organismo de tránsito procederá a realizar la actuación administrativa correspondiente, generando el registro en el RUNT.<br>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.<br>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.<br>Una vez se encuentre en firme la resolución de la autoridad de tránsito mediante la cual cancela la licencia de conducción, por las causales previstas en los numerales 6° y 7° de este artículo, se compulsarán copias de la actuación administrativa a la Fiscalía General de la Nación, para lo de su competencia.<br>Transcurridos veinticinco (25) años desde la cancelación, el conductor podrá volver a solicitar una nueva licencia de conducción.<br>**Parágrafo 2°.** En caso de accidente de tránsito en el que resulten lesionados y/o fallecidos, si el agente o policía de tránsito que atiende el caso determina claramente la responsabilidad del causante, una vez haya emitido la orden de comparendo, procederá a retener preventivamente la licencia de conducción del responsable, sin perjuicio de las demás acciones administrativas, civiles y penales que pudieran corresponder. Dicha licencia será adjuntada al informe que deberá entregarse a la seccional correspondiente de la Fiscalía General de la Nación, y se informará al organismo de tránsito competente para que realice el registro correspondiente en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT). Este procedimiento se aplicará incluso en casos donde solo esté involucrado un vehículo en el accidente.<br>Si el conductor responsable del accidente resulta lesionado, se le notificará de las actuaciones administrativas conforme lo describe este código en el momento en que las circunstancias lo permitan. Una vez notificado el presunto infractor, tendrá un plazo para solicitar fecha y hora de diligencia de comparecencia, que se extenderá hasta once (11) días hábiles después del último día de incapacidad, de lo contrario se dará por aceptada la ocurrencia de la infracción causante del accidente de tránsito. Mientras no haya una decisión judicial, la retención preventiva de la licencia de conducción se mantendrá con el fin de proteger la integridad física de los demás usuarios de la vía. |

La suspensión y cancelación de la licencia de conducción forman parte del derecho sancionador administrativo, constituyendo una de las acciones más represivas en el Código Nacional de Tránsito. Su aplicación debe ser concordante con la infracción cometida, incluso si esta sanción se deriva de una decisión judicial.

Utilizar la licencia de conducción para realizar la acción de conducir con el objetivo de cometer un delito es un acto reprochable. El castigo penal debe incluir la inhabilidad de

realizar dicha actividad hasta por un tiempo igual a la pena privativa de la libertad. Para que esta sanción sea efectiva, debe ser superior a la pena privativa de la libertad.

Es imperante, para proteger la integridad física de los actores viales, que se retenga la licencia de conducción a quienes hayan causado lesiones personales o muerte por aparente negligencia, mientras en el proceso judicial se determina la causa de dicha negligencia y las decisiones a tomar.

**Artículo 11.** Por el cual se deroga el Parágrafo Nuevo del Artículo 27 de la Ley 769 de 2.002, se incorpora los Parágrafos 3, 4°, 5° y 6° de la siguiente manera:

| ARTÍCULO VIGENTE | ARTÍCULO MODIFICADO |
|---|---|
| **Artículo 27.** *Condiciones de cambio de servicio.* Todos los vehículos que circulen por el territorio nacional deben someterse a las normas que sobre tránsito terrestre determine este Código. Estos deben cumplir con los requisitos generales y las condiciones mecánicas y técnicas que propendan a la seguridad, la higiene y comodidad dentro de los reglamentos correspondientes sobre peso y dimensiones.<br><br>**Parágrafo 1°.** El Ministerio de Transporte determinará un período no mayor de seis (6) meses, en el cual se permitirá el cambio de servicio particular a público de los vehículos tipo volqueta, camperos y vehículos de carga de dos (2) ejes hasta de cuatro (4) toneladas.<br><br>El Ministerio de Transporte reglamentará en un término de sesenta (60) días, a partir de la promulgación de la presente ley, el cambio de servicio de particular a público, teniendo en cuenta las siguientes consideraciones:<br><br>1. Por ser zonas rurales o suburbanas de difícil acceso para el servicio de carga y pasajeros por parte de empresas habilitadas por el Ministerio de Transporte.<br><br>2. Por tratarse de un servicio que es debidamente atendido por empresas habilitadas para ese tipo de transporte.<br><br>3. En el caso de transporte, que por sus características requieran un tipo especial de vehículos.<br><br>En ningún caso se podrá cambiar de clase un vehículo automotor.<br><br>**Parágrafo 2°.** El Ministerio de Transporte, definirá en un plazo no mayor de 60 días contados a partir de la fecha de sanción de la presente ley, mediante resolución todo lo relativo a la reglamentación de los vehículos antiguos y los vehículos clásicos en lo cual queda facultado para conceptuar sobre las placas, seguros e impuestos y se faculta al organismo de tránsito pertinente para determinar las restricciones de circulación.<br><br>Adiciónase un parágrafo nuevo al artículo 27 de la Ley 769 de 2002.<br><br>**Parágrafo nuevo.** En los términos establecidos en el presente artículo, el Ministerio de Transporte reglamentará el cambio de servicio público tipo taxi a servicio particular. | **Artículo 27. CONDICIONES DE CAMBIO DE SERVICIO.** Todos los vehículos que circulen por el territorio nacional deben someterse a las normas que sobre tránsito terrestre determine este Código. Estos deben cumplir con los requisitos generales y las condiciones mecánicas y técnicas que propendan a la seguridad, la higiene y comodidad dentro de los reglamentos correspondientes sobre peso y dimensiones.<br>**Parágrafo 1°.** El Ministerio de Transporte determinará un período no mayor de seis (6) meses, en el cual se permitirá el cambio de servicio particular a público de los vehículos tipo volqueta, camperos y vehículos de carga de dos (2) ejes hasta de cuatro (4) toneladas.<br>El Ministerio de Transporte reglamentará en un término de sesenta (60) días, a partir de la promulgación de la presente ley, el cambio de servicio de particular a público, teniendo en cuenta las siguientes consideraciones:<br>1. Por ser zonas rurales o suburbanas de difícil acceso para el servicio de carga y pasajeros por parte de empresas habilitadas por el Ministerio de Transporte.<br>. Por tratarse de un servicio que es debidamente atendido por empresas habilitadas para ese tipo de transporte.<br>3. En el caso de transporte, que por sus características requieran un tipo especial de vehículos.<br>En ningún caso se podrá cambiar de clase un vehículo automotor.<br>**Parágrafo 2°.** El Ministerio de Transporte, definirá en un plazo no mayor de 60 días contados a partir de la fecha de sanción de la presente ley, mediante resolución todo lo relativo a la reglamentación de los vehículos antiguos y los vehículos clásicos en lo cual queda facultado para conceptuar sobre las placas, seguros e impuestos y se faculta al organismo de tránsito pertinente para determinar las restricciones de circulación.<br>**Parágrafo 3°.** Se permitirá el cambio de servicio de un vehículo de Servicio Público a Servicio Particular con el fin de realizar la reposición por un vehículo nuevo siempre y cuando el vehículo que pasa a servicio particular igualmente reponga uno o mas vehículos, cuya (s) matricula (s) haya (n) sido cancelada (s) cumpliendo las normas y requisitos que para la reposición de vehículos de pasajeros se dictan en este código. Esta disposición aplica únicamente a Vehículos de Transporte de Pasajeros o Mixtos, que hayan permanecido en el servicio para el cual fueron originalmente matriculados por un período no menor a cinco (5) años y no mayor a diez (10) años.<br>**Parágrafo 4°.** Los propietarios de vehículos de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera podrán cambiar sus vehículos al Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial con el fin de realizar la reposición por un |

| | |
|---|---|
| | vehículo nuevo, siempre y cuando hayan permanecido en este servicio por un tiempo no menor a cinco (5) años y no mayor a diez (10) años. Este cambio solo será posible en el caso de reposición de uno o más vehículos de transporte de pasajeros de servicio especial cuya (s) matricula (s) haya (n) sido cancelada (s) cumpliendo las normas y requisitos que para la reposición de vehículos de pasajeros se dictan en este código.<br>**Parágrafo 5°.** Se podrá realizar el cambio de servicio, con fines de reposición, en los vehículos de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial al Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Mixto, siempre y cuando cuenten con la homologación para esta última modalidad y que el modelo no tenga una antigüedad superior a veinte (20) años. Este cambio estará condicionado a que, durante el tiempo que estos vehículos se encuentren en el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Mixto, únicamente podrán ser vinculados a una persona jurídica autorizada para prestar este servicio.<br>Además, estos vehículos deberán realizar la revisión tecno-mecánica y de gases cada seis (6) meses y cumplidos veinticinco (25) años contados a partir de la fecha de matriculación del vehículo, se deberá realizar el procedimiento de cancelación de matrícula; por lo tanto, no será requisito realizar la reposición en dicho servicio para ingresar los vehículos a este. Las personas jurídicas autorizadas para prestar el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Mixto donde se encuentren vinculados estos vehículos serán responsables de garantizar el cumplimiento de esta disposición. De lo contrario, podrán ser multadas hasta por cien Salarios Mínimos Mensuales Legales Vigentes (100 SMMLV) por parte de la Superintendencia de Transporte.<br>**Parágrafo 6°.** El Organismo de Tránsito encargado del trámite deberá verificar que no haya transcurrido más de dos (2) años, contado a partir de la fecha de cancelación de la Licencia de Tránsito de los vehículos a reponer. Además, se deberá constatar que estos vehículos hayan tenido tarjeta de operación, cuando esta hubiere sido obligatoria, dentro de los últimos cinco (5) años anteriores a la fecha de cancelación de la matrícula, y en el caso de vehículos de servicio público, que cuenten con el certificado de desintegración o aquel documento que lo sustituya para poder llevar a cabo el trámite. |

El cambio de servicio y modalidad en los vehículos de pasajeros y mixtos que se pretende establecer es una herramienta para facilitar a pequeños propietarios el acceso a vehículos con características de lujo y comodidad superior en las diferentes modalidades y servicios. En el caso de los vehículos de carretera, debido a las características del servicio, se desarrollan los mayores avances en cuanto a comodidad y lujo. Por lo tanto, para ser competitivos, los propietarios adquieren vehículos costosos que, en otras modalidades, son difíciles de obtener debido a la relación costo-productividad.

Un ejemplo claro de esto es que, aparte del caso de un equipo de fútbol, no existen buses de doble piso matriculados fuera de esta modalidad en Colombia.

El difícil acceso a vehículos de lujo costosos por parte de los pequeños propietarios en la modalidad de servicio especial ha obligado a que la mayoría utilicen el vehículo tipo bus

conocido como "busetón", que en realidad es una buseta alargada. Estos vehículos no son cómodos para los usuarios en recorridos de media y larga distancia. Además, dado que en esta modalidad la competitividad se basa principalmente en la capacidad de los vehículos, es muy común que estos cuenten con más asientos de los que deberían tener por cuestiones de comodidad. Esto crea una percepción negativa entre los usuarios sobre viajar en bus, lo que genera un efecto adverso en dicha actividad en general.

Situaciones similares ocurren en las demás modalidades, por lo que es necesario establecer, de manera flexible pero responsable, la posibilidad de cambiar el servicio y modalidad de los vehículos de transporte público de pasajeros y mixtos, condicionado siempre a la reposición vehicular. Esto facilita la renovación del parque automotor y ayuda a controlar la sobreoferta en las modalidades susceptibles a ello.

**Artículo 12.** Adiciona el texto del Artículo 30 de la Ley 769 del 2.002, renombra su Parágrafo como Parágrafo 1° e incorpora el Parágrafo 2° de la siguiente manera:

| ARTÍCULO VIGENTE | ARTÍCULO MODIFICADO |
|---|---|
| **Artículo 30.** *Equipos de prevención y seguridad*. Ningún vehículo podrá transitar por las vías del territorio nacional sin portar el siguiente equipo de carretera como mínimo:<br><br>1. Un gato con capacidad para elevar el vehículo.<br><br>2. Una cruceta.<br><br>3. Dos señales de carretera en forma de triángulo en material reflectivo y provistas de soportes para ser colocadas en forma vertical o lámparas de señal de luz amarilla intermitentes o de destello.<br><br>4. Un botiquín de primeros auxilios.<br><br>5. Un extintor.<br><br>6. Dos tacos para bloquear el vehículo.<br><br>7. Caja de herramienta básica que como mínimo deberá contener: Alicate, destornilladores, llave de expansión y llaves fijas.<br><br>8. Llanta de repuesto.<br><br>9. Linterna.<br><br>**Parágrafo.** Ningún vehículo podrá circular por las vías urbanas, portando defensas rígidas diferentes de las instaladas originalmente por el fabricante. | **Artículo 30. EQUIPOS DE PREVENCIÓN Y SEGURIDAD.** Ningún vehículo automotor, excepto las motocicletas, podrá transitar por las vías del territorio nacional sin portar el siguiente equipo de carretera como mínimo.<br>1. Un gato con capacidad para elevar el vehículo.<br>2. Una cruceta.<br>3. Dos señales de carretera en forma de triángulo en material reflectivo y provistas de soportes para ser colocadas en forma vertical o lámparas de señal de luz amarilla intermitentes o de destello.<br>4. Un botiquín de primeros auxilios.<br>5. Un extintor.<br>6. Dos tacos para bloquear el vehículo.<br>7. Caja de herramienta básica que como mínimo deberá contener: Alicate, destornilladores, llave de expansión y llaves fijas.<br>8. Llanta de repuesto.<br>9. Linterna.<br>Los vehículos que, por sus características técnicas o tecnológicas, no requieran llanta de repuesto, estarán exentos de cumplir con lo establecido en los numerales 1, 2 y 8 de este Artículo. Se exceptúa del cumplimiento de la disposición del numeral 7 los vehículos de servicio particular cuyo modelo sea igual o menor de seis (6) años contados a partir de la fecha de su matrícula.<br>**Parágrafo 1º.** Ningún vehículo podrá circular, portando defensas rígidas diferentes de las instaladas originalmente por el fabricante.<br>**Parágrafo 2º.** Los vehículos de servicio público y particular, cuya capacidad sea de diez (10) o más pasajeros, o cuyo Peso Bruto Vehicular (PBV) sea de 3.5 toneladas o más, y cuyo modelo sea superior a seis (6) años contados a partir de la fecha de su matrícula, no podrán circular en el territorio nacional sin llevar consigo un kit de |

| | |
|---|---|
| | derrames destinado a prevenir la contaminación ambiental en caso de accidentes o varadas. Este kit debe ser transportado en un contenedor o embalaje debidamente etiquetado. Esta disposición no exime al vehículo de cumplir con las demás normas de seguridad relacionadas con el transporte de sustancias peligrosas. Sin embargo, el hecho de contar con este kit específico para tal fin sí lo exime del cumplimiento de esta normativa.<br>El kit en mención debe como mínimo contener lo siguiente:<br>1. Material absorbente Granulado para hidrocarburos, en cantidad de como mínimo 500 gramos por cada 40 galones de capacidad del tanque del combustible.<br>2. Una Almohada Absorbente oleofilica.<br>3. Una Barrera Absorbente oleofilica de mínimo un metro de largo por cada 100 galones de capacidad del tanque del combustible.<br>4. Un Paño Oleofílico.<br>5. Un par guantes de nitrilo.<br>6. Un Recogedor con escobilla anti chispa.<br>7. Una bolsa para depositar residuos de hidrocarburos de color rojo mínimo de70x100 centímetros con amarre, por cada 40 galones de capacidad del tanque de combustible.<br>8. 500 centímetros cúbicos de desengrasante biodegradable por cada 100 galones de capacidad del tanque del combustible.<br>9. Chaleco reflectivo<br>10. Manual de uso. |

Los avances técnicos y tecnológicos han llevado a que, en algunos casos, ya no sea necesario portar llanta de repuesto ni los elementos para cambiarla en caso de pinchazo, que es la avería que actualmente obliga a tener dichos elementos. Una avería en las llantas por otros motivos se considera un daño mecánico que requiere acciones más allá de simplemente cambiar la llanta. Asimismo, los vehículos nuevos son altamente confiables y tecnológicos, lo que hace que portar herramientas ya no sea necesario.

Es necesario que los vehículos más susceptibles a averías mecánicas porten los elementos necesarios para manejar contingencias en caso de derrames de combustibles o lubricantes en la vía ocasionados tanto por daños mecánicos como por choques. Estos derrames pueden convertirse en causas peligrosas de accidentes viales, por lo que contar con las herramientas adecuadas es fundamental para prevenir situaciones de riesgo.

**Artículo 13.** Adiciona el texto del Artículo 34 de la Ley 769 de 2.002 e incorpora el Parágrafo 1° de la siguiente manera:

| **ARTÍCULO VIGENTE** | **ARTÍCULO MODIFICADO** |
|---|---|

| | |
|---|---|
| **Artículo 34.** *Porte*. En ningún caso podrá circular un vehículo automotor sin portar la licencia de tránsito correspondiente. | **Artículo 34. PORTE.** En ningún caso un vehículo automotor podrá circular sin portar la licencia de tránsito correspondiente. No obstante, en sustitución a ello el conductor podrá solicitar a la autoridad de tránsito que lo requiera, que verifique el resultado en línea y en tiempo real de la consulta en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT). Lo mismo aplicará para la licencia de conducción, SOAT y certificado de revisión tecno mecánica y de gases, tarjeta de operación, registro de carga, manifiesto de carga, extracto de contrato y en general todo documento obligatorio para poder transitar que sea susceptible de ser verificado por medios electrónicos. Lo anterior siempre y cuando el conductor requerido logre identificarse ante la autoridad de tránsito, por medio físico o digital.<br>En situaciones donde no haya señal celular, el ciudadano deberá dirigirse con el agente o policía de tránsito hacia un lugar donde haya cobertura para realizar dicha consulta.<br>**Parágrafo 1°.** El Ministerio de Transporte, en colaboración con el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (MinTIC), deberá diseñar y reglamentar, en un plazo máximo de un (1) año a partir de la promulgación de esta ley, la implementación y uso obligatorio de la identificación digital vehicular nacional por radiofrecuencia o tecnología similar. Este mecanismo deberá permitir la identificación del vehículo, incluso si se encuentra oculto dentro de este. La base de datos utilizada para esta identificación deberá estar disponible para uso público, aunque el Ministerio de Transporte podrá establecer un costo por su utilización. |

Los avances tecnológicos permiten verificar en tiempo real la mayoría de la documentación requerida para las actividades de transporte y conducción, incluso de manera más certera que si se portara de forma física.

La identificación digital vehicular por radiofrecuencia o tecnología similar es una herramienta que la tecnología actual ofrece para dinamizar los procesos de organización del tráfico en las vías. Además, en la actualidad puede contribuir a la lucha contra la delincuencia y mejorar la seguridad ciudadana, ya que, si se implementa correctamente, se convierte en una forma ágil de identificación.

**Artículo 14.** Adiciona el texto del Artículo 35 de la Ley 769 del 2.002 e incorpora los Parágrafos 1°, 2°, 3° y 4° de la siguiente manera:

| ARTÍCULO VIGENTE | ARTÍCULO MODIFICADO |
|---|---|
| **Artículo 35.** *Expedición.* La licencia de tránsito será expedida por cualquier organismo de tránsito o por quien él designe, previa entrega de los siguientes documentos:<br><br>Factura de compra si el vehículo es de fabricación nacional.<br><br>Factura de compra en el país de origen y licencia de importación.<br><br>Recibo de pago de impuestos. | **Artículo 35. EXPEDICIÓN.** La licencia de tránsito será expedida por cualquier organismo de tránsito o por quien él designe, previa entrega de los siguientes documentos:<br>Formulario diligenciado de solicitud de trámite.<br>Autorización de uso del Certificado de reposición vehicular por parte del titular de este.<br>Factura de compra si el vehículo es de fabricación nacional.<br>Factura de compra en el país de origen y licencia de importación.<br>Recibo de pago de impuestos.<br>Certificado de inscripción ante el RUNT. |

| | |
|---|---|
| Certificado de inscripción ante el RUNT. | **Parágrafo 1°.** El Ministerio de Transporte tendrá un plazo de seis (6) meses desde la promulgación de la presente ley para crear y reglamentar el Certificado de Reposición Vehicular. Este certificado lo expedirá de forma gratuita el Organismo de Tránsito competente, una vez se realice el trámite de cancelación de matrícula del vehículo automotor. Dicho documento, reemplazará el certificado de cancelación de matrícula y/o de desintegración en los tramites que este sea requerido y tendrá validez únicamente por los dos (2) años posteriores a la fecha de cancelación de matrícula y en ningún caso se podrá renovar ni substituir. Será intransferible y su expedición estará condicionada al cumplimiento de las normas vigentes sobre reposición vehicular y aquellas que el Ministerio de Transporte crea necesarias. Tendrá como objetivo simplificar los trámites relacionados con la reposición de vehículos, cuando las normas vigentes lo requieran. En ningún caso se podrá expedir dicho certificado cuando la cancelación de matrícula del vehículo se haya realizado por orden judicial o administrativa. El titular del certificado será el último propietario registrado en el RUNT del vehículo que haya cancelado la matrícula y cumplido con los requisitos necesarios para obtenerlo. Además, el Ministerio de Transporte ajustará el Formulario de Solicitud de Trámites del Registro Nacional Automotor para incluir un campo específico para este certificado. Este certificado será un documento electrónico registrado en el RUNT, se podrá utilizar para realizar, por parte del titular o de un tercero autorizado por este, el registro inicial de vehículos nuevos y cambio de servicio permitido por las normas vigentes en cualquier organismo de tránsito autorizado para realizar dichos tramites en el Territorio Nacional sin que incida la jurisdicción donde haya sido expedido. Deberá contener la información del vehículo sobre el cual se expidió y lo que el Ministerio de Transporte vea conveniente. La designación numérica de este documento será potestad exclusiva del Ministerio de Transportes.<br>**Parágrafo 2°.** En trámites de; registro inicial, traspaso, inscripción de prenda, levantamiento de prenda, cambio de servicio o de modalidad, los organismos de tránsito deben, a solicitud de cualquiera de las partes y una vez que se haya recibido y verificado la documentación, establecer un período de un (1) día hábil sin hacer efectivo el trámite. Esto se hará con el propósito de permitir un espacio de tiempo para que las partes puedan llevar a cabo las transacciones comerciales necesarias. Durante este período, el organismo de tránsito se abstendrá de realizar cualquier trámite relacionado con el vehículo o con el certificado de reposición vehicular utilizado para dicho trámite. En tal caso, el organismo de tránsito emitirá una alerta al Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) para evitar que otro organismo de tránsito realice trámites con el mismo certificado. Los organismos de tránsito, deberán enviar un mensaje de alerta, al correo o teléfono celular registrados en el RUNT de los involucrados, incluyendo al titular del certificado de reposición vehicular, al iniciar el proceso de los tramites aquí descritos, cuando se haya verificado y aprobado la posibilidad de realizar dichos tramites y cuando se haya hecho efectivo el trámite.<br>**Parágrafo 3°.** Una vez cumplidos los requisitos, será posible realizar los trámites de cambio de servicio y traspaso de propiedad en forma simultánea. En ningún caso se podrá hacer reposición de vehículos cuya licencia de tránsito haya sido cancelada por orden judicial o actuación administrativa o que hayan transcurridos mas de dos (2) años de la fecha de dicha cancelación con respecto a la fecha en que se solicite la realización del trámite.<br>**Parágrafo 4°.** Los organismos de tránsito en el territorio nacional, cuya competencia territorial incluya población indígena autóctona dentro de su censo poblacional, contarán con seis (6) meses a partir de la fecha de promulgación de la presente ley para incluir en su nómina de base el personal necesario que pueda comunicarse fluidamente en la lengua propia de dicha población. Se debe garantizar la transparencia en la realización de los trámites ante los organismos de tránsito a esta población. |

La creación del certificado de reposición vehicular permitirá realizar los trámites de manera más ágil en aquellos casos donde este sea un requisito para llevarlos a cabo.

Asimismo, crear un espacio de tiempo en los trámites de tránsito que afectan la propiedad permitiría a las personas verificar las transacciones comerciales relacionadas y notificar a las partes involucradas. Esto representaría un ahorro para el sistema de justicia, ya que ayudaría a evitar fraudes e incumplimientos contractuales.

**Artículo 15.** Modifica el Artículo 37 de la Ley 769 de 2.002, renombra su Parágrafo como Parágrafo 1° e incorpora los Parágrafos 2°, 3º, 4º, 5°, 6°, 7°, 8°, 9° y 10° de la siguiente manera:

| ARTÍCULO VIGENTE | ARTÍCULO MODIFICADO |
|---|---|
| **Artículo 37.** *Registro inicial.* El registro inicial de un vehículo se podrá hacer en cualquier organismo de tránsito y sus características técnicas y de capacidad deben estar homologadas por el Ministerio de Transporte para su operación en las vías del territorio nacional.<br>**Parágrafo.** Solamente se podrá hacer el registro inicial de vehículos nuevos, entendiéndose por estos los comercializados durante el año modelo asignado por el fabricante y los dos meses primeros del año siguiente. No se podrá hacer registro de saldos de vehículos, excepto si son de fabricación nacional y sin importación.<br><br>De ninguna manera se podrá hacer un registro inicial de un vehículo usado, excepto cuando se trate de vehículos de bomberos, siempre que estos sean donados a Cuerpos de Bomberos Oficiales o Voluntarios, por entidades extranjeras públicas o privadas y que no tengan una vida de servicio superior a veinte (20) años y que la autoridad competente emita concepto favorable sobre la revisión técnico-mecánica. El Ministerio de Transporte reglamentará en un término no mayor a 90 días posteriores a la sanción de esta ley, los criterios y demás aspectos necesarios para la aplicabilidad de esta ley. | **Artículo 37. REGISTRO INICIAL.** El registro inicial de un vehículo se podrá hacer en cualquier organismo de tránsito y sus características técnicas y de capacidad deben estar homologadas por el Ministerio de Transporte para su operación en las vías del territorio nacional.<br>**Parágrafo 1°.** Solamente se podrá hacer el registro inicial de vehículos nuevos, entendiéndose por estos los comercializados durante el año modelo asignado por el fabricante y los dos meses primeros del año siguiente. No se podrá hacer registro de saldos de vehículos, excepto si son de fabricación nacional y sin importación.<br>De ninguna manera se podrá hacer un registro inicial de un vehículo usado, excepto cuando se trate de vehículos de bomberos, siempre que estos sean donados a Cuerpos de Bomberos Oficiales o Voluntarios, por entidades extranjeras públicas o privadas y que no tengan una vida de servicio superior a veinte (20) años y que la autoridad competente emita concepto favorable sobre la revisión técnico-mecánica. El Ministerio de Transporte reglamentará en un término no mayor a 90 días posteriores a la sanción de esta ley, los criterios y demás aspectos necesarios para la aplicabilidad de esta ley.<br>**Parágrafo 2°.** En concordancia con lo descrito en el Parágrafo 2° del Artículo 94 de este código y como excepción a lo descrito en este Artículo, dentro del año siguiente a la fecha de promulgación de la presente Ley y por única vez, todos los vehículos automotores tipo motociclo, ciclomotor, Moped, tricimoto y cuadriciclo, así como vehículos no automotores que aun poseyendo pedales para su tracción cuenten con motor de combustión interna como asistencia para dicha tracción, que hayan ingresado al país o hayan sido fabricados con anterioridad a la entrada en vigencia de la Resolución 160 de 2017 del Ministerio de Transporte, deberán ser registrados. Durante este tiempo el registro inicial de dichos vehículos no estará sujeto al cumplimiento de lo establecido en el Parágrafo 4° de este Artículo. Para realizar el registro, los propietarios de estos vehículos deberán aportar únicamente, el Manifiesto de Importación y/o copia de la Factura de Venta y realizar los pagos correspondientes. Una vez concluido dicho plazo, será requisito estar debidamente registrado y cumplir las normas que les sean aplicables para poder circular en el Territorio Nacional.<br>**Parágrafo 3°.** A partir de la fecha de promulgación de la presente ley, todo vehículo automotor de servicio particular, incluyendo motocicletas, motociclos, ciclomotores, Mopeds, tricimotos y cuadriciclos que se le realice el Registro Inicial, deberá ser desintegrado y realizársele el trámite de cancelación de matrícula, una vez transcurran treinta y cinco (35) años desde su fecha de matriculación.<br>Como excepción a esta disposición, será que el propietario del vehículo realice el trámite de transición a la categoría de vehículo antiguo o motocicleta antigua, siempre y cuando cumpla con las normas y requisitos correspondientes. En este caso, el certificado de clasificación al que hace referencia el artículo 4° de la Resolución 3257 de 2018 del Ministerio de Transporte, o la normativa vigente que la modifique, adicione o sustituya, deberá renovarse cada dos (2) años.<br>En caso de incumplimiento de lo anteriormente establecido, no se permitirá la renovación del Seguro Obligatorio de Accidentes de |

| | |
|---|---|
| | Tránsito (SOAT) ni de la revisión técnico-mecánica obligatoria en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT). Además, si las autoridades de tránsito sorprenden al vehículo circulando o estacionado en vías públicas o privadas abiertas al público, procederán a su inmovilización. En tal situación, la entrega del vehículo al propietario o tenedor estará sujeta a la constitución de una póliza de cumplimiento con una compañía aseguradora autorizada por el Ministerio de Transporte, garantizando así el cumplimiento de la desintegración y cancelación de la matrícula del vehículo.<br>**Parágrafo 4°.** A partir de la fecha de promulgación de la presente ley, el registro inicial y cambio de servicio o modalidad, permitidos por las normas vigentes, de todos los vehículos de transporte de pasajeros y mixto en el servicio tanto particular como público, con excepción de cuando se realice el cambio de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial al Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Mixto, solo podrá realizarse en el caso de reposición y se regirá por las siguientes equivalencias:<br>**Categoría 1.** Motocicletas, Mototriciclos y Cuatrimotos:<br>- Uno a uno sin importar el tipo de vehículo.<br>**Categoría 2.** Motociclos, Ciclomotores, Mopeds, Tricimotos y Cuadriciclos:<br>- Uno a uno sin importar el tipo de vehículo.<br>**Categoría 3.** Automóviles, Camionetas y Camperos y Motocarros:<br>- Uno a uno sin importar el tipo de vehículo.<br>**Categoría 4.** Microbuses:<br>- Uno a uno.<br>- Dos (2) vehículos categoría 3.<br>**Categoría 5.** Busetas:<br>- Uno a uno.<br>- Cuatro (4) vehículos categoría 3.<br>- Dos (2) vehículos categoría 4.<br>- Un (1) vehículo categoría 4 y dos (2) vehículos categoría 3.<br>**Categoría 6.** Buses:<br>- Uno a uno.<br>- Ocho (8) vehículos categoría 3.<br>- Cuatro (4) vehículos categoría 4.<br>- Dos (2) vehículos categoría 5.<br>- Un (1) vehículo categoría 4 y seis (6) vehículos categoría 3.<br>- Dos (2) vehículos categoría 4 y cuatro (4) vehículos categoría 3.<br>- Tres (3) vehículos categoría 4 y dos (2) vehículos categoría 3.<br>- Un (1) vehículo categoría 4, un (1) vehículo categoría 5 y dos (2) vehículos categoría 3.<br>- Dos (2) vehículos categoría 4 y un (1) vehículo categoría 5.<br>- Un (1) vehículo categoría 5 y cuatro (4) vehículos categoría 3.<br>Se exceptúa de esta disposición el registro inicial de los vehículos destinados al servicio particular que emitan cero emisiones contaminantes durante su funcionamiento. En este caso, dichos vehículos serán susceptibles de reposición únicamente por vehículos que cumplan dicha condición.<br>Igualmente se exceptúa el registro inicial de los vehículos destinados al uso oficial y diplomático los cuales deberán hacer la reposición cuando cese esta condición.<br>Se podrá realizar el registro inicial, acorde con este Parágrafo, en cualquier servicio o modalidad sin que incida el servicio o modalidad a la que pertenezcan los vehículos a reponer, excepto para reponer automóviles, camionetas, camperos y motocarros, en cuyo caso solo se podrán reponer por vehículos destinados al mismo servicio y modalidad.<br>Los vehículos que ingresen al Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Mixto a partir de la fecha de promulgación de la presente Ley, no serán susceptibles de reposición.<br>**Parágrafo 5°.** A partir de la fecha de promulgación de la presente ley, el registro inicial de todos los vehículos de transporte de carga de servicio particular y público solo podrá realizarse en el caso de reposición de uno o más vehículos que sumen igual o mayor capacidad de carga. Será procedente el registro inicial de estos vehículos en el |

| | |
|---|---|
| | servicio público o particular sin que incida el servicio donde estaban registrados los vehículos a reponer. Sin embargo, una vez realizado el registro inicial en los vehículos de carga, no se podrá realizar cambio de servicio.<br>Se exceptúan de esta disposición los siguientes vehículos rígidos; compactadores o recolectores de residuos sólidos destinados a la recolección de basura, mezcladoras de concreto (mixer), grúas aéreas y de sostenimiento de redes, equipos de riego, equipos de bomberos, equipos autobombas de concreto. Una vez matriculados, estos vehículos no podrán cambiar su utilidad.<br>**Parágrafo 6°.** Los vehículos de Transporte Terrestre de Carga de servicio público y particular en cuya licencia de tránsito no se especifica el Peso Bruto Vehicular (PBV), se asumirá que este es 5.500 Kg para fines de reposición. Además, cualquier vehículo de carga de servicio público o particular con un Peso Bruto Vehicular (PBV) inferior a 5.500 Kg será considerado como de 5.500 Kg para los mismos fines.<br>**Parágrafo 7°.** Se podrá realizar el registro inicial a los vehículos que produzcan cero emisiones contaminantes en su funcionamiento para prestar servicio público, mediante la reposición de uno o más vehículos que representen el cincuenta por ciento (50%) o más de su capacidad de pasajeros o carga. Esto sin importar el servicio a que pertenezcan los vehículos a reponer. Estos vehículos solo serán susceptibles de reposición por vehículos que tengan las mismas características ecológicas y de capacidad. Lo descrito en este Parágrafo no aplica para vehículos tipo automóvil, campero, camioneta ni motocarro.<br>**Parágrafo 8°.** En general, solo se podrán reponer vehículos cuya matricula haya sido cancelada por desintegración física total, hurto, perdida o destrucción total. En ningún caso se podrá hacer reposición de vehículos cuya licencia de tránsito haya sido cancelada por orden judicial o actuación administrativa. El Organismo de Tránsito encargado del trámite, deberá verificar que no hayan transcurrido más de dos (2) años, contados a partir de la fecha de cancelación de la Licencia de Tránsito de los vehículos a reponer, que cuenten con los certificados de desintegración física, perdida o destrucción total o hurto y que estos no hayan sido utilizados para matricular otros vehículos. Además, se deberá constatar que estos vehículos hayan tenido tarjeta de operación dentro de los últimos cinco (5) años anteriores a la fecha de cancelación de la matrícula cuando esta sea requerida.<br>**Parágrafo 9°.** El registro inicial de vehículos de servicio público por incremento solo podrá realizarse basado en estudios realizados por el Ministerio de Transporte o por la entidad designada por este, que demuestren que la demanda es superior a la oferta en la jurisdicción correspondiente y que la oferta a nivel nacional no puede suplirla. Asimismo, los gremios podrán contratar y presentar estudios realizados y respaldados por entidades privadas competentes que demuestren lo contrario.<br>Una vez se haya comprobado y concertado la necesidad de incrementar el parque automotor, el mismo deberá realizarse mediante el pago de un derecho a matrícula nueva por incremento a favor del Ministerio de Transporte, el cual será destinado al fondo de reposición correspondiente. El monto y la adjudicación de dicho derecho se establecerá a través de un sistema de subasta pública. Cualquier vehículo que se desee matricular y que al funcionar genere cero emisiones contaminantes, representará un cincuenta por ciento (50%) adicional a la oferta realizada en dicha subasta.<br>**Parágrafo 10º.** Las empresas de transporte público cumplirán con el requisito de capacidad transportadora para poder operar y contratar al contar con un mínimo de cinco (5) vehículos vinculados y que del total de los vehículos vinculados el veinte por ciento (20%) sea parte de la flota propia. En caso de que el cálculo dé como resultado un número decimal, se aproximará al número entero inferior. Estas empresas podrán cobrar a terceros, tarifas por vinculación, costos administrativos, costos operativos y usos comerciales, pero en ningún caso podrán cobrar tarifas por desvinculación ni establecer cláusulas de permanencia en los contratos de vinculación. El Ministerio de Transporte contará con un (1) año a partir de la fecha de promulgación de la presente Ley, para reglamentar, modificar o sustituir todo lo pertinente para hacer cumplimiento de lo descrito en este Artículo y el Artículo 27 de este código, en especial lo concerniente a evitar los monopolios y oligopolios en la actividad del transporte público y similares en el Territorio Nacional. |

En el territorio nacional, antes de la entrada en vigencia de la Resolución 160 de 2017 del Ministerio de Transporte, hubo una proliferación descontrolada de vehículos tipo ciclo

motores, motociclos, mopeds, tricimotos y cuadriciclos. Algunos eran importados, otros de fabricación nacional, pero la mayoría fueron construidos artesanalmente sin cumplir ninguna norma técnica, utilizando motores de dos tiempos generando una gran contaminación ambiental y auditiva y en algunos casos partes de automotores hurtados. Esta resolución no obliga a registrar los vehículos que se pusieron en circulación antes de su vigencia, lo que ha permitido que hoy en día, bajo ese vacío jurídico, se construyan y comercialicen estos vehículos de manera fraudulenta.

Estos vehículos, que en algunos casos transportan hasta cuatro pasajeros, tienen un peso y la capacidad de alcanzar velocidades suficientes para causar lesiones e incluso la muerte en accidentes de tránsito a cualquier actor vial. Por lo tanto, es necesario que todos los vehículos que fueron puestos en circulación antes de dicha resolución sean registrados y cumplan con las normas que les sean aplicables para poder circular.

Para reducir el impacto ambiental y la congestión en los municipios, es necesario establecer una vida útil máxima para el nuevo parque automotor que funcione con combustibles fósiles. Sin embargo, se debe permitir a aquellos propietarios que cuiden meticulosamente sus vehículos convertirlos en vehículos de clase antigua, siempre y cuando cumplan con las normativas aplicables.

Otra medida necesaria es implantar un sistema en el que, por cada vehículo que se incorpore a la circulación, se deba retirar un vehículo o su equivalente del parque automotor usado. Esto permitirá controlar y renovar el parque automotor, asegurando que los vehículos en circulación cumplan con los estándares de seguridad y emisiones.

Debido a su potencial positivo, deben excluirse total o parcialmente de esta medida, como incentivo, los vehículos nuevos que no generen contaminación ambiental durante su

funcionamiento. En países como el nuestro, donde la mayoría de la electricidad se produce a partir de recursos hídricos, la huella de carbono de estos vehículos es relativamente baja. La electricidad es el principal suministro requerido tanto para vehículos 100% eléctricos como para aquellos que utilizan tecnología de hidrógeno, las únicas opciones actualmente disponibles en nuestro país que cumplen con esta condición.

Aun así, se debe mantener abierta la posibilidad de crecimiento del parque automotor público en caso de que las circunstancias lo ameriten.

**Artículo 16.** Adiciona el texto del Artículo 51 de la Ley 769 de 2.002 e incorpora los Parágrafos 1°, 2°, 3° y 4° de la siguiente manera:

| **ARTÍCULO VIGENTE** | **ARTÍCULO MODIFICADO** |
|---|---|
| **Artículo 51. Revisión periódica de los vehículos.** Salvo lo dispuesto en el artículo siguiente, todos los vehículos automotores, deben someterse anualmente a revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes.<br><br>La revisión estará destinada a verificar:<br><br>a. El adecuado estado de la carrocería.<br><br>b. Niveles de emisión de gases y elementos contaminantes acordes con la legislación vigente sobre la materia.<br><br>c. El buen funcionamiento del sistema mecánico.<br><br>d. Funcionamiento adecuado del sistema eléctrico y del conjunto óptico.<br><br>e. Eficiencia del sistema de combustión interno.<br><br>f. Elementos de seguridad.<br><br>g. Buen estado del sistema de frenos constatando, especialmente, en el caso en que este opere con aire, que no emita señales acústicas por encima de los niveles permitidos.<br><br>h. Las llantas del vehículo.<br><br>i. Del funcionamiento de los sistemas y elementos de emergencia.<br><br>j. Del buen funcionamiento de los dispositivos utilizados para el cobro en la prestación del servicio público. | **Artículo 51. *REVISIÓN PERIÓDICA DE LOS VEHÍCULOS.*** Salvo lo dispuesto en el artículo siguiente, todos los vehículos automotores, deben someterse anualmente a revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes.<br>La revisión estará destinada a verificar:<br>a. El adecuado estado de la carrocería, el cumplimiento de los requerimientos que le sean aplicables y en el caso de los vehículos de servicio público de pasajeros, que se cumpla con la Normas Técnicas Colombianas (NTC) vigentes, en especial en cuanto a iluminación interna. Que se cumpla lo dispuesto en este código en cuanto a los elementos necesarios que garanticen evitar daños a vehículos en zonas de estacionamiento.<br>b. Niveles de emisión de gases, elementos contaminantes y niveles de contaminación auditiva tanto en el escape como en los dispositivos sonoros de advertencia eléctricos, neumáticos y electroneumáticos, que sean en cantidad y potencia conforme a la legislación vigente sobre la materia.<br>c. El buen funcionamiento del sistema mecánico.<br>d. Funcionamiento adecuado del sistema eléctrico, correcto funcionamiento del conjunto óptico y que sea acorde a lo establecido en este código, así como el óptimo desempeño del sistema de ubicación o GPS, sistema de aviso de emergencia o pánico, y la capacidad de transmitir y/o conservar la información del equipo videográfico en aquellos vehículos que así lo requieran para cumplir con las normativas vigentes.<br>e. Eficiencia del sistema de combustión interno.<br>f. Elementos de seguridad.<br>g. Buen estado del sistema de frenos constatando, especialmente, en el caso en que este opere con aire, que no emita señales acústicas por encima de los niveles permitidos y correcto funcionamiento de los sistemas retardadores de velocidad.<br>h. Las llantas del vehículo.<br>i. Del funcionamiento de los sistemas y elementos de emergencia.<br>j. Del buen funcionamiento de los dispositivos utilizados para el cobro en Ia prestación del servicio público.<br>k. Que los vehículos funcionen con el combustible con el que están registrados como también el correcto funcionamiento de los sistemas de reducción de contaminación ambiental con que fueron homologados y que aquellos vehículos matriculados para funcionar generando cero emisiones |

| | |
|---|---|
| | contaminantes cumplan estrictamente con esta indicación tanto en el tren motriz como en los sistemas recuperadores y acumuladores de energía que puedan tener.<br>**Parágrafo 1°.** La profundidad mínima del labrado en las llantas de los vehículos automotores, para poder transitar en el territorio nacional será:<br>- 1 mm para pequeños remolques, ciclomotores, motociclos, tricimotos, mopeds, cuadriciclos, motocicletas, motocarros, mototriciclos y cuatrimotos.<br>- 1.6 mm para vehículos de pasajeros, mixto y vehículos de carga cuyo Peso Bruto Vehicular (PBV) sea hasta 5.5 toneladas.<br>- 2 mm para vehículos de carga cuyo Peso Bruto Vehicular (PBV) sea mayor a 5.5 toneladas, remolques, semirremolques y plataformas móviles.<br>En los ejes de remolques, semirremolques, plataformas móviles y de tracción, donde las llantas rueden en forma conjunta dual (doble llanta), podrán transitar hasta con mínimo 1.2 mm de labrado y con una sola llanta funcional en caso de avería, mientras se acerca al sitio mas próximo donde pueda ser solucionado el desperfecto.<br>Será permitido la circulación con llantas regrabadas en los ejes de remolques, semirremolques, plataformas móviles y de tracción, donde las llantas rueden en forma conjunta dual (doble llanta), siempre y cuando el fabricante de la llanta lo permita o si la banda de rodamiento ha sido instalada en un proceso de reencauche.<br>En ningún caso se podrá transitar con llantas que tengan expuestas la lona estructural ni el cinturón metálico.<br>La llanta de repuesto de todo vehículo deberá contar con un mínimo de 1.6 mm de profundidad en el labrado y estar en condiciones óptimas para su uso en la vía.<br>Para efectos de la imposición de comparendos, la medida de profundidad del labrado de las llantas debe ser tomada en la banda de rodamiento, en el sitio donde sea mayor el labrado, con un instrumento digital certificado por el Instituto Nacional de Metrología de Colombia o quien haga sus veces, cuya impresión se anexará al original y copia de la orden de comparendo. De no cumplirse lo anterior, carecerá de valides la actuación de la autoridad de tránsito, a menos que se observe a simple vista que la lona estructural o el cinturón metálico estén expuestos.<br>**Parágrafo 2°.** Los niveles de ruido máximos permitidos producidos por vehículos automotores cuya fecha de matrícula sea superior a seis (6) años para poder circular en el territorio nacional serán los siguientes:<br>- Motocicletas y similares de 125 c.c. o menos, motociclos, ciclomotores, mopeds, tricimotos y cuadriciclos: hasta 86 dB (A)<br>- Motocicletas y similares de más de 125 c.c.: hasta 90 dB (A)<br>- Vehículos a gasolina y/o GNV: hasta 83 dB (A)<br>- Vehículos Diesel de 3000 c.c. o menos: hasta 90 dB (A) incluido cualquier sistema retardador.<br>- Vehículos Diesel de más de 3000 c.c.: hasta 95 dB (A) incluido cualquier sistema retardador.<br>- Sistemas de freno y/o bajo de acción neumática: hasta 90 dB (A).<br>- Los dispositivos sonoros de aviso eléctricos, neumáticos y electroneumáticos utilizados en un vehículo, ya sea individualmente o en conjunto, no podrán sobrepasar los 100 dB (A).<br>Los vehículos cuya fecha de matrícula sea inferior a seis (6) años, deberán circular respetando los niveles de ruido con los que fueron homologados por el fabricante.<br>Las mediciones deberán tomarse tanto en los Centros de Diagnóstico Automotor (CDA) como en los controles en vía, como se indica en el parágrafo del Artículo 36 de la Resolución 8321 de 1983 expedida por el Ministerio de Salud o la norma que la |

| | |
|---|---|
| | modifique, adicione o la sustituya, con el rango de revoluciones por minuto del motor (RPM) en el tope máximo del área donde el fabricante indique que el motor sea más eficiente. Además, se deberá medir el ruido que generan los sistemas retardadores con los que cuente el vehículo.<br>Los comparendos por infracciones, realizados a conductores que transiten con vehículos que en su funcionamiento no cumplan las normas de contaminación auditiva, deberán estar acompañados de la medición realizada por un instrumento digital certificado por el Instituto Nacional de Metrología de Colombia o quien haga sus veces, cuya impresión se anexará al original y copia de la orden de comparendo. De no cumplirse lo anterior, carecerá de valides la actuación de la autoridad de tránsito, excepto que se observen desperfectos en el sistema de escape o que claramente se escuchen deflagraciones o detonaciones al acelerar y/o desacelerar o al hacer uso del sistema retardador con el que cuente el vehículo.<br>**Parágrafo 3°.** Será obligatorio que todos los vehículos tipo automóvil, camioneta y campero estén equipados con dispositivos de material blando en las partes de las puertas laterales que puedan hacer contacto con otros vehículos al abrirse, con el fin de prevenir daños a terceros en espacios de estacionamiento.<br>**Parágrafo 4°.** El Ministerio de Transporte dispondrá de un plazo de seis (6) meses a partir de la promulgación de esta ley para reglamentar los tipos, características y parámetros en cuanto al recambio voluntario de las luces de iluminación delanteras (faros y exploradoras) en vehículos usados, hacia nuevas tecnologías más eficientes y amigables con el medio ambiente. Estas regulaciones deberán garantizar que los parámetros máximos no generen incomodidad ni peligro para otros conductores, y que los parámetros mínimos no ocasionen fatiga ni pongan en riesgo la seguridad y precisión en la conducción. Asimismo, se deberán considerar factores como durabilidad, funcionalidad, compatibilidad, economía y baja incidencia térmica en el calentamiento global. Además, se establecerán los procedimientos para las mediciones tanto en los Centros de Diagnóstico Automotriz (CDA) como en sitios de control y revisión móviles (retenes). |

En la revisión tecno mecánica obligatoria se debe verificar además de los aspectos ya estipulados, otros que se pretenden establecer en este proyecto de Ley.

Respecto a la medida de la profundidad del labrado de las llantas, es cierto que estas son uno de los elementos más importantes en la seguridad activa del vehículo. Sin embargo, también representan uno de los mayores gastos operativos. Es importante considerar que cuando dos llantas ruedan conjuntamente, la superficie de contacto con la vía es mayor, lo que permite rodar de manera segura con menos labrado y regrabadas que cuando solo rueda una llanta.

Además, en el caso de remolques y similares, estas son de arrastre y no participan en la maniobrabilidad del vehículo, excepto al momento de frenar. En ese momento, medio

milímetro de diferencia no influye significativamente en la seguridad, pero sí puede impactar los gastos operativos del vehículo.

Por lo anterior, es fundamental contar con una medición confiable y certera por parte de las autoridades de tránsito. Dada la minuciosidad de la medida, un pequeño defecto en esta podría resultar en sanciones injustas.

En cuanto a los niveles permisibles de generación de ruido por parte de vehículos automotores, la normativa vigente sigue siendo el Artículo 36 de la Resolución 8321 de 1983, expedida por el Ministerio de Salud. Esta norma debe ser reformada parcialmente, ya que, desde su entrada en vigencia, han ingresado a circulación vehículos de mayor potencia que pueden generar ruido por encima de los niveles contemplados en dicha regulación. Además, esta norma no tuvo en cuenta el ruido que pueden generar otros elementos propios de los vehículos automotores.

Es muy común que en los sitios de estacionamiento se generen conflictos por los daños causados a otros vehículos al abrir las puertas, debido a la estrechez de los espacios. Por ello, es necesario implementar la obligación de tomar las medidas necesarias para evitar este tipo de inconvenientes que generan malestar en la vida cotidiana de los ciudadanos. Esto se puede lograr mediante la implementación de mecanismos económicos y sencillos, pero muy efectivos en su objetivo.

Es muy importante que el Ministerio de Transporte regule las modificaciones a las luces delanteras. En la actualidad, debido a la falta de reglamentación sobre el tema, muchos conductores instalan en sus vehículos luces potentes que incomodan y ponen en riesgo a los demás conductores, incluso en algunos países se ha prohibido esta práctica.

**Artículo 17.** Sustituye el texto del Artículo 52 de la Ley 769 de 2.002 de la siguiente manera:

| ARTÍCULO VIGENTE | ARTÍCULO MODIFICADO |
|---|---|
| **Artículo 52. Primera revisión de los vehículos automotores.** Los vehículos nuevos de servicio particular diferentes de motocicletas y similares, se someterán a la primera revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes a partir del quinto (5°) año contado a partir de la fecha de su matrícula en el registro nacional automotor. Los vehículos nuevos de servicio público, así como las motocicletas y similares, se someterán a la primera revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes al cumplir dos (2) años contados a partir de su fecha de matrícula.<br><br>**Parágrafo.** Los vehículos automotores de placas extranjeras, que ingresen temporalmente y hasta por tres (3) meses al país, no requerirán la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes. | **Artículo 52. PRIMERA REVISIÓN DE LOS VEHÍCULOS AUTOMOTORES.** La revisión tecno mecánica y de gases obligatoria se realizará en el siguiente orden:<br>1. Anualmente todos los vehículos que funcionen con gasolina, gas natural vehicular (GNV) o ACPM incluidas las motocicletas. Los vehículos que operen generando cero emisiones contaminantes la harán cada tres (3) años.<br>2. Los vehículos nuevos de servicio particular que funcionen con gasolina, gas natural vehicular (GNV) o ACPM, diferentes de motocicletas y similares, deberán realizar la primera revisión al cumplir cinco (5) años desde la fecha de su matrícula.<br>3. Los vehículos nuevos de servicio público que funcionen con gasolina, gas natural vehicular (GNV) o ACPM incluyendo motocicletas y similares, deberán realizar la primera revisión al cumplir dos (2) años desde la fecha de su matrícula.<br>4. Los vehículos nuevos de servicio público que operen produciendo cero emisiones contaminantes, deberán realizar la primera revisión al cumplir cinco (5) años desde la fecha de su matrícula.<br>5. Los vehículos nuevos de servicio particular que operen produciendo cero emisiones contaminantes, deberán realizar la primera revisión al cumplir ocho (8) años desde la fecha de su matrícula.<br>6. Cada seis meses, los vehículos del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Mixto cuyo modelo sea superior a veinte (20) años, contados desde la fecha de su matrícula.<br>**Parágrafo.** Los vehículos automotores de placas extranjeras, que ingresen temporalmente y hasta por tres (3) meses al país, no requerirán la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes. |

Es importante crear incentivos que fomenten la adquisición de vehículos que no generen contaminación ambiental al funcionar.

Igualmente, es importante que los vehículos pertenecientes al Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Mixto cuyo modelo sea superior a veinte (20) años, deban realizar la revisión vehicular en periodos mas cortos a fin de garantizar la seguridad de los actores viales con los que estos vehículos interactúen.

**Artículo 18.** Adiciona el texto del Artículo 55 de la Ley 769 de 2.002 e incorpora los Parágrafos 1° y 2° de la siguiente manera:

| ARTÍCULO VIGENTE | ARTÍCULO MODIFICADO |
|---|---|
| **Artículo 55.** *Comportamiento del conductor, pasajero o peatón.* Toda persona que tome parte en el tránsito como conductor, pasajero o peatón, debe comportarse en forma que no obstaculice, perjudique o ponga en riesgo a las demás y debe conocer y cumplir las normas y señales de tránsito que le sean aplicables, así como obedecer las indicaciones que les den las autoridades de tránsito. | **Artículo 55. COMPORTAMIENTO DEL CONDUCTOR, PASAJERO O PEATÓN.**<br>Toda persona que participe en el tránsito, ya sea como conductor, pasajero o peatón, está obligada a comportarse de manera que no obstaculice, perjudique o ponga en riesgo a los demás. Asimismo, debe conocer y cumplir las normas y señales de tránsito que le sean aplicables, así como obedecer las |

| | |
|---|---|
| | indicaciones de las autoridades de tránsito, la fuerza pública en casos específicos, los reguladores de tráfico debidamente autorizados por un organismo competente, o los conductores involucrados en situaciones de varadas o accidentes de tránsito que estén cumpliendo con las normas mientras hace presencia la autoridad competente.<br>**Parágrafo 1°.** Será norma general el deber de compartir la vía y el uso del manejo defensivo. En todo caso, el conductor que pretenda realizar alguna maniobra deberá asegurarse de que le han cedido el paso y de que no existe ninguna norma que lo prohíba antes de llevar a cabo la acción.<br>**Parágrafo 2°.** El pasajero que sea sorprendido viajando sin utilizar el cinturón de seguridad en los casos en que su uso sea obligatorio, será sancionado con una multa de cinco Salarios Mínimos Diarios Legales Vigentes (5 SMDLV) conforme este código. En caso de que el infractor sea menor de dieciséis (16) años, la sanción se deberá imponer al conductor del vehículo cuando este sea de servicio particular o al acompañante o encargado si el vehículo es de servicio público. |

Es importante establecer la obligación por parte de los conductores de atender a quienes, aunque no sean autoridades de tránsito, están investidos momentáneamente por este código con la facultad de regular el tráfico, con el fin de evitar congestiones o accidentes de tránsito.

Respecto a la obligación de compartir la vía, se pretende en esta reforma establecer la adopción obligatoria del manejo defensivo como un hábito y buenas prácticas de conducción. Esto se enfoca en eliminar la percepción de propiedad sobre la vía y en la imperiosa necesidad de hacer obligatoria una conducta autorregulatoria para dinamizar el tráfico cuando se colapsa por congestión pesada, sin dejar de lado la obligación de evitar choques o accidentes.

Igualmente, se pretende trasladar la responsabilidad sobre el uso del cinturón de seguridad a los pasajeros. Esto tiene como objetivo concientizar a todos los ocupantes del vehículo sobre la importancia de cumplir con este requerimiento.

**Artículo 19.** Deroga el Parágrafo del Artículo 56 de la Ley 769 de 2.002 e incorpora los Parágrafos 1º, 2° y 3°, de la siguiente manera.

| **ARTÍCULO VIGENTE** | **ARTÍCULO MODIFICADO** |
|---|---|

| | |
|---|---|
| **Artículo 56.** *Obligatoriedad de enseñanza.* Se establece como obligatoria, en la educación preescolar, básica primaria, básica secundaria, la enseñanza en educación vial de manera sistemática, de conformidad con los objetivos y propósitos señalados en la presente ley, con énfasis especial en las niñas, niños, adolescentes y jóvenes al relacionarse en el espacio público, con especial atención de los ciclistas, a fin de que se promueva el desarrollo de las competencias necesarias en la educación vial, para el uso adecuado, responsable y seguro de la bicicleta y otros medios de movilidad.<br><br>**Parágrafo**. Los Ministerios de Transporte y Educación Nacional, expedirán la reglamentación atinente al cumplimiento de lo dispuesto en este artículo. | **Artículo 56. OBLIGATORIEDAD DE ENSEÑANZA.** Se establece como obligatoria, en la educación preescolar, básica primaria, básica secundaria, la enseñanza en educación vial de manera sistemática, de conformidad con los objetivos y propósitos señalados en la presente ley, con énfasis especial en las niñas, niños, adolescentes y jóvenes al relacionarse en el espacio público, con especial atención de los ciclistas, a fin de que se promueva el desarrollo de las competencias necesarias en la educación vial, para el uso adecuado, responsable y seguro de la bicicleta y otros medios de movilidad.<br>**Parágrafo 1°.** El Ministerio de Educación Nacional, con el apoyo del Ministerio de Transporte, dispondrá de un plazo de doce (12) meses a partir de la fecha de sanción de la presente Ley para emitir una nueva reglamentación que modifique los planes de estudio a nivel nacional en la educación preescolar, básica primaria, básica secundaria y educación media. Esta modificación incluirá la asignatura de Educación y Seguridad Vial de manera integral, abordando temas relacionados con el comportamiento vial en relación al medio ambiente, normatividad, derechos y obligaciones, resolución de conflictos, comportamiento humano en la seguridad vial, prevención de accidentes, aplicación de las ciencias matemáticas, la física y química en la conducción, así como cualquier otro tema considerado relevante por los Ministerios de Transporte y Educación. La asignatura contará con una intensidad mínima de dos (2) horas semanales y será impartida por docentes debidamente calificados. La evaluación de estos conocimientos formará parte de las calificaciones y procesos evaluativos periódicos y finales, así como de las pruebas estatales Saber o sus equivalentes.<br>**Parágrafo 2°.** El Ministerio de Transporte, en asociación con el Ministerio de la Igualdad y la Equidad y el Ministerio de Justicia, contará con un (1) año a partir de la fecha de promulgación de la presente Ley para crear y publicar en el Sistema Único de Información Normativa (SUIN) copias escritas y auditivas del Código Nacional de Tránsito, Ley 769 de 2002, o la norma que la modifique, derogue o sustituya, en las lenguas Inga, Guambiana, Ikun, Kamentsa, Kubeo, Wayuunaiki y Nasa Yuwe, como también que permitan el acceso a dicha información a la población con discapacidad visual o auditiva. Igualmente, dicha asociación tendrá un plazo de cinco (5) años a partir de la fecha de promulgación de la presente Ley para crear una copia escrita y auditiva del código aquí señalado en todas las lenguas oficialmente existentes en el territorio nacional.<br>**Parágrafo 3°.** El Ministerio de Educación, con el apoyo del Ministerio de Transporte y el Ministerio de la Igualdad y la Equidad, contará con un (1) año a partir de la fecha de promulgación de la presente Ley para crear el material didáctico audiovisual necesario para cumplir lo ordenado en este artículo. Dicho material deberá estar generado, además, en las lenguas Inga, Guambiana, Ikun, Kamentsa, Kubeo, Wayuunaiki y Nasa Yuwe y de forma tal que sirva como material de aprendizaje sobre el tema, a la población con discapacidad visual o auditiva. Pasados cinco (5) años desde la promulgación de esta Ley, se deberá haber cubierto este requerimiento en todas las lenguas oficiales existentes en el Territorio Nacional. |

El objetivo principal de este proyecto es la prevención en todos sus niveles. La educación vial, aplicada de manera efectiva desde la niñez y continuada a lo largo del proceso educativo, es la forma más efectiva de prevenir accidentes. Se busca que haya un mayor esfuerzo y continuidad en la inculcación de conocimientos y en la formación de mejores hábitos que se traduzcan en una mayor seguridad vial. Este esfuerzo educativo debe comenzar en la niñez, que es la base para crear generaciones más conscientes de la

importancia de este tema. Además, es fundamental que este aprendizaje sea inclusivo, reconociendo que las diferentes etnias y las personas con discapacidad que existen en el territorio nacional también son actores viales. Lo anterior esta consagrado en nuestra Constitución Nacional en el Artículo 10, entre otros.

**Artículo 20.** Adiciona el texto del Artículo 58 de la Ley 769 de 2.002 de la siguiente manera:

| ARTÍCULO VIGENTE | ARTÍCULO MODIFICADO |
|---|---|
| **Artículo 58.** ***Prohibiciones a los peatones.*** Los peatones no podrán:<br><br>1. Llevar, sin las debidas precauciones, elementos que puedan afectar el tránsito de otros peatones o actores de la vía.<br>2. Cruzar por sitios no permitidos o transitar sobre el guardavías del ferrocarril.<br>3. Remolcarse de vehículos en movimiento.<br>4. Actuar de manera que ponga en peligro su integridad física.<br>5. Cruzar la vía atravesando el tráfico vehicular en lugares en donde existen pasos peatonales.<br>6. Ocupar la zona de seguridad y protección de la vía férrea, la cual se establece a una distancia no menor de doce (12) metros a lado y lado del eje de la vía férrea.<br>7. Subirse o bajarse de los vehículos, estando estos en movimiento, cualquiera que sea la operación o maniobra que estén realizando.<br>8. Transitar por los túneles, puentes y viaductos de las vías férreas.<br>**Parágrafo 1°.** Además de las prohibiciones generales a los peatones, en relación con el STTMP, estos no deben ocupar la zona de seguridad y corredores de tránsito de los vehículos del STTMP, fuera de los lugares expresamente autorizados y habilitados para ello.<br><br>**Parágrafo 2°.** Los peatones que queden incursos en las anteriores prohibiciones se harán acreedores a una multa de un salario mínimo legal diario vigente, sin perjuicio de las demás acciones de carácter civil, penal y de policía que se deriven de su responsabilidad y conducta.<br><br>Dentro del perímetro urbano, el cruce debe hacerse solo por las zonas autorizadas, como los puentes peatonales, los pasos peatonales y las bocacalles. | **Artículo 58. PROHIBICIONES A LOS PEATONES.** Los peatones no podrán:<br>1. Llevar, sin las debidas precauciones, elementos que puedan afectar el tránsito de otros peatones o actores de la vía.<br>2. Cruzar por sitios no permitidos o transitar sobre el guardavías del ferrocarril.<br>3. Remolcarse de vehículos en movimiento.<br>4. Actuar de manera que ponga en peligro su integridad física.<br>5. Cruzar la vía atravesando el tráfico vehicular en lugares en donde existen pasos peatonales.<br>6. Ocupar la zona de seguridad y protección de la vía férrea, la cual se establece a una distancia no menor de doce (12) metros a lado y lado del eje de la vía férrea.<br>7. Subirse o bajarse de los vehículos, estando estos en movimiento, cualquiera que sea la operación o maniobra que estén realizando.<br>8. Transitar por los túneles, puentes y viaductos de las vías férreas.<br>9. Transitar en los estribos, carrocerías de vehículos de carga y parte externa de los vehículos de pasajeros.<br>10. Transitar o detenerse en la vía con elementos rodantes o fijos utilizados para cualquier tipo de comercio, afectando el tránsito de otros peatones o actores de la vía.<br>**Parágrafo 1°.** Además de las prohibiciones generales a los peatones, en relación con el STTMP, estos no deben ocupar ni transitar la zona de seguridad y corredores de tránsito de los vehículos del STTMP, fuera de los lugares expresamente autorizados y habilitados para ello.<br>**Parágrafo 2°.** Los peatones que queden incursos en las anteriores prohibiciones se harán acreedores a una multa de un Salario Mínimo Diario Legal Vigente (1 SMDLV), sin perjuicio de las demás acciones de carácter civil, penal y de policía que se deriven de su responsabilidad y conducta.<br>Dentro del perímetro urbano, el cruce debe hacerse solo por las zonas autorizadas, como los puentes peatonales, los pasos peatonales y las bocacalles. |

Es importante concientizar a los peatones sobre la responsabilidad al transitar en las vías, ya que algunas conductas, además de poner en riesgo su propia integridad física, afectan a los demás actores viales.

**Artículo 21.** Adiciona los Parágrafos 2° y 3° del Artículo 60 de la Ley 769 de 2.002 e incorpora los Parágrafos 4°, 5°, 6°, 7°, 8° y 9° de la siguiente manera:

| ARTÍCULO VIGENTE | ARTÍCULO MODIFICADO |
|---|---|
| **Artículo 60.** ***Obligatoriedad de transitar por los carriles demarcados.*** Los vehículos deben transitar, obligatoriamente, por sus respectivos carriles, dentro de las líneas de demarcación, y atravesarlos solamente para efectuar maniobras de adelantamiento o de cruce.<br><br>**Parágrafo 1°.** Los conductores no podrán transitar con vehículo automotor o de tracción animal por la zona de seguridad y protección de la vía férrea.<br><br>**Parágrafo 2°.** Todo conductor, antes de efectuar un adelantamiento o cruce de una calzada a otra o de un carril a otro, debe anunciar su intención por medio de las luces direccionales y señales ópticas o audibles y efectuar la maniobra de forma que no entorpezca el tránsito, ni ponga en peligro a los demás vehículos o peatones.<br><br>**Parágrafo 3°.** Todo conductor de vehículo automotor deberá realizar el adelantamiento de un ciclista a una distancia no menor de un metro con cincuenta centímetros (1.50 metros) del mismo. | **Artículo 60. OBLIGATORIEDAD DE TRANSITAR POR LOS CARRILES DEMARCADOS.** Los vehículos deben transitar, obligatoriamente, por sus respectivos carriles, dentro de las líneas de demarcación, y atravesarlos solamente para efectuar maniobras de adelantamiento o de cruce.<br>**Parágrafo 1°.** Los conductores no podrán transitar con vehículo automotor o de tracción animal por la zona de seguridad y protección de la vía férrea.<br>**Parágrafo 2°.** Todo conductor, antes de efectuar un adelantamiento o cruce de una calzada a otra o de un carril a otro, debe anunciar su intención por medio de las luces direccionales y señales ópticas o audibles y efectuar la maniobra de forma que no entorpezca el tránsito, ni ponga en peligro a los demás vehículos o peatones. Cuando uno o más vehículos deseen cambiar de carril, deberán señalizar la maniobra utilizando la luz direccional. Todos los vehículos involucrados en el cambio de carril deberán respetar un orden de paso, haciéndolo uno a uno. En este caso, tendrá prioridad para realizar la maniobra el vehículo que se encuentre adelante.<br>En el caso de un vehículo articulado que esté girando hacia la derecha o hacia la izquierda y que, debido a su tamaño, necesite utilizar dos o más carriles, los demás vehículos deberán detenerse para permitir la realización de esta maniobra.<br>**Parágrafo 3°.** Todo conductor de vehículo automotor deberá realizar el adelantamiento de vehículos autoequilibrados, bicicletas y triciclos con o sin pedaleo asistido a una distancia no menor de un metro con cincuenta centímetros (1.50 metros) del mismo.<br>**Parágrafo 4°.** La señal de tránsito uno a uno SRO-03 (paso alternado) será de cumplimiento obligatorio para regular el encauzamiento lateral, diagonal o longitudinal del flujo vehicular, así como para el ingreso y circulación dentro las glorietas, debiendo ser respetada incluso en ausencia física de la misma. La multa por no respetar esta señal será la misma establecida en este código por no atender la señal de ceda el paso. En todo caso, la presencia de la señal de ceda el paso indicara el orden de inicio de la secuencia uno a uno.<br>**Parágrafo 5°.** Los Alcaldes y Gobernadores en coordinación con los organismos de tránsito, tendrán un plazo de seis (6) meses a partir de la fecha de promulgación de esta Ley para identificar y señalizar en vías urbanas y rurales dentro de su jurisdicción, lo siguiente:<br>- Las intersecciones y zonas permitidas para el cambio de calzada o carril, así como aquellas en las que se permita que un flujo vehicular atraviese a otro diagonalmente. En estos puntos se deberá señalizar el sentido permitido para el cambio de calzada o carril, así como el sentido del flujo vehicular que atraviesa al otro. Además, establecer una velocidad máxima de veinte (20) km/h e instalar la señal SRO-03 uno a uno (paso alternado).<br>- La incorporación en forma lateral o diagonal de una vía en otra, indicando la velocidad máxima de veinte (20) km/h y la obligatoriedad de respetar la señal SRO-03 uno a uno (paso alternado). Además, la vía que se incorpora deberá reducirse a un solo carril en una distancia previa de al menos diez (10) metros, utilizando los elementos de señalización definidos en el manual vigente y considerando el espacio necesario para que los vehículos pesados puedan maniobrar si su circulación está permitida en la vía intervenida. Esta maniobra estará regulada por la señal SRO-03 uno a uno (paso alternado) y la |

| | |
|---|---|
| | velocidad máxima permitida será veinte (20) Km/h.<br>**Parágrafo 6°.** Los Alcaldes y Gobernadores en coordinación con los organismos de tránsito, el Instituto Nacional de Vías (INVIAS) y la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) en sus respectivas jurisdicciones, contarán con un plazo de seis (6) meses a partir de la promulgación de esta Ley para demarcar y señalizar el ingreso y circulación dentro de las glorietas. En dichas señalizaciones se establecerá una velocidad máxima de veinte (20) km/h para el ingreso y circulación, así como la instalación de la señal SRO-03 (uno a uno) para regular el ingreso y el intercambio de carril dentro de las glorietas. Los ciclistas, en ausencia de ciclovía, deberán ingresar y transitar dentro de las glorietas únicamente por la derecha, deberán levantar la mano izquierda cuando tengan la intención de atravesar alguna intersección de salida. En todo caso tendrán prelación en las intersecciones, tanto de ingreso como de salida.<br>**Parágrafo 7°.** Con efecto inmediato a partir de la fecha de promulgación de esta ley, se establece que el diseño de cualquier nueva vía urbana o rural a construirse en el territorio nacional, que conste de dos (2) o más carriles en un sentido, deberá incluir un carril exclusivo para el tránsito de motocicletas. Igualmente, el diseño de las vías rurales nuevas de doble sentido a construirse, deberá contar con un carril a cada costado para el tránsito exclusivo de motocicletas.<br>**Parágrafo 8°.** En el territorio nacional, los Alcaldes deberán implementar en las intersecciones con semáforos, donde las vías tengan dos (2) o más carriles en un solo sentido y exista alto flujo de motocicletas, una zona de al menos cincuenta (50) metros antes de los semáforos, donde se requerirá que los vehículos se desplacen hacia el extremo más externo de su carril, permitiendo así la creación de un espacio para que las motocicletas puedan avanzar en fila india hasta el cruce durante el ciclo en rojo del semáforo.<br>Además, se deberá crear una zona de avance antes del inicio del espacio peatonal, donde las motocicletas puedan ubicarse mientras esperan que cambie el ciclo del semáforo. Esta zona se dispondrá a lo ancho de la vía y tendrá una longitud mínima de seis (6) metros. Entre esta zona de avance y la línea indicadora para la detención del flujo vehicular deberá existir una zona de seguridad de por lo menos dos (2) metros, en la cual estará prohibido ubicarse tanto vehículos como motocicletas. Todo lo anterior deberá estar debidamente demarcado y señalizado.<br>**Parágrafo 9°.** En las vías públicas del Territorio Nacional solo podrán existir carriles vehiculares exclusivos para transitar vehículos que operen en Sistemas Integrados de Transporte Masivo de pasajeros (SITM) o vehículos tipo motocicletas. Bajo autorización especial, también podrán hacer uso de los carriles exclusivos de los SITM, los vehículos de transporte escolar que cumplan con los requisitos establecidos en los Parágrafos 1° y 2° del Artículo 84 de este código.<br>No obstante, los Alcaldes podrán dentro de su jurisdicción implementar carriles preferenciales únicamente en horarios de alto tráfico. Allí podrán transitar los vehículos a que hace referencia los Parágrafos 1° y 2° del Articulo 84 de este código, como también motocicletas, automóviles, camperos y camionetas de servicio público y particular que produzcan cero emisiones contaminantes al funcionar y transiten con una ocupación superior al cincuenta por ciento (50%) de la capacidad permitida, incluyendo al conductor. Estos vehículos deberán transitar de manera que sea fácil verificar el cumplimiento de este requisito por parte de las autoridades de tránsito. |

El código de Tránsito debe, además de ser un rector en la actividad de conducir, funcionar como un manual de comportamiento que indique claramente cuál es el lugar que corresponde a cada conductor dentro del tráfico. Esto no solo ayudará a establecer normas claras sobre el comportamiento esperado de los conductores, sino que también contribuiría a una convivencia más armónica entre todos los actores viales.

Por ello resalta que la pretensión de esta norma sea la correcta utilización de los carriles, y el orden a respetar en intersecciones y glorietas lo que reducirá la confusión y los malentendidos entre los conductores, lo que a su vez disminuiría la incidencia de accidentes y conflictos viales. Fomentará una cultura de respeto y consideración, creando un entorno más seguro para todos.

Los vehículos autoequilibrados son cada vez más utilizados, por lo que es necesario que las normas los identifiquen y los asocien con las bicicletas en las disposiciones que los protegen.

La norma uno a uno, representada por la señal de tránsito SRO 03 en Colombia, debe aplicarse no solo en el plano longitudinal, como se está haciendo actualmente, sino también en los planos lateral y transversal. Esta ampliación en su aplicación es crucial para mejorar la fluidez del tráfico en puntos críticos, donde la falta de sincronización y un erróneo sentido de propiedad de la vía contribuyen a grandes congestiones.

Al implementar esta norma de manera integral, se facilitaría una mejor circulación vehicular, optimizando el uso del espacio vial. Los puntos críticos, que a menudo son focos de tensión en el tráfico, podrán beneficiarse enormemente de esta estrategia, ya que fomentará una mayor coordinación entre los diferentes actores viales. Así, no solo se reducirían los tiempos de espera y las congestiones, sino que también se promovería un ambiente más seguro, cordial y eficiente para todos.

Aunque las motocicletas y vehículos similares son considerados altamente peligrosos debido al alto porcentaje de participación en accidentes viales, también son los vehículos más eficientes en términos de utilización del espacio en la vía y generación de contaminantes en relación con el servicio que prestan. La mayoría de los automóviles

circulan con un solo conductor y, a lo sumo, un acompañante. En comparación, las motocicletas realizan la misma función ocupando mucho menos espacio y generando menos contaminación. Por lo tanto, es indispensable crear espacios en las vías, tanto en el presente como en el futuro, que permitan el tráfico de estos vehículos de manera más fluida y segura.

Es fundamental plasmar en el código rector del tránsito la utilización de carriles exclusivos y preferenciales, ya que representan una excelente herramienta para crear espacios de flujo vehicular más eficientes y una cultura de respeto y convivencia entre los actores viales.

Estos carriles deben implementarse para optimizar el movimiento de ciertos tipos de vehículos, como vehículos y autobuses no contaminantes o eficientes en cuanto su capacidad de pasajeros lo que no solo mejora la rapidez del transporte público y privado, sino que también alienta a utilizar vehículos cuya huella de carbono sea baja. Esta norma ayudará a garantizar que los beneficios de los carriles exclusivos y preferenciales se maximicen y se mantenga un orden en la vía.

**Artículo 22.** Modifica el Artículo 66 de la Ley 769 de 2.002, para renombrar su Parágrafo como Parágrafo 1° e incorporar el Parágrafo 2° de la siguiente manera:

| ARTÍCULO VIGENTE | ARTÍCULO MODIFICADO |
|---|---|
| **Artículo 66.** *Giros en cruce de intersección*. El conductor que transite por una vía sin prelación deberá detener completamente su vehículo al llegar a u n cruce y donde no haya semáforo tomará las precauciones debidas e iniciará la marcha cuando le corresponda.<br><br>En ningún caso el conductor podrá detener su vehículo sobre la vía férrea, un paso peatonal o una intersección o un carril exclusivo, paralelo preferencial de alimentadores o compartidos con los peatonales, pertenecientes al STTMP. Todo conductor deberá permanecer a una distancia mínima de cinco (5) metros de la vía férrea.<br><br>**Parágrafo.** Ningún conductor deberá frenar intempestivamente y disminuir la velocidad sin cerciorarse que la maniobra no ofrezca peligro. | **Artículo 66. GIROS EN CRUCE DE INTERSECCIÓN.** El conductor que transite por una vía sin prelación deberá detener completamente su vehículo al llegar a un cruce y donde no haya semáforo o se encuentre fuera de servicio, tomará las precauciones debidas e iniciará la marcha cuando le corresponda.<br>En ningún caso el conductor podrá detener su vehículo sobre la vía férrea, un paso peatonal o una intersección o un carril exclusivo, paralelo preferencial de alimentadores o compartidos con los peatonales, pertenecientes al STTMP. Todo conductor deberá permanecer a una distancia mínima de cinco (5) metros de la vía férrea.<br>**Parágrafo 1°.** Ningún conductor deberá frenar intempestivamente y disminuir la velocidad sin cerciorarse que la maniobra no ofrezca peligro.<br>**Parágrafo 2°** Queda prohibido realizar doble fila en intersecciones con el propósito de efectuar giros o cambios de carril, a menos que esté expresamente permitido. |

Se identifica y codifica la acción común de pasar por encima del orden que otros conductores acatan, lo que no solo genera malestar en el tráfico, sino que también provoca un caos considerable en las vías. Este comportamiento es profundamente reprochable y debe ser sancionado adecuadamente ya que esto no solo afecta a quienes siguen las reglas, sino que también incrementa el riesgo de accidentes, creando situaciones peligrosas para todos los usuarios de la vía, incluidos peatones y ciclistas.

Además, este tipo de conducta puede generar frustración y estrés entre los conductores respetuosos, lo que puede llevar a reacciones impulsivas y potencialmente peligrosas. La falta de respeto por el orden establecido en el tráfico no solo afecta la eficiencia del transporte, sino que también deteriora la convivencia vial.

Identificar y sancionar adecuadamente la acción de ignorar el orden del tráfico es fundamental para mantener la seguridad y la fluidez en las vías. Al hacerlo, se contribuye a un ambiente más armonioso para todos los usuarios de la vía.

**Artículo 23.** Sustituye el texto del Artículo 70 de la Ley 769 de 2.002 e incorpora los Parágrafos 1° y 2° de la siguiente manera:

| ARTÍCULO VIGENTE | ARTÍCULO MODIFICADO |
|---|---|
| **Artículo 70.** *Prelación en intersecciones o giros.* Normas de prelación en intersecciones y situaciones de giros en las cuales dos (2) o más vehículos puedan interferir:<br><br>Cuando dos (2) o más vehículos transiten en sentido contrario por una vía de doble sentido de tránsito e intenten girar al mismo lado, tiene prelación el que va a girar a la derecha; en las pendientes, tiene prelación el vehículo que sube.<br><br>En intersecciones no señalizadas, salvo en glorietas, tiene prelación el vehículo que se encuentre a la derecha.<br><br>Si dos (2) o más vehículos que transitan en sentido opuesto llegan a una intersección y uno de ellos va a girar a la izquierda, tiene prelación el vehículo que va a seguir derecho.<br><br>Cuando un vehículo se encuentre dentro de una glorieta, tiene prelación sobre los que van a entrar a ella, siempre y cuando esté en movimiento. | **Artículo 70. PRELACION EN INTERSECCIONES O GIROS.** Normas de prelación en intersecciones de giros en las cuales dos (2) o más vehículos puedan interferir:<br>Cuando dos (2) o más vehículos transiten en sentido contrario por una vía de doble sentido de tránsito e intenten girar al mismo lado, tiene prelación el que va a girar a la derecha; en las pendientes, tiene prelación el vehículo que sube.<br>En intersecciones no señalizadas, con señalización de pare múltiple que genere controversia, o en intersecciones con semáforo que no esté funcionando, tendrá prioridad de paso el vehículo que transite por la vía diagonal o transversal a la izquierda de cada conductor. Además, en este caso la velocidad máxima permitida será de diez (10) km/h y no se podrá bloquear la intersección bajo ninguna circunstancia.<br>Si dos (2) o más vehículos que transitan en sentido opuesto llegan a una intersección y uno de ellos va a girar a la izquierda, tiene prelación el vehículo que va a seguir derecho.<br>Todo vehículo que pretenda ingresar o que se encuentre circulando dentro de una glorieta, deberá hacerlo a una velocidad máxima de veinte (20) km/h, manteniendo un espacio suficiente para permitir el ingreso a un vehículo en cada intersección que |

| | |
|---|---|
| Cuando dos vehículos que transitan por vías diferentes llegan a una intersección y uno de ellos va a girar a la derecha, tiene prelación el vehículo que se encuentra a la derecha.<br><br>Cuando un vehículo desee girar a la izquierda o a la derecha, debe buscar con anterioridad el carril más cercano a su giro e ingresar a la otra vía por el carril más próximo según el sentido de circulación. | así lo esté solicitando. La maniobra para ingresar o cambiar de carril dentro de una glorieta estará regulada por la señal SRO-03 uno a uno (paso alternado), incluso en ausencia física de dicha señal.<br>Cuando un vehículo desee girar a la izquierda o a la derecha, debe buscar con anterioridad el carril más cercano a su giro e ingresar a la otra vía por el carril más próximo según el sentido de circulación.<br>En toda zona de cambio de calzada o carril, incorporación de otra vía, o cruce diagonal de un flujo vehicular sobre otro, se aplicará la regla del paso alternado, representada por la señal SRO-03 uno a uno, la cual se deberá respetar incluso en ausencia física de esta. En consecuencia, todo conductor estará obligado a reducir su velocidad a un máximo de veinte (20) km/h y mantener una distancia suficiente, dentro de los diez (10) metros previos, para permitir el ingreso a la vía al menos al primer vehículo que lo esté solicitando en la fila adyacente.<br>Lo mismo será aplicable en vías de un solo sentido, donde se deba evacuar un carril por presencia de un obstáculo, un vehículo detenido o para ceder el paso a un vehículo con prelación. Dicha evacuación se realizará preferiblemente hacia el carril izquierdo, se aplicará la regla de paso alternado regida por la señal SRO 030 uno a uno aún que no esté presente físicamente. Esta maniobra deberá realizarse secuencialmente por el vehículo que se encuentre inmediatamente detrás del obstáculo o vehículo detenido, o inmediatamente delante del vehículo con prelación y todos los vehículos que se afecten con esta maniobra deberán reducir su velocidad a máximo 20 K/H.<br>**Parágrafo 1°.** Los alcaldes, en coordinación con los organismos de tránsito en todo el territorio nacional, deberán elaborar e implementar, en un plazo máximo de seis (6) meses a partir de la promulgación de esta Ley, un plan de operación de la red de semáforos durante las horas nocturnas y madrugada dentro de su jurisdicción. Este plan deberá considerar la prioridad y el volumen de flujo vehicular en las vías, con el objetivo de evitar interferencias innecesarias en el tráfico. Los conductores deberán detenerse ante un semáforo en rojo intermitente y asegurarse de poder continuar sin generar riesgos, o bien transitar a una velocidad máxima de veinte (20) km/h cuando el semáforo esté en amarillo intermitente.<br>**Parágrafo 2°.** A partir de la fecha de promulgación de esta ley, los alcaldes en todo el territorio nacional solo podrán contratar la instalación e implementación de nuevos semáforos si estos operan bajo la tecnología de inteligencia artificial. Además, se establece como obligación de los alcaldes presentes y futuros gestionar la transición de la red semafórica de su jurisdicción para que opere con tecnología de Inteligencia Artificial. En un plazo máximo de cinco (5) años luego de promulgada la presente ley, todas las redes semafóricas existentes en el Territorio Nacional deberán funcionar bajo esta tecnología**.** |

Es fundamental que todos los conductores comprendan la importancia de su comportamiento en la vía y cómo sus decisiones individuales afectan la dinámica del tráfico. La acción de conducir no es solo una responsabilidad personal; implica una interacción constante con otros conductores, peatones y ciclistas. Por lo tanto, es esencial que cada conductor actúe de manera clara y concisa, teniendo en cuenta no solo su propia trayectoria, sino también el lugar que ocupa en la vía respecto a los demás.

Para lograr una circulación fluida y segura, se debe enfatizar la obligación de compartir la vía. Esto significa que cada conductor debe ser consciente de su entorno y anticipar las

acciones de otros. La comunicación no verbal entre los conductores es de suma importancia en la acción de conducir por lo que la norma uno a uno debe ser considerada una regla general en la conducción lo cual permitirá que las decisiones estén sincronizadas con las acciones de los demás. Esto no solo previene accidentes, sino que también contribuye a un ambiente vial más armonioso.

La acción de los semáforos es crucial para regular los flujos vehiculares en las ciudades, pero su funcionamiento debe ser conciso y adaptarse a las condiciones del tráfico. En muchas ocasiones, se presentan momentos de escaso tráfico en los que los semáforos siguen operando de manera estándar, lo que obliga a los conductores a detenerse innecesariamente. Esta situación no solo genera frustración entre los conductores, sino que también puede exponerlos a riesgos adicionales, incluyendo la delincuencia.

Cuando un semáforo se mantiene en rojo sin justificación, se crea una sensación de inseguridad y vulnerabilidad entre los conductores, especialmente en áreas donde la delincuencia es un problema. Por lo tanto, es necesario establecer la obligación de que exista un plan de operación que permita a las redes semafóricas adaptarse al flujo vehicular.

La rápida evolución de las tecnologías ha abierto la puerta a innovaciones que transforman la manera en que gestionamos el tráfico urbano. Entre estas innovaciones, las redes semafóricas basadas en inteligencia artificial (IA) se destacan como una solución prometedora para optimizar la movilidad en nuestras ciudades. La implementación de estas tecnologías no solo representa un avance técnico, sino que también plantea una serie de motivaciones fundamentales que justifican la creación de una norma jurídica que obligue su uso.

En primer lugar, el objetivo primordial de estas redes semafóricas es sincronizar el movimiento vehicular y peatonal, permitiendo que ambos flujos se gestionen de manera más eficiente. La inteligencia artificial puede analizar datos en tiempo real sobre el tráfico, ajustando automáticamente los ciclos de las luces para adaptarse a las condiciones actuales. Este enfoque dinámico es esencial para reducir la congestión y minimizar los tiempos de espera. Al establecer una norma que obligue a la implementación de estas redes, se garantiza que todas las ciudades del Territorio Nacional adopten medidas uniformes y efectivas para mejorar la movilidad urbana.

Además, esta norma podría contribuir a un sistema de transporte más seguro. La sincronización inteligente no solo beneficia a los vehículos; también prioriza a los peatones, reduciendo el riesgo de accidentes en cruces viales. Al establecer protocolos claros y consistentes en la gestión del tráfico, se fomenta una cultura de respeto hacia todos los usuarios de la vía, creando entornos más seguros y accesibles.

**Artículo 24.** Adiciona el texto del Artículo 73 de la Ley 769 de 2.002 e incorpora los Parágrafos 1°, 2° y 3° de la siguiente manera:

| ARTÍCULO VIGENTE | ARTÍCULO MODIFICADO |
|---|---|
| **Artículo 73.** *Prohibiciones especiales para adelantar otro vehículo*. No se debe adelantar a otros vehículos en los siguientes casos:<br><br>En intersecciones<br><br>En los tramos de la vía en donde exista línea separadora central continua o prohibición de adelantamiento.<br><br>En curvas o pendientes.<br><br>Cuando la visibilidad sea desfavorable.<br><br>En las proximidades de pasos de peatones.<br><br>En las intersecciones de las vías férreas.<br><br>Por la berma o por la derecha de un vehículo.<br><br>En general, cuando la maniobra ofrezca peligro. | **Artículo 73. PROHIBICIONES ESPECIALES PARA ADELANTAR OTRO VEHÍCULO.** No se debe adelantar a otros vehículos en los siguientes casos:<br>- En intersecciones<br>- En los tramos de la vía en donde exista línea separadora central continua o prohibición de adelantamiento.<br>- En curvas, aproximaciones a la cima de una cuesta o en tramos cuya pendiente sea superior al 7%.<br>- Cuando la visibilidad sea desfavorable.<br>- En las proximidades de pasos de peatones.<br>- En las intersecciones de las vías férreas.<br>- Por la derecha de un vehículo, a menos que este último transite ostensiblemente a baja velocidad.<br>- Por las bermas de encauzamiento o de seguridad.<br>- En general, cuando la maniobra ofrezca peligro.<br>**Parágrafo 1°.** Se permitirá como excepción la posibilidad de adelantar con precaución en tramos de vías de doble sentido con |

| | |
|---|---|
| | línea separadora central continua, siempre y cuando no existan otras prohibiciones y no se genere riesgo alguno, respetando los límites de velocidad y demás señales de tránsito, únicamente en los siguientes casos:<br>1. Para adelantar ciclistas, grupos de ciclistas o vehículos acompañantes de ciclistas, cumpliendo con las normas de seguridad que establecen conservar una distancia mínima de 1.5 metros entre el vehículo y el ciclista.<br>2. Para adelantar vehículos que se desplacen a una velocidad ostensiblemente baja.<br>El numeral 2. descrito anteriormente no aplica para vehículos de carga que excedan el cincuenta por ciento (50%) de su capacidad máxima de carga.<br>**Parágrafo 2°.** En todo caso, en situaciones de accidente, la presencia de una línea continua en la vía será considerada como un indicio relevante para determinar la responsabilidad de los involucrados.<br>**Parágrafo 3°.** Los conductores de motocicletas podrán, en vías urbanas de un solo sentido, adelantar utilizando las bermas de encauzamiento ubicadas a la izquierda de la vía en intersecciones de ingreso de una vía en otra, siempre y cuando estas no estén señalizadas para girar a la izquierda y se realice la maniobra uno detrás de otro y en el orden uno a uno al ingresar a la vía respecto a los vehículos que transiten a la derecha y en la vía a la cual se pretende ingresar. En ningún caso, esta acción la podrán realizar otros tipos de vehículos, como tampoco un conductor de motocicleta podrá adelantar a otra motocicleta que esté realizando dicha maniobra. |

La seguridad vial es un aspecto fundamental del bienestar social, y la regulación del tránsito juega un papel crucial en la prevención de accidentes. En Colombia, la normativa actual sobre las líneas continuas ha sido objeto de debate, especialmente en lo que respecta a las restricciones para adelantar a vehículos pesados o grupos de ciclistas. La falta de claridad en estas regulaciones, que se basan en cálculos y condiciones de hace décadas, justifica la necesidad de desarrollar excepciones que permitan a los conductores actuar con mayor flexibilidad y responsabilidad.

Una de las principales motivaciones para crear una norma que permita el adelantamiento donde hay líneas continuas es la evolución del entorno vial. Las carreteras han cambiado, al igual que las características de los vehículos. La normativa actual no refleja adecuadamente estas transformaciones, lo que puede llevar a situaciones donde cumplir estrictamente con la prohibición de adelantar cause más inconvenientes que beneficios. En muchos casos, se presentan oportunidades seguras para adelantar que no están contempladas por la norma vigente, lo que resulta en un sacrificio innecesario por parte del conductor.

Además, permitir un grado de decisión personal al conductor fomenta una cultura de responsabilidad y colaboración en la carretera. Cuando los conductores tienen la capacidad de evaluar las condiciones del entorno y decidir si es seguro adelantar, se puede mejorar la dinámica general del tráfico. Esta colaboración también se extiende al conductor que será adelantado; al saber que el otro conductor está tomando una decisión informada, es probable que adopte una actitud más comprensiva y cooperativa.

Otro aspecto importante es el papel de las autoridades de tránsito. Estas suelen estar al tanto de los lugares donde hay líneas continuas y las características específicas de esos tramos. Sin embargo, muchas veces se encuentran en situaciones donde multan a conductores que realizan maniobras consideradas seguras pero infractoras según nuestro actual marco sancionatorio. Esto no solo genera desconfianza entre los usuarios de la vía, sobre la aplicación de las normas, sino que también puede dar lugar a prácticas corruptas debido a la ambigüedad de estas. Crear excepciones claras podría contribuir a una regulación más justa y transparente.

Finalmente, es esencial establecer una claridad sobre la responsabilidad del conductor al tomar decisiones en estos casos, donde la existencia de líneas continuas sirve como un indicativo relevante para determinar responsabilidades en caso de accidentes.

En conclusión, la creación de una norma que contemple excepciones para adelantar en tramos con doble línea continua no solo responde a las necesidades actuales del tráfico vehicular, sino que también promueve una conducción más segura y colaborativa. Al adaptar nuestras leyes a la realidad contemporánea y fomentar un sentido de responsabilidad compartida entre los conductores, podemos trabajar hacia un sistema vial más eficiente y seguro.

**Artículo 25.** Adiciona el texto el Artículo 79 de la Ley 769 de 2.002, renombra su Parágrafo como Parágrafo 1° e incorpora los Parágrafos 2°, 3° y 4° de la siguiente manera:

| ARTÍCULO VIGENTE | ARTÍCULO MODIFICADO |
|---|---|
| **Artículo 79.** *Estacionamiento en vía pública*. No se deben reparar vehículos en vías públicas, parques, aceras, sino en caso de reparaciones de emergencia, o bajo absoluta imposibilidad física de mover el vehículo. En caso de reparaciones en vía pública, deberán colocarse señales visibles y el vehículo se estacionará a la derecha de la vía en la siguiente forma:<br><br>En los perímetros rurales, fuera de la zona transitable de los vehículos, colocando señales de peligro a distancia entre cincuenta (50) y cien (100) metros adelante y atrás del vehículo.<br><br>Cuando corresponda a zonas de estacionamiento prohibido, sólo podrá permanecer el tiempo necesario para su remolque, que no podrá ser superior a treinta (30) minutos.<br><br>**Parágrafo.** Está prohibido reparar vehículos automotores en la zona de seguridad y protección de la vía férrea, en los patios de maniobras de las estaciones, los apartaderos y demás anexidades ferroviarias. | **Artículo 79. ESTACIONAMIENTO EN VÍA PÚBLICA.** No se deben reparar vehículos en vías públicas, parques, aceras, sino en caso de reparaciones de emergencia, o bajo absoluta imposibilidad física de mover el vehículo. En caso de reparaciones en vía pública, deberán colocarse señales visibles y el vehículo se estacionará a la derecha de la vía en la siguiente forma:<br>En los perímetros rurales, fuera de la zona transitable de los vehículos, colocando señales de peligro a distancia entre cincuenta (50) y cien (100) metros adelante y atrás del vehículo.<br>En zonas de estacionamiento prohibido, los vehículos solo podrán permanecer el tiempo necesario para su remolque, el cual no podrá exceder de treinta (30) minutos, además, deberán colocar las señales de advertencia dos (2) metros detrás y adelante del vehículo si es necesario por motivos de seguridad. Además, el propietario o responsable del vehículo deberá informar de inmediato al Organismo de Tránsito correspondiente sobre el incidente a través del canal digital, que los organismos de tránsito habilitaran para tal fin. El incumplimiento de esta disposición se considerará como estacionamiento en un lugar prohibido, lo que resultará en la imposición de un comparendo y la respectiva multa. En caso de ocurrencia de lo anterior en más de dos (2) ocasiones dentro de un periodo de seis (6) meses, el organismo de tránsito requerirá que el vehículo sea presentado en un Centro de Diagnóstico Automotriz (CDA) en un plazo máximo de quince (15) días hábiles a partir de la fecha del último reporte para una revisión técnico-mecánica preventiva. De no cumplir con este requerimiento en el plazo establecido, se impondrá la sanción correspondiente por no realizar la revisión técnico-mecánica en el momento debido.<br>**Parágrafo 1°.** Está prohibido reparar vehículos automotores en la zona de seguridad y protección de la vía férrea, en los patios de maniobras de las estaciones, los apartaderos y demás anexidades ferroviarias.<br>**Parágrafo 2°.** En caso de varada o colisión, será obligación de los conductores involucrados, siempre que sea posible, tomar las acciones necesarias para mitigar el riesgo de accidentes para otros conductores. Asimismo, deberán regular el tráfico para evitar congestiones mientras se espera la presencia de las autoridades competentes.<br>**Parágrafo 3°.** Un vehículo detenido por más de treinta (30) segundos sin motivo aparente, que genere congestión o riesgo para los demás conductores o peatones se entenderá, para todo efecto, como estacionado.<br>**Parágrafo 4°.** Los vehículos estacionados en sitios prohibidos o de forma irregular, cuya acción cause choques o accidentes, serán sujetos a la responsabilidad civil y penal correspondiente. |

La creciente congestión vehicular en las ciudades del Territorio Nacional ha puesto de manifiesto la necesidad urgente de implementar medidas que no solo mitiguen este problema, sino que también promuevan la seguridad y el bienestar de todos los actores viales. En este contexto, surge la necesidad de establecer una norma que obligue a los conductores a informar al organismo de tránsito competente sobre cualquier avería mecánica que pueda afectar el funcionamiento de sus vehículos cuando con ello se genere

congestión vial y/o riesgo para los actores viales. Esta medida se fundamenta en varias motivaciones clave.

En primer lugar, informar sobre averías mecánicas permite identificar y abordar las causas subyacentes de la congestión. Cuando un vehículo presenta fallas y queda detenido en la vía pública, no solo obstaculiza el flujo del tráfico, sino que también puede generar situaciones peligrosas para otros conductores y peatones. Al exigir a los conductores que reporten estas averías, se facilita una respuesta rápida por parte de las autoridades de tránsito, quienes pueden implementar medidas de contingencia efectivas para despejar las vías y minimizar el impacto en el tráfico.

Además, esta norma contribuiría a perfilar aquellos vehículos que presentan fallas mecánicas sistemáticas. La falta de mantenimiento adecuado es una problemática común que no solo pone en riesgo al propio conductor, sino también a todos los usuarios de la vía. Al registrar las incidencias reportadas, se podría desarrollar un sistema que identifique patrones y tendencias en el mantenimiento de vehículos, lo cual permitiría a las autoridades proponer campañas educativas y regulaciones más estrictas para fomentar el mantenimiento preventivo entre los propietarios de vehículos.

Otra motivación importante es la prevención del abuso por parte de conductores inescrupulosos. Sin una obligación clara de informar sobre averías, algunos podrían utilizar esta situación como excusa para estacionarse indebidamente en vías públicas, generando congestión adicional y riesgos innecesarios. Al establecer esta norma, se crea un marco legal que desincentiva tales comportamientos y promueve una mayor responsabilidad entre los conductores.

En conclusión, establecer una norma que obligue a los conductores a informar sobre averías mecánicas es una medida necesaria y beneficiosa. No solo aborda problemas inmediatos como la congestión y la seguridad vial, sino que también promueve una cultura de responsabilidad y cuidado hacia el mantenimiento adecuado de los vehículos. Con ello, se busca no solo mejorar la calidad del tránsito en nuestras ciudades, sino también proteger a todos los usuarios de las vías.

Por otra parte, surge la necesidad de establecer una norma que obligue a los conductores a asumir responsabilidades claras en caso de eventos inesperados, tales como varadas o colisiones con otros vehículos. Esta medida no solo busca proteger a los involucrados en estos incidentes, sino también prevenir situaciones que puedan agravar aún más el tráfico y poner en riesgo a otros usuarios de la vía.

Uno de los principales motivos para implementar esta norma es la necesidad de minimizar las consecuencias negativas que pueden surgir tras un accidente o una avería. Cuando un vehículo queda varado o se ve involucrado en una colisión, es fundamental que el conductor actúe con rapidez y responsabilidad para garantizar su propia seguridad y la de los demás. Al establecer una obligación que exija a los conductores tomar medidas inmediatas, se puede facilitar una respuesta más ágil por parte de los servicios de emergencia y tránsito.

Además, esta norma contribuiría a fomentar una cultura de responsabilidad entre los conductores. La falta de acción ante eventos inesperados puede llevar a situaciones caóticas que agravan las condiciones del tráfico. La creación de esta norma resaltaría la importancia de actuar con diligencia y cuidado, promoviendo así un comportamiento responsable al volante.

Al crear esta obligación, se estaría promoviendo no solo la seguridad vial, sino también la confianza entre los ciudadanos. Cuando todos los conductores conocen sus responsabilidades y actúan en consecuencia, se genera un entorno más seguro y predecible para todos. Esto no solo beneficia a quienes están directamente involucrados en un incidente, sino también a aquellos que transitan por las mismas vías.

En resumen, la creación de una norma que obligue a los conductores a asumir responsabilidades ante eventos inesperados como varadas o colisiones es esencial para mejorar la seguridad vial y reducir las congestiones. Esta medida no solo protegerá a los involucrados en dichos eventos, sino que también fomentaría una cultura de responsabilidad y respeto entre todos los usuarios de las vías.

Por último, la problemática del estacionamiento indebido en vías públicas es un fenómeno que afecta gravemente la fluidez del tránsito y la seguridad de todos los actores viales. Ante el creciente número de vehículos en nuestras ciudades, es imperativo establecer normas que fomente la conciencia sobre las consecuencias del estacionamiento inapropiado, el cual genera congestión y potenciales riesgos para conductores, peatones y ciclistas. Además, el impacto económico que genera la congestión provocada por el mal estacionamiento es notorio, ya que las demoras en el tráfico no solo afectan a los conductores, sino que también tienen repercusiones económicas significativas: pérdidas de tiempo, aumento del consumo de combustible, y deterioro de la calidad del aire debido a las emisiones generadas por vehículos detenidos.

Esta norma tendría como objetivo crear un marco legal y sancionatorio que responsabilice a los conductores por sus decisiones de estacionamiento, promoviendo así un comportamiento más consciente y respetuoso hacia las normas de tránsito. La educación

y concienciación sobre el impacto negativo del estacionamiento indebido deben ser pilares fundamentales en cualquier estrategia para mejorar la seguridad vial.

Una normativa clara sobre el estacionamiento contribuiría a mitigar los efectos negativos del mal estacionamiento, promoviendo una circulación más eficiente y sostenible. De esta manera, se enviaría un mensaje claro sobre la importancia del respeto a las reglas viales y se incentivaría a los ciudadanos a adoptar prácticas responsables.

**Artículo 26.** Adiciona el texto del Artículo 82 de la Ley 769 de 2.002 y de su parágrafo 1°, el cual quedará así:

| ARTÍCULO VIGENTE | ARTÍCULO MODIFICADO |
|---|---|
| **Artículo 82.** ***Cinturón de seguridad.*** En el asiento delantero de los vehículos, solo podrán viajar, además del conductor, una (1) o dos (2) personas de acuerdo con las características de ellos.<br><br>Es obligatorio el uso del cinturón de seguridad por parte del conductor y de los pasajeros ubicados en los asientos delanteros del vehículo en todas las vías del territorio nacional, incluyendo las urbanas.<br><br>Los menores de diez (10) años no podrán viajar en el asiento delantero del vehículo. Por razones de seguridad, los menores de dos (2) años solo podrán viajar en el asiento posterior haciendo uso de una silla que garantice su seguridad, y que permita su fijación a él, siempre y cuando el menor viaje únicamente en compañía del conductor.<br><br>A partir de los vehículos fabricados en el año 2004, se exigirá el uso de cinturones de seguridad en los asientos traseros, de acuerdo con la reglamentación que sobre el particular expida el Ministerio de Transporte.<br><br>Todo vehículo destinado al transporte escolar debe tener cinturones de seguridad de no menos de tres puntos de anclaje paro cada uno de sus ocupantes. El uso de los cinturones de seguridad será obligatorio durante todo el recorrido, situación que deberá corroborar el adulto acompañante de que trata el artículo 2.2.1.6.10.3 del Decreto número 1079 de 2015. Ningún estudiante o menor de edad, podrá transportarse en vehículos de transporte escolar que no cumpla con las condiciones de Seguridad de que trata el inciso anterior.<br><br>**Parágrafo 1°.** Ningún vehículo podrá llevar un número de pasajeros superior a la capacidad señalada en la licencia de tránsito, con excepción de los niños de brazos.<br><br>**Parágrafo 2°.** El Ministerio de Transporte reglamentará el uso de los cinturones de seguridad para las zonas diferenciales para el Transporte Escolar en donde la zona geográfica no permita cumplir con el cinturón de tres puntos. | **Artículo 82. CINTURON DE SEGURIDAD.** En los asientos delanteros de los vehículos, de acuerdo con las características de estos, solo podrán viajar, además del conductor, una (1) o dos (2) personas lo cual estará condicionado a la existencia del cinturón de seguridad para cada ocupante.<br>Es obligatorio el uso del cinturón de seguridad por parte del conductor y de los pasajeros ubicados en los asientos delanteros del vehículo en todas las vías del territorio nacional, incluyendo las urbanas.<br>Los menores de diez (10) años no podrán viajar en el asiento delantero del vehículo sí existen asientos posteriores. Por razones de seguridad, los menores de dos (2) años solo podrán viajar en el asiento posterior haciendo uso de una silla que garantice su seguridad y que permita su fijación a él, siempre y cuando el menor viaje únicamente en compañía del conductor.<br>A partir de los vehículos fabricados en el año 2004, se exigirá el uso de cinturones de seguridad en los asientos traseros, de acuerdo con la reglamentación que sobre el particular expida el Ministerio de Transporte.<br>Todo vehículo destinado al transporte escolar debe tener cinturones de seguridad de no menos de tres puntos de anclaje paro cada uno de sus ocupantes. El uso de los cinturones de seguridad será obligatorio durante todo el recorrido, situación que deberá corroborar el adulto acompañante de que trata el artículo 2.2.1.6.10.3 del Decreto número 1079 de 2015. Ningún estudiante o menor de edad, podrá transportarse en vehículos de transporte escolar que no cumpla con las condiciones de Seguridad de que trata el inciso anterior.<br>**Parágrafo 1°.** Ningún vehículo podrá llevar un número de pasajeros superior a la capacidad señalada en la licencia de tránsito.<br>Como excepción, en vehículos de servicio público y particular de transporte de pasajeros, dos niños menores de diez (10) años podrán compartir asiento sin alterar la capacidad del vehículo, esto condicionado a que viajen con un acompañante adulto en la misma silla. Lo anterior no aplica cuando se trate de un vehículo realizando un transporte escolar.<br>En todo caso, los niños menores de tres años que viajen en brazos de un adulto no será obligatorio que ocupen puesto y no alteraran la capacidad del vehículo.<br>**Parágrafo 2°.** El Ministerio de Transporte reglamentará el uso de los cinturones de seguridad para las zonas diferenciales para el Transporte Escolar en donde la zona geográfica no permita cumplir con el cinturón de tres puntos. |

El correcto uso del cinturón de seguridad es de primordial importancia para la seguridad vial, por lo que es esencial que exista un número igual de este elemento de seguridad que de pasajeros que puedan viajar en los asientos delanteros de los vehículos que solo cuenten con esta disposición. De la misma manera, y dada la condición de existir una única silla delantera, debe permitirse que viajen menores de diez años, siempre cumpliendo con las demás normas aplicables.

Es fundamental la modificación de la norma de tránsito para permitir que niños pequeños puedan compartir un puesto en los vehículos, siempre bajo la supervisión de un adulto que viaje en la misma silla. Esta situación es común en muchas regiones donde las condiciones geográficas, económicas y sociales hacen que esta práctica sea común y necesaria para el desplazamiento familiar. Permitir esta práctica no solo facilitaría la movilidad de las familias, sino que se dará un enfoque más flexible y realista en la normativa de tránsito, adaptándose a las necesidades de la comunidad.

**Artículo 27.** Modifica el Artículo 83 de la Ley 769 de 2.002, para incorporar el Parágrafo 1° de la siguiente manera:

| ARTÍCULO VIGENTE | ARTÍCULO MODIFICADO |
|---|---|
| **Artículo 83.** *Prohibición de llevar pasajeros en la parte exterior del vehículo.* Ningún vehículo podrá llevar pasajeros en su parte exterior, o fuera de la cabina, salvo aquellos que por su naturaleza así lo requieran, tales como los vehículos de atención de incendios y recolección de basuras. No se permite la movilización de pasajeros en los estribos de los vehículos. | **Artículo 83. PROHIBICIÓN DE LLEVAR PASAJEROS EN LA PARTE EXTERIOR DEL VEHÍCULO.** Ningún vehículo podrá llevar pasajeros en su parte exterior, o fuera de la cabina, salvo aquellos que por su naturaleza así lo requieran, tales como los vehículos de atención de incendios y recolección de basuras. No se permite la movilización de pasajeros en los estribos de los vehículos.<br>**Parágrafo 1°.** Será sancionado el conductor que autorice a los pasajeros viajar en los estribos del vehículo, adentro del furgón, contenedor o carpa. En caso de sorprender a un peatón realizando esta conducta sin haber sido autorizado por el conductor, el agente o policía de tránsito le impondrá la multa correspondiente y pondrá en conocimiento de la autoridad competente para realizar la plena identificación y acciones judiciales pertinentes, especialmente si se trata de menores de edad. En todo caso, el agente o policía de tránsito procederá a ordenar el descenso de los peatones del vehículo para que este prosiga su marcha. En caso de no lograrlo, solicitará ayuda a la fuerza pública. |

Es crucial abordar la conducta de viajar como polizón o en la parte exterior de los vehículos, ya que esta práctica conlleva riesgos significativos para quienes la realizan. Sin embargo, es necesario distinguir entre aquellos casos en los que se cuenta con la autorización del conductor y aquellos en los que se actúa sin ella. En este último escenario, se hace indispensable una intervención oportuna por parte de las autoridades de tránsito. Modificar la norma para establecer pautas claras sobre este comportamiento no solo contribuiría a mejorar la seguridad vial, sino que también permitiría a las autoridades actuar con mayor eficacia en la prevención de accidentes.

**Artículo 28.** Modifica el Artículo 84 de la Ley 769 de 2.002, para incorporar los Parágrafos 1° y 2° de la siguiente manera:

| ARTÍCULO VIGENTE | ARTÍCULO MODIFICADO |
|---|---|
| **Artículo 84.** *Normas para el transporte de estudiantes.* En el transporte de estudiantes, los conductores de vehículos deberán garantizar la integridad física de ellos especialmente en el ascenso y descenso del vehículo. Los estudiantes ocuparán cada uno un puesto, y bajo ninguna circunstancia se podrán transportar excediendo la capacidad transportadora fijada al automotor, ni se permitirá que éstos vayan de pie. Las autoridades de tránsito darán especial prelación a la vigilancia y control de esta clase de servicio.<br><br>Si fuere el caso los demás vehículos que circulen por las vías de uso público, detendrán su marcha para facilitar el paso del vehículo de transporte escolar o para permitir el ascenso o descenso del estudiante.<br><br>Así mismo, los vehículos de transporte especial de estudiantes llevarán en el vehículo señales preventivas, las cuales usarán conforme lo establezca el Ministerio de Transporte. | **Artículo 84. NORMAS PARA EL TRANSPORTE DE ESTUDIANTES.** En el transporte de estudiantes, los conductores de vehículos deberán garantizar la integridad física de ellos especialmente en el ascenso y descenso del vehículo. Los estudiantes ocuparán cada uno un puesto, y bajo ninguna circunstancia se podrán transportar excediendo la capacidad transportadora fijada al automotor, ni se permitirá que éstos vayan de pie. Las autoridades de tránsito darán especial prelación a la vigilancia y control de esta clase de servicio.<br>Si fuere el caso los demás vehículos que circulen por las vías de uso público, detendrán su marcha para facilitar el paso del vehículo de transporte escolar o para permitir el ascenso o descenso del estudiante.<br>Así mismo, los vehículos de transporte especial de estudiantes llevarán en el vehículo señales preventivas, las cuales usarán conforme lo establezca el Ministerio de Transporte.<br>**Parágrafo 1°.** Los Alcaldes en conjunto con los organismos de tránsito podrán, dentro de su jurisdicción, demarcar en las vías urbanas carriles preferenciales que funcionen en horarios específicos en los que únicamente los vehículos de servicio colectivo urbano y escolar, que transporten cuarenta y dos (42) pasajeros o mas, o que sean cero emisiones contaminantes en su funcionamiento, tengan prelación. Durante estos horarios, los demás vehículos no deberán ocupar el carril dispuesto para tal fin. El conductor que no acate lo anterior quedará sujeto a la sanción transitar en sitios prohibidos o en horas prohibidas, según lo tipificado en este código.<br>Los vehículos de servicio escolar mencionados deberán cumplir con todas las exigencias y normas de tránsito vigentes. Además, podrán transitar por las vías exclusivas de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo de Pasajeros (SITM) donde los hubiere, previa capacitación del conductor y autorización del organismo de tránsito correspondiente. Dicha autorización estará sujeta al cumplimiento de los requisitos descritos.<br>**Parágrafo 2º.** Los vehículos de servicio colectivo urbano y escolar a los que hace referencia el párrafo anterior deberán estar pintados de blanco, verde o azul, o en combinación entre estos, cumpliendo con las demás normas existentes. Además, deberán portar avisos en la parte anterior y posterior del vehículo, con no menos de treinta (30) cms de ancho y ciento veinte (120) cms de |

| | |
|---|---|
| | largo, con la inscripción "VEHÍCULO CON PRELACIÓN" en fondo naranja y letras negras.<br>El conductor del vehículo que, sin cumplir los requisitos aquí descritos, transite por el carril preferencial utilizando el aviso de "VEHÍCULO CON PRELACIÓN", será sancionado con la infracción por transitar por sitios restringidos o en horas prohibidas por la autoridad competente tipificado en este código. |

Es fundamental establecer prelaciones e incentivos para los vehículos que demuestren ser eficientes en su capacidad de pasajeros y amigables con el medio ambiente. Esta medida no solo fomentará su uso, sino que también contribuirá a la reducción de la contaminación y al mejor aprovechamiento del espacio urbano. Los vehículos urbanos y escolares de alta capacidad o cero emisiones deben ser reconocidos y distinguidos, promoviendo su adopción en la comunidad. Además, es necesario implementar sanciones para quienes intenten beneficiarse de esta disposición sin cumplir con los requisitos establecidos. De esta manera, se asegurará una movilidad sostenible y responsable, beneficiando tanto a los ciudadanos como al entorno.

**Artículo 29.** Por el cual se incorpora el Artículo 84A a la Ley 769 de 2002 de la siguiente manera:

"**Artículo 84A. NORMAS PARA EL TRANSPORTE DE ALGUNOS METALES, MINERALES Y RESIDUOS ORGANICOS DE ORIGEN ANIMAL.** El transporte de metales ferrosos reciclados en vehículos con un Peso Bruto Vehicular (PBV) igual o superior a 6.500 Kg o que se realice a través de vías nacionales y departamentales, deberá realizarse con el material transportado prensado en forma más o menos cúbica y cubierto dentro de la carrocería o contenedor del vehículo. En todo momento, se deberá garantizar que no exista posibilidad alguna de que fragmentos metálicos se desprendan hacia la vía.
El transporte especifico o de elementos a granel que contengan cobre, paladio, platino, rodio, galio, litio, cobalto, manganeso, germanio, níquel, lantano, cerio, praseodimio, neodimio, samario europio coltán o sus componentes y derivados, bien sea recién extraídos o reciclados en cantidades superiores a un (1) Kg, solo podrá ser realizado en vehículos de carga de servicio público. Será requisito indispensable contar con el manifiesto de carga expedido por el Ministerio de Transporte y una certificación de procedencia avalada por el Ministerio de Minas y Energía, incluso en trayectos de carácter urbano.
Para el transporte de residuos orgánicos de origen animal, se requerirá el uso de contenedores sellados que aseguren la contención total de olores, así como de residuos líquidos o sólidos, evitando su liberación hacia la vía pública.
Los responsables de generar y/o recibir los tipos de carga nombrados en este Artículo, deben asegurar el cumplimiento de estas disposiciones. En caso de incumplimiento, la Superintendencia de Transportes podrá imponer sanciones de hasta cien Salarios Mínimos Mensuales Legales Vigentes (100 SMMLV) por primera vez, y hasta quinientos Salarios Mínimos Mensuales Legales Vigentes (500 SMMLV) en caso de reincidencia. Cuando sea el caso, la Superintendencia de Transportes u Organismo de Tránsito competente, compulsará copia de lo actuado a la Fiscalía General de la Nación, para lo de su competencia."

Es esencial establecer una norma de tránsito que regule el transporte de elementos como chatarra y residuos orgánicos de origen animal, que representan riesgos significativos para los actores viales. La chatarra, al ser transportada a granel, puede desprender pedazos metálicos que caen a la vía, generando peligros inminentes. Por otro lado, los residuos

animales no solo producen olores desagradables, sino que su caída puede implicar riesgos biológicos. Además, es crucial controlar el transporte de materiales de dudosa procedencia, que pueden estar vinculados a actividades delictivas. Para asegurar el cumplimiento de esta norma, es necesario imponer responsabilidades a quienes generan y reciben estas cargas, promoviendo así un entorno más seguro en nuestras vías.

**Artículo 30.** Sustituye el texto del Artículo 86 de la Ley 769 de 2.002 y de su Parágrafo el cual renombra como Parágrafo 1° e incorpora los Parágrafos 2º y 3° de la siguiente manera:

| ARTÍCULO VIGENTE | ARTÍCULO MODIFICADO |
|---|---|
| **Artículo 86.** *De las luces exteriores*. Todo vehículo automotor deberá tener encendidas las luces exteriores a partir de las dieciocho (18) horas hasta las seis (6) horas del día siguiente, y cuando las condiciones de visibilidad sean adversas. Sin embargo, las autoridades de tránsito podrán fijar horarios de excepción.<br><br>Dentro del perímetro urbano se usará la luz media, y se podrá hacer uso de luces exploradoras orientados sólo hacia la superficie de la vía, cuando éstas estén colocadas por debajo de las defensas del vehículo o cuando se trate de unidades integradas por el fabricante en el conjunto de luces frontales del vehículo. Fuera del perímetro urbano, podrá usarse la luz plena o alta, excepto cuando se aproxime un vehículo en sentido contrario o cuando la autoridad lo indique mediante la señal de tránsito correspondiente, o cuando la luz plena alcance un vehículo que transite adelante y pueda perturbar su conducción.<br><br>**Parágrafo.** Ningún vehículo podrá portar luces exploradoras en la parte posterior. | **Artículo 86. DE LAS LUCES EXTERIORES.** Todo vehículo automotor deberá tener encendidas las luces exteriores a partir de las dieciocho (18) horas hasta las seis (6) horas del día siguiente, y cuando las condiciones de visibilidad sean adversas. Sin embargo, las autoridades de tránsito podrán fijar horarios de excepción.<br>Dentro del perímetro urbano, los vehículos deberán utilizar la luz media y baja en los horarios en que el uso de las luces sea obligatorio, en ningún caso se podrá hacer uso de las luces altas. El uso de luces exploradoras constante en vías urbanas y rurales estará permitido únicamente cuando estas utilicen proyección tipo elipsoidal para su funcionamiento, o cuando formen parte integral del conjunto de luces frontales del vehículo y empleen los bombillos exigidos por el fabricante. En vías urbanas, será prohibido el uso de luces exploradoras cuya función sea tipo proyector multífoco o que en general, su funcionamiento genere molestias a los demás conductores.<br>Fuera del perímetro urbano, podrá usarse la luz plena o alta, excepto cuando se aproxime un vehículo en sentido contrario o cuando la autoridad lo indique mediante la señal de tránsito correspondiente, o cuando la luz plena alcance un vehículo que transite adelante y pueda perturbar su conducción.<br>**Las luces delanteras (faros).** serán de luminosidad blanca o amarilla, deberán tener posición de alta y baja proyección de luz, su cantidad y ubicación será:<br>- Mínimo una (1) y máximo dos (2) en el caso de las motocicletas, motocarros, cuatrimotos, moto triciclos, motociclos, tricimotos y similares<br>- Mínimo dos (2), una (1) en cada extremo y máximo cuatro (4), dos (2) en cada extremo para los vehículos de cuatro (4) llantas o mas.<br>Además, deberán cumplir con las normas vigentes y en ningún caso podrán encandilar a los demás conductores en posición de bajas. La posición de bajas no podrá ser de proyección multífoco, a menos que cada unidad posea máximo cuatro (4) focos y que todos sean de proyección elipsoidal. No podrán ser intermitentes o estroboscópicas en ninguna de sus posiciones.<br>**Luces Exploradoras**, Las luces exploradoras en los vehículos no podrán exceder de dos (2) unidades. Deberán emitir luminosidad blanca o amarilla, con un enfoque definido hacia el suelo y hacia adentro del carril. En el caso de utilizar proyección elipsoidal para su funcionamiento y no ser multífoco, su luminosidad podrá estar enfocada a una distancia máxima de siete (7) metros desde la parte delantera del vehículo, estará permitido utilizarlas continuamente en vías urbanas y rurales y como sustituto de las luces delanteras (faros) en caso de avería. Los demás tipos de exploradoras solo podrán ser usadas en ausencia de otros vehículos, con la luminosidad enfocada máximo a dos (2) metros |

| | |
|---|---|
| | de distancia desde la parte posterior del vehículo. En todo caso, se debe garantizar que no se afecte la visibilidad de otros conductores.<br>Su ubicación no podrá superar la altura de la defensa, a excepción de aquellas instaladas por el fabricante o portadas por vehículos de policía, bomberos, emergencia socorro y rescate.<br>En ningún caso podrán ser intermitentes o estroboscópicas.<br>**Luces de Posición Lateral**, serán únicamente de color amarillo ámbar o blanco, no podrán ser intermitentes ni estroboscópicas. Serán obligatorias y en cantidad mínima de dos (2) unidades por costado, para vehículos con capacidad de diez (10) o mas ocupantes o de 3.5 toneladas o mas de Peso Bruto Vehicular (PBV), remolques, semirremolques y plataformas móviles.<br>**Luces de Posición Fontal**, serán únicamente de color amarillo ámbar o blanco y mínimo dos (2) unidades, una en cada extremo, ubicadas de forma tal, que pueda observarse desde los costados. Para los vehículos, con capacidad de diez (10) o mas ocupantes y de 3.5 toneladas o mas de Peso Bruto Vehicular (PBV), será obligatorio mínimo cuatro (4) unidades, distribuidas así;<br>- Dos (2) unidades en la parte inferior, una en cada extremo.<br>- Dos (2) unidades en la parte superior, una en cada extremo.<br>En ningún caso podrán ser intermitentes o estroboscópicas.<br>**Luces de Posición Traseras**, serán únicamente rojas y estarán ubicadas en la parte posterior del vehículo. Su cantidad mínima será dos (2) unidades y máximo ocho (8) unidades en vehículos automotores de cuatro (4) o mas ruedas, pequeños remolques, remolques, semirremolques y plataformas móviles, distribuidas a cada costado. En vehículos automotores de tres (3) o menos ruedas y cuatrimotos, será mínimo una (1) unidad y máximo dos (2) unidades. Podrán ser multífoco, pero en ningún caso podrán ser intermitentes o estroboscópicas.<br>**Luces de Freno**, serán únicamente rojas, de mayor intensidad que las luces de posición trasera, en vehículos automotores de cuatro (4) o mas ruedas, pequeños remolques, remolques, semirremolques y plataformas móviles serán mínimo dos (2) o tres (3) unidades en el caso de vehículos escolares y máximo podrán ser ocho (8) unidades. En vehículos automotores de tres (3) o menos ruedas y cuatrimotos, será mínimo una (1) unidad y máximo dos (2) unidades. Estarán ubicadas en la parte trasera del vehículo, deberán encender al oprimir el pedal del freno y apagarse al liberarlo, podrán ser multífoco, pero en ningún caso podrán ser intermitentes o estroboscópicas.<br>**Luces Direccionales y de Estacionamiento**, serán únicamente de color amarillo ámbar, deberán ser intermitentes, pero en ningún caso podrán ser estroboscópicas, estarán ubicadas como correspondan, en la parte anterior y posterior del vehículo, de manera tal que pueda ser observada en los costados. Para vehículos con capacidad igual o mayor a diez (10) ocupantes o de 3.5 toneladas o mas de Peso Bruto Vehicular (PBV), remolques, semirremolques y plataformas móviles, será obligatorio mínimo una luz adicional en cada costado. En el caso de los pequeños remolques solo será obligatorio en la parte posterior.<br>**Luces de Reverso**, deben ser blancas, mínimo una (1) unidad y máximo dos (2) unidades, ubicadas en la parte trasera del vehículo en donde pueda ser fácilmente observada por los demás actores de la vía, deberán encender al colocar el cambio de reverso al vehículo y apagarse al quitarlo, en ningún caso deben ser de alta iluminación, intermitentes ni estroboscópicas. Para vehículos de capacidad igual o mayor a diez (10) ocupantes o de 3.5 toneladas o mas de Peso Bruto Vehicular (PBV), pequeños remolques, remolques, semirremolques y plataformas móviles, será obligatorio, además, una alarma sonora en la parte trasera, la cual indique que se está realizando la maniobra de reverso.<br>Las placas de todo vehículo deberán contar con una luz blanca o amarilla, que la alumbre, de manera tal que sea fácil identificarla en la oscuridad. En el caso de los pequeños remolques, se deberá portar igualmente iluminado, un aviso con las mismas dimensiones letras números y colores de la placa del vehículo del cual transita halado.<br>**Parágrafo 1º.** Ningún vehículo, excepto las ambulancias, los vehículos de policía, bomberos, de emergencia socorro y rescate, podrá portar faros, exploradoras ni luces aparte de las reglamentarias en la parte posterior, ni en los costados cuya luminosidad este dirigida directamente a encandilar a los demás |

| | |
|---|---|
| | conductores, exceptuando las luces puestas por el fabricante para las operaciones de enganche y desenganche en unidades tractoras.<br>**Parágrafo 2º.** Además de los vehículos de designación especial para los cuales el uso de luces de emergencia es obligatorio por sus características, todos los demás vehículos podrán utilizar un máximo de dos (2) unidades de luces de emergencia para alertar a otros conductores sobre la presencia de un peligro inminente o latente. Estas luces deberán ser exclusivamente de color amarillo ámbar o blanco, y su uso estará permitido únicamente en vías rurales en casos específicos que así lo requieran.<br>Las luces azules y/o rojas que utilicen algún sistema o tecnología para funcionar de manera intermitente o estroboscópica, quedaran reservadas exclusivamente para vehículos de emergencia.<br>Los vehículos agrícolas e industriales autopropulsados, vehículos que transporten cargas extra dimensionadas, vehículos acompañantes de estos, vehículos recolectores de basura y grúas en servicio deberán utilizar obligatoriamente luces de emergencia al transitar por las vías.<br>La combinación de colores azul y rojo en las luces de emergencia será exclusiva para vehículos de la Policía Nacional, grupos especiales de la Fuerza Pública, del INPEC, de la Fiscalía General de la Nación y vehículos autorizados por el Ministerio de Relaciones Exteriores. El color rojo en las luces de emergencia será exclusivo para ambulancias y vehículos de bomberos. El color azul en las luces de emergencia será exclusivo para vehículos de organismos de tránsito. Solo los vehículos que exhiban los colores y/o insignias distintivas de los vehículos de emergencia podrán utilizar dichas luces exclusivas de estos.<br>No se podrá circular con las luces de emergencia encendidas o haciendo uso de señales acústicas sin justificación o sin urgencia manifiesta, incluso en el caso de vehículos de emergencia.<br>En vías urbanas solo podrán hace uso de las luces de emergencia a parte de los vehículos de dicha denominación:<br>- los vehículos recolectores de basuras y de aseo. únicamente cuando estén realizando labores de aseo y recolección de basuras.<br>- Vehículos de Transporte Escolar, únicamente cuando estén recogiendo o dejando a los estudiantes.<br>- Vehículos agrícolas o industriales autopropulsados, vehículos que transporten cargas extra dimensionadas y vehículos acompañantes de estos.<br>- Vehículos tipo grúa, únicamente cuando estén retirando algún vehículo de la vía.<br>- Vehículos transportadores de valores, únicamente en caso de intento de asalto y que requieran prelación en el tráfico para poder acercarse a un sitio seguro.<br>- Vehículos de seguridad privada que presten el servicio de escolta.<br>Asimismo, no se podrá portar o utilizar luces que simulen ser las utilizadas por vehículos de emergencia sin serlo, así como utilizar cascos y/o chalecos que en color y forma simulen ser exclusivos para organismos de seguridad y/o tránsito.<br>**Parágrafo 3°.** El incumplimiento de las disposiciones descritas en este Artículo estará sujeto a las sanciones correspondientes establecidas en este código.<br>Los poseedores de vehículos automotores tendrán un plazo de tres (3) meses, contados a partir de la fecha de promulgación de la presente ley, para adecuar el conjunto óptico de los vehículos conforme a lo dispuesto en este código. |

La modificación de la norma de tránsito relacionada con el uso de las luces en los vehículos es una medida crucial para mejorar la seguridad vial y la comunicación entre conductores. Las luces en los vehículos desempeñan un papel fundamental en la seguridad vial, ya que no solo permiten al conductor ver y ser visto, sino que también actúan como un medio de

comunicación esencial entre todos los usuarios de las vías. En este contexto, es crucial que las características de las luces y su uso sean uniformes para garantizar que todos comprendan su significado y función. Esta uniformidad no solo facilita la interacción entre conductores, sino que también promueve un entorno más seguro.

Un aspecto clave a considerar es la relación entre los colores de las luces y la sensibilidad del ojo humano. Estudios han demostrado que el ojo humano es más sensible a los tonos amarillo y rojo. Por esta razón, las luces direccionales y las de estacionamiento son de color amarillo; este color garantiza una mayor confianza en el proceso de advertir situaciones inesperadas. El amarillo es percibido rápidamente por el cerebro, lo que permite que los conductores reaccionen con mayor agilidad ante posibles peligros.

Por otro lado, el color rojo tiene una sensibilidad cromática aún mayor en el espectro visible, lo que lo convierte en la elección ideal para las luces de posición trasera y de freno. Al utilizar rojo para estas funciones críticas, se facilita la rápida acción tras la percepción del estímulo visual. Esto significa que cuando un conductor ve una luz roja, su cerebro procesa esta información con mayor rapidez, permitiendo una reacción más inmediata y efectiva, por lo que también es importante limitar la cantidad de luminosidad de esta luz, debido a que el cerebro puede procesar erróneamente la información relajándolo y haciéndolo mas lento en su reacción.  Hoy vemos que muchos vehículos, en su mayoría buses y camiones, transitan portando una cantidad excesiva de luces rojas de posicionamiento trasero y freno, inclusive llegando a incomodar a quien transita detrás.

La estandarización del uso de estos colores no solo se basa en las normas internacionales y en aspectos fisiológicos, sino también en la necesidad de crear un lenguaje visual claro y universal en nuestras carreteras. Cuando todos los conductores utilizan las mismas

convenciones para las luces de sus vehículos, se reduce la posibilidad de confusión y malentendidos. Esto es particularmente importante en situaciones críticas donde cada segundo cuenta.

Actualmente, la falta de estandarización en el uso de las luces puede generar confusiones y malentendidos entre los conductores. Por ejemplo, el uso inconsistente de sistemas intermitentes en luces de freno y luces de posición puede llevar a situaciones peligrosas, donde un conductor pueda interpretar erróneamente las intenciones de otro. Al reglamentar el uso de las luces, podemos establecer normas claras sobre lo que cada luz representa y cómo debe utilizarse en diferentes situaciones. Incluido el uso de las luces de emergencia. Esto no solo aumentará la credibilidad del sistema de señalización, sino que también fomentará una mayor responsabilidad entre los conductores.

**Artículo 31.** Modifica el Artículo 89 de la Ley 769 de 2.002, para incorporar el Parágrafo 1° de la siguiente manera:

| ARTÍCULO VIGENTE | ARTÍCULO MODIFICADO |
|---|---|
| **Artículo 89.** *Taxímetro*. Ningún vehículo autorizado para prestar el servicio público con taxímetro, podrá hacerlo cuando no lo tenga instalado, no funcione correctamente o tenga los sellos rotos o etiquetas adhesivas con calibración vencida o adulterados. El taxímetro debe colocarse en sitio visible para el usuario. | **Artículo 89. TAXÍMETRO.** Ningún vehículo autorizado para prestar el servicio público con taxímetro, podrá hacerlo cuando no lo tenga instalado, no funcione correctamente o tenga los sellos rotos o etiquetas adhesivas con calibración vencida o adulterados. El taxímetro debe colocarse en sitio visible para el usuario.<br>**Parágrafo 1°.** Se exceptúa de lo anterior, cuando el cobro de los servicios realizados, se realice a través de plataformas digitales debidamente autorizadas que moderen una comunidad virtual. |

Los servicios prestados por vehículos taxi y en general de servicio público dentro de comunidades virtuales, no deben estar condicionados, para su cobro, a las mismas condiciones que exigen las normas a la prestación del servicio público, ya que dichos servicios son una actividad dentro de las nombradas comunidades.

**Artículo 32.** Modifica el Artículo 91 de la Ley 769 de 2.002, para incorporar los Parágrafos 1°, 2° y 3° de la siguiente manera:

| ARTÍCULO VIGENTE | ARTÍCULO MODIFICADO |
|---|---|
| **Artículo 91**. *De los paraderos.* Todo conductor de vehículo de servicio público de transporte terrestre automotor debe recoger o dejar pasajeros exclusivamente en los sitios permitidos por las autoridades competentes y conforme con las rutas y horarios, según sea el caso.<br><br>El incumplimiento de esta norma se sancionará con treinta (30) smldv, las empresas de servicio público a las cuales se encuentren vinculados tales vehículos serán solidariamente responsables por el pago de la multa. | **Artículo 91. DE LOS PARADEROS.** Todo conductor de vehículo de servicio público de transporte terrestre automotor debe recoger o dejar pasajeros exclusivamente en los sitios permitidos por las autoridades competentes y conforme con las rutas y horarios, según sea el caso.<br>El incumplimiento de esta norma se sancionará con treinta (30) smldv, las empresas de servicio público a las cuales se encuentren vinculados tales vehículos serán solidariamente responsables por el pago de la multa.<br>**Parágrafo 1º.** Todos los vehículos de Servicio Público Terrestres de Pasajeros, cuya capacidad sea de diez (10) o más pasajeros en todas sus modalidades y niveles, deberán estar equipados con un sistema de videograbación que enfoque hacia la cabina de pasajeros y la rampa de acceso y descenso. Este sistema deberá ser capaz de transmitir video en tiempo real de forma inalámbrica. Además, dichos vehículos deberán contar con un dispositivo de ubicación GPS u otro similar que incluya un sistema de aviso de emergencia.<br>Las empresas habilitadas que operen estos vehículos serán responsables de recibir la información transmitida por estos elementos. Deberán tener personal designado o contratar terceros para monitorear y supervisar los vehículos durante todo el recorrido. Además, estas empresas deberán proporcionar en tiempo real la ubicación de los vehículos a los usuarios y posibles usuarios, así como la ubicación de los paraderos en el recorrido.<br>En el caso de los Sistemas de Transporte Terrestre Masivo de Pasajeros (STTMP) y los Sistemas Estratégicos de Transporte Público (SETP), será responsabilidad de los Alcaldes garantizar el cumplimiento de lo aquí establecido, dentro de su jurisdicción.<br>**Parágrafo 2º.** El Ministerio de Transporte, en colaboración con el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (MinTIC), dispondrá de un plazo de seis (6) meses a partir de la fecha de promulgación de esta Ley para implementar y reglamentar las disposiciones descritas en el Parágrafo anterior.<br>**Parágrafo 3°.** Los conductores de los vehículos de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera en los servicios de lujo y preferencial de lujo tendrán la opción de seleccionar rutas más cortas y menos congestionadas en las carreteras nacionales, departamentales y municipales, siempre y cuando cumplan con las siguientes condiciones: Respetar los horarios establecidos y los puntos de origen y destino establecidos por el Ministerio de Transporte, así como no realizar paradas intermedias para recoger o dejar pasajeros durante el trayecto. |

La tecnología actual permite el monitoreo en tiempo real de las acciones en el transporte público, lo que representa una oportunidad invaluable para mejorar la seguridad y eficiencia del servicio. Es importante establecer la obligación, por parte de las empresas habilitadas para el transporte de pasajeros, de implementar sistemas de monitoreo en sus vehículos, lo que brindará mayor seguridad a los usuarios.

Igualmente, al permitirles conocer la ubicación exacta del transporte también reducirá su exposición a situaciones de riesgo en áreas donde la delincuencia es elevada. Además, se podrá optimizar el uso del transporte público, los operadores podrán ajustar la frecuencia

de las rutas ya que los usuarios no tendrán que esperar sin saber cuándo llegará su transporte.

La implementación de esta norma contribuirá a un entorno más seguro y eficiente para todos los ciudadanos.

**Artículo 33.** Adiciona el texto del Artículo 92 de la Ley 769 de 2.002 e incorpora los Parágrafos 1° y 2° de la siguiente manera:

| ARTÍCULO VIGENTE | ARTÍCULO MODIFICADO |
|---|---|
| **Artículo 92.** *Del comportamiento de los pasajeros*. Cuando algún usuario del transporte público profiera expresiones injuriosas o groseras, promueva riñas o cause cualquier molestia a los demás pasajeros, el conductor detendrá la marcha y dará aviso a la autoridad policiva más cercana para que obligue al perturbador a abandonar el vehículo, sin perjuicio de las sanciones a que haya lugar. | **Artículo 92. DEL COMPORTAMIENTO DE LOS PASAJEROS.** Cuando algún usuario del transporte público profiera expresiones injuriosas o groseras, promueva riñas, fume o haga uso de elementos similares, o cause cualquier molestia a los demás pasajeros, el conductor detendrá la marcha y dará aviso a la autoridad policiva más cercana para que obligue al perturbador a abandonar el vehículo, sin derecho a la devolución de lo cancelado por concepto del servicio de transporte y sin perjuicio de las sanciones a que haya lugar.<br>**Parágrafo 1°.** Al abordar cualquier vehículo de Servicio Terrestre Público de Pasajeros o similar, como al ingresar a un Sistema Integrado de Transporte Masivo de pasajeros (SITM), todo pasajero deberá permitir, cuando así le sea requerido y respetando sus derechos constitucionales, el registro videográfico de su rostro. En caso de negarse, el conductor del vehículo tendrá la facultad de negarle el servicio, al igual que se le podrá negar el ingreso al sistema.<br>**Parágrafo 2°.** Pasado un (1) año después de la fecha de promulgación de la presente Ley, todos los vehículos de transporte de pasajeros cuya capacidad sea de veinte (20) ocupantes o mas incluyendo los vehículos que hagan parte de los Sistemas de Transporte Terrestre Masivo de Pasajeros (STTMP) y los Sistemas Estratégicos de Transporte Público (SETP), para poder transitar en las vías del Territorio Nacional, deberán tener incorporado dentro de su estructura interna un sistema porta equipajes donde los usuarios puedan colocar su equipaje de mano y tenerlo a la vista mientras son transportados. |

Debe quedar claro que los usuarios del transporte público que realicen actos en contra de la buena moral, la tranquilidad y la seguridad de los demás usuarios deben ser obligados a abandonar el vehículo, sin que exista la obligación de devolver lo pagado por dicho servicio.

Con el fin de garantizar la seguridad de todos los usuarios y conductores de vehículos de servicio público, es fundamental establecer la obligación de que los pasajeros permitan el registro videográfico de su rostro al momento de utilizar dicho servicio. Esta medida no solo contribuirá a disuadir acciones delictivas, sino que también facilitará la identificación de

individuos en caso de incidentes, creando un entorno más seguro para todos. En la actualidad, no se permite el abordaje a ninguna aeronave en Colombia sin que se realice su plena identificación.

La implementación de esta norma reforzará la confianza en el transporte público, asegurando que tanto pasajeros como conductores se sientan protegidos durante su trayecto. Al adoptar esta práctica, avanzamos hacia un sistema de transporte más seguro y responsable.

Es fundamental establecer la obligación de que los vehículos de pasajeros medianos y grandes cuenten con estructuras adecuadas para el almacenamiento de morrales y otros elementos transportados por los usuarios. Esta medida no solo mejorará la comodidad dentro del vehículo, sino que también contribuirá a una experiencia más agradable y segura para todos los pasajeros.

Al proporcionar un espacio designado para el equipaje, se evitarán inconvenientes que puedan incomodar a otros usuarios, reduciendo así el riesgo de accidentes y garantizando un ambiente más ordenado. La implementación de esta norma promoverá el respeto mutuo entre los pasajeros y fomentará un uso más eficiente del transporte público.

**Artículo 34.** Modifica el Artículo 93 de la Ley 769 de 2.002, para incorporar los Parágrafos 4°, 5°, 6° y 7° de la siguiente manera:

| ARTÍCULO VIGENTE | ARTÍCULO MODIFICADO |
|---|---|
| **Artículo 93. Control de infracciones de conductores.** Los Organismos de Tránsito deberán reportar diariamente al Registro Único Nacional de Tránsito RUNT, las infracciones impuestas por violación a las normas de tránsito.<br><br>**Parágrafo 1.** El módulo de infracciones del RUNT deberá entrar en operación a más tardar dentro de los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigencia del presente Decreto Ley. Hasta que entre en operación el citado registro, deberá seguir reportándose diariamente a la información de las infracciones en los sistemas | **Artículo 93. CONTROL DE INFRACCIONES A CONDUCTORES.** Los Organismos de Tránsito deberán reportar diariamente al Registro Único Nacional de Tránsito RUNT, las infracciones impuestas por violación a las normas de tránsito.<br>**Parágrafo 1º.** El módulo de infracciones del RUNT deberá entrar en operación a más tardar dentro de los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigencia del presente Decreto Ley. Hasta que entre en operación el citado registro, deberá seguir reportándose diariamente a la información de las infracciones en los sistemas |

| | |
|---|---|
| que haya desarrollado o utilizado cada Organismo de Tránsito para tal fin.<br><br>**Parágrafo 2.** La Superintendencia de Puertos y Transporte sancionará con multa equivalente a cien salarios mínimos mensuales legales vigentes (100 smmlv) a las empresas de transporte público terrestre automotor, que tengan en ejercicio a conductores con licencia de conducción suspendida o cancelada.<br><br>**Parágrafo 3.** Las empresas de transporte público terrestre automotor deberán establecer programas de control y seguimiento de las infracciones de tránsito de los conductores a su servicio. Dicho programa deberá enviarse mensualmente por las empresas de transporte público terrestre automotor a la Superintendencia de Puertos y Transporte. Las empresas que no cumplan con lo antes indicado serán sancionadas por dicha entidad con una multa equivalente a cien salarios mínimos legales mensuales vigentes (100 smmlv). | que haya desarrollado o utilizado cada Organismo de Tránsito para tal fin.<br>**Parágrafo 2º.** La Superintendencia de Puertos y Transporte sancionará con multa equivalente a cien salarios mínimos mensuales legales vigentes (100 smmlv) a las empresas de transporte público terrestre automotor, que tengan en ejercicio a conductores con licencia de conducción suspendida o cancelada.<br>**Parágrafo 3º.** Las empresas de transporte público terrestre automotor deberán establecer programas de control y seguimiento de las infracciones de tránsito de los conductores a su servicio. Dicho programa deberá enviarse mensualmente por las empresas de transporte público terrestre automotor a la Superintendencia de Puertos y Transporte. Las empresas que no cumplan con lo antes indicado serán sancionadas por dicha entidad con una multa equivalente a cien salarios mínimos legales mensuales vigentes (100 smmlv).<br>**Parágrafo 4º.** Las empresas de Transporte Público Terrestre Automotor y/o generadores de carga serán sancionadas por la Superintendencia de Transporte con una multa de diez Salarios Mínimos Mensuales Legales Vigentes (10 SMMLV) por evento ocurrido, en caso de permitir o promover a sus colaboradores directos o indirectos la realización de la acción de conducir de manera exclusiva o en combinación con labores anexas, tales como el mantenimiento del vehículo, operaciones de cargue y descargue, actividades de capacitación u otras que conlleven a la acumulación de fatiga y somnolencia en el conductor, superando las catorce (14) horas consecutivas para vehículos de carga y taxis urbanos o similares, y más de diez (10) horas para los demás vehículos de pasajeros y mixtos. Tras este periodo, el conductor deberá descansar un mínimo de diez (10) horas seguidas. Las empresas deberán verificar el cumplimiento de esta normativa en relación con el viaje anterior del conductor. En cualquier caso, cualquier tiempo de espera inferior a diez (10) horas, destinado a la espera de la siguiente actividad, se considerará como tiempo vinculado a la acción de conducción y no como tiempo de descanso, y no podrá ser acumulativo para este fin. La excepción a esta norma será la presencia de dos conductores debidamente registrados en el manifiesto o planilla de viaje, así como la instalación por parte del fabricante del vehículo de una litera (camarote) para el descanso cómodo del conductor en relevo.<br>**Parágrafo 5°.** Serán sancionadas con multa de diez Salarios Mínimos Mensuales Legales Vigentes (10 SMMLV) por evento ocurrido, a favor de la Superintendencia de Transporte, las personas jurídicas o naturales generadoras de carga, que no programen y/o no informen al transportador, dentro de máximo seis (6) horas después de la hora de salida del sitio del cargue, la fecha y hora de descargue, cuyo tiempo no podrá sobrepasar desde la hora de salida del cargue:<br>- Seis (6) horas para recorridos dentro del perímetro urbano o hasta cien (100) kilómetros.<br>- Dieciocho (18) horas para recorridos de hasta doscientos (200) kilómetros.<br>- Treinta (30) horas para recorridos de hasta quinientos (500) kilómetros.<br>- Cuarenta (40) horas para recorridos de hasta ochocientos (800) kilómetros.<br>- Sesenta (60) horas para recorridos de hasta mil trescientos (1300) kilómetros.<br>- Ochenta (80) horas para recorridos de más de mil trescientos (1300) kilómetros.<br>Luego de lo cual, se aplicarán los términos y valores a pagar por concepto de disponibilidad y/o tiempos de espera de los vehículos, descritos en la normatividad vigente que regule el tema. Para lo aquí descrito, se deberá tener en cuenta, el tiempo de viaje aproximado en circunstancias normales y el tiempo de descanso del conductor.<br>**Parágrafo 6°.** La Superintendencia de Transporte impondrá una multa de diez Salarios Mínimos Mensuales Legales Vigentes (10 SMMLV) por evento, a las empresas de transporte de pasajeros y/o carga, así como a las personas jurídicas o naturales generadoras o receptoras de carga, que generen competencia y/o apremien a los conductores en la vía, o que no tomen las medidas necesarias para evitarlo. Así mismo, serán sancionadas las empresas de transporte de pasajeros y/o carga, así como las personas jurídicas o naturales generadoras o receptoras de |

| | |
|---|---|
| | carga, que tomen represalias contra el transportador que exija el cumplimiento de las condiciones descritas en este código o normas que regulen el tema.<br>**Parágrafo 7°.** La Superintendencia de Puertos y Transporte, en conjunto con el Ministerio de Trabajo, será responsable de vigilar, regular y sancionar lo pertinente en cuanto a horarios de trabajo, cargas laborales, pago de viáticos y cualquier otro aspecto necesario para garantizar el cumplimiento de lo descrito en este artículo. |

La seguridad vial es un compromiso que nos involucra a todos, y es fundamental establecer medidas que aseguren buenas prácticas en la actividad del transporte. La implementación de normas que prevengan el cansancio, la somnolencia y el afán en los conductores no solo es una responsabilidad hacia quienes ejercen esta labor, sino también una garantía para la seguridad de todos los actores viales.

Los conductores de vehículos de transporte público enfrentan en muchos casos jornadas largas y exigentes, lo que puede llevar a un estado de fatiga que compromete su capacidad de reacción y atención en la carretera. Un conductor fatigado o estresado representa un riesgo inminente para sí mismo, sus pasajeros y otros usuarios de la vía. Por ello, es imperativo crear un entorno justo y digno para quienes realizan esta actividad, donde se priorice su bienestar físico y mental.

Al adoptar medidas que promuevan descansos adecuados, horarios razonables y condiciones laborales dignas, no solo mejoramos la calidad de vida de los conductores, sino que también fortalecemos la seguridad vial en general. Mejorar el bienestar de quienes conducen es garantizar un transporte más seguro y eficiente para toda la comunidad.

Actualmente existe en Colombia una normativa estricta sobre el descanso que deben tener lo pilotos de aeronaves cuya labor es asistida por ayudas tecnológicas que pueden evitar fallas humanas derivadas del cansancio, con las cuales, no cuentan los conductores de vehículos que en algunos casos transportan mas de cuarenta pasajeros o cargas pesadas

y costosas. En un accidente generado por el cansancio de un conductor, no solo puede correr riesgo su integridad física, sino de muchos actores viales mas.

**Artículo 35.** Deroga el Parágrafo 2° del Artículo 4° y el Parágrafo 2° del Artículo 8° de la Resolución 160 de 2017 del Ministerio de Transportes. Modifica el texto del Articulo 94 de la Ley 769 de 2.002 e incorpora los Parágrafo 1°, 2°, 3°, 4°y 5°, de la siguiente manera:

| ARTÍCULO VIGENTE | ARTÍCULO MODIFICADO |
|---|---|
| **Artículo 94.** *Normas generales para bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos.* Los conductores de bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos, estarán sujetos a las siguientes normas:<br><br>Deben transitar por la derecha de las vías a distancia no mayor de un (1) metro de la acera u orilla y nunca utilizar las vías exclusivas para servicio público colectivo.<br><br>Los conductores de estos tipos de vehículos y sus acompañantes deben vestir chalecos o chaquetas reflectivas de identificación que deben ser visibles cuando se conduzca entre las 18:00 y las 6:00 horas del día siguiente, y siempre que la visibilidad sea escasa.<br><br>Los conductores que transiten en grupo lo harán uno detrás de otro.<br><br>No deben sujetarse de otro vehículo o viajar cerca de otro carruaje de mayor tamaño que lo oculte de la vista de los conductores que transiten en sentido contrario.<br><br>No deben transitar sobre las aceras, lugares destinados al tránsito de peatones y por aquellas vías en donde las autoridades competentes lo prohíban. Deben conducir en las vías públicas permitidas o, donde existan, en aquellas especialmente diseñadas para ello.<br><br>Deben respetar las señales, normas de tránsito y límites de velocidad.<br><br>No deben adelantar a otros vehículos por la derecha o entre vehículos que transiten por sus respectivos carriles. Siempre utilizarán el carril libre a la izquierda del vehículo a sobrepasar.<br><br>Deben usar las señales manuales detalladas en el artículo 69 de este código.<br><br>Los conductores y los acompañantes cuando hubieren, deberán utilizar casco de seguridad, de acuerdo como fije el Ministerio de Transporte.<br><br>La no utilización del casco de seguridad cuando corresponda dará lugar a la inmovilización del vehículo. | **Artículo 94. NORMAS GENERALES PARA BICLETAS, TRICICLOS, CUATRICICLOS, MOTOCICLOS, CICLOMOTORES, MOPED, TRICIMOTOS, CUADRICICLOS, MOTOCICLETAS, MOTOTRICICLOS, CUATRIMOTOS, MOTOCARRO Y VEHÍCULOS AUTOEQUILIBRADOS.** Para los efectos de este código, se adoptarán las definiciones de bicicleta con pedaleo asistido, triciclo con pedaleo asistido, motociclo, ciclomotor, Moped, tricimoto, cuadriciclo y vehículo autoequilibrado tal como se encuentran establecidas en el Artículo 3° de la Resolución 160 de 2017 del Ministerio de Transporte o aquella que la modifique, adicione o sustituya.<br>Las patinetas eléctricas se entenderán incluidas dentro de la clasificación de vehículos autoequilibrados.<br>Igualmente, se entenderá para los efectos de este código como cuatriciclo aquel vehículo de cuatro (4) ruedas, construido con componentes de bicicleta, cuya tracción se realiza por medio de pedaleo. Este pedaleo podrá ser asistido por un motor eléctrico auxiliar con una potencia nominal continua no superior a 0,75 kW, que actúa como apoyo al esfuerzo muscular del conductor. Dicha potencia deberá disminuir progresivamente conforme se aumente la velocidad del vehículo y se suspenderá cuando el conductor deje de pedalear o el vehículo alcance una velocidad de 25 km/h. Además, el peso nominal de un cuatriciclo asistido no deberá superar los 300 kg.<br>**Parágrafo 1°.** Los vehículos automotores tipo ciclomotor, motociclo, Moped, tricimoto y cuadriciclos, para poder transitar en las vías del territorio nacional, deberán cumplir con las condiciones de circulación establecidas en la Resolución 160 de 2017 del Ministerio de Transporte, así como cualquier modificación, adición o sustitución que dicha norma pueda tener en el futuro. Deberán cumplir con los enunciados descritos en este código en cuanto a las normas obligatorias para transitar, estipuladas para motocicletas mototriciclos y cuatrimotos.<br>**Parágrafo 2°.** A partir de un (1) año contado desde la fecha de promulgación de la presente ley, todos los vehículos automotores tipo ciclomotor, motociclo, Moped, tricimoto y cuadriciclo, cuya tracción sea por combustión interna, eléctricos y/o de cualquier otro tipo de generación de energía y cualquier otro vehículo que aun teniendo pedales para su tracción, esté provisto de un motor auxiliar de combustión interna, deberán cumplir con lo establecido en el Artículo 37 de este código y demás normas aplicables para que un vehículo automotor pueda transitar por las vías del Territorio Nacional.<br>**Parágrafo 3°.** A los efectos de este código, los vehículos motocarros serán clasificados como automóviles.<br>**Parágrafo 4°.** El Ministerio de Transporte dispondrá de un (1) año a partir de la fecha de promulgación de la presente Ley para establecer un registro de bicicletas, triciclos y cuatriciclos con o sin pedaleo asistido, así como de vehículos autoequilibrados. Además, se creará un sistema de marcación e identificación alfanumérica, para estos vehículos, que pueda utilizarse como evidencia forense en caso de hurto. Esta marcación estará sujeta a lo dispuesto en el Artículo 49 de este código y el Artículo 285 del Código Penal, o cualquier otra normativa que lo modifique, adicione o sustituya. El costo del registro y la marcación aquí descrita la determinará el Ministerio de Transporte, pero el pago |

| | |
|---|---|
| | total no podrá exceder el valor de dos Salarios Mínimos Diarios Legales Vigentes (2 SMDLV).<br>A partir de un (1) año contado desde la fecha de la promulgación de esta ley, los fabricantes e importadores de estos vehículos deberán marcar y registrar cada vehículo según lo aquí dispuesto antes de ponerlo a la venta. Además, será obligación incluir esta identificación en la factura de venta.<br>**Parágrafo 5°.** Transcurridos dos (2) años desde la fecha de promulgación de la presente Ley, todos los vehículos no automotores tipo bicicletas, triciclos, cuatriciclos y autoequilibrados, excepto aquellos construidos para ser utilizados exclusivamente por niños, deberán estar debidamente marcados y registrados de acuerdo a lo establecido en este Artículo para poder circular en el territorio nacional. El incumplimiento de esta disposición será motivo de sanción e inmovilización del vehículo, tal como se describe en este código. |

Es imperativo modificar nuestra normativa de tránsito para establecer una clara diferenciación entre los diversos tipos de vehículos, como bicicletas, motocicletas, motociclos o similares. Cada uno de estos vehículos presenta características únicas que requieren regulaciones específicas. Al reconocer estas diferencias, podremos definir requisitos adecuados que garanticen la seguridad y el correcto uso de cada tipo de vehículo.

La creciente circulación de motociclos y similares ha generado una necesidad urgente de implementar un registro inicial para estos vehículos. Su masa y capacidad para alcanzar velocidades significativas los convierten en potenciales riesgos para todos los actores viales. Un motociclo mal conducido puede causar accidentes graves, incluso mortales, lo que resalta la importancia de contar con un registro que facilite su identificación y hacerlos responsables administrativa, civil y penalmente.

La marcación y registro de los vehículos aquí descritos contribuirá a disminuir los riesgos asociados a la delincuencia. En la actualidad, el robo de este tipo de vehículos es un problema creciente, y su falta de identificación dificulta su recuperación. Al establecer un sistema claro y efectivo de registro se facilitará la identificación en caso de recuperación cuando haya sido objeto de hurto.

**Artículo 36.** Sustituye el texto del Artículo 95 de la Ley 769 de 2.002, de la siguiente manera:

| ARTÍCULO VIGENTE | ARTÍCULO MODIFICADO |
|---|---|
| **Artículo 95.** *Normas específicas para bicicletas y triciclos L*as bicicletas y triciclos se sujetarán a las siguientes normas específicas:<br><br>1. Debe transitar ocupando un carril, observando lo dispuesto en los artículos 60 y 68 del presente código.<br>2. Los conductores que transiten en grupo deberán ocupar un carril y nunca podrán utilizar las vías exclusivas para servicio público colectivo.<br>3. Los conductores podrán compartir espacios garantizando la prioridad de estos en el entorno vial.<br>4. No podrán llevar acompañante excepto mediante el uso de dispositivos diseñados especialmente para él o ni transportar objetos que disminuyan la visibilidad o que impida un tránsito seguro.<br>5. Cuando circulen en horas nocturnas, deben llevar dispositivos en la parte delantera que proyecten luz blanca, y en la parte trasera que reflecte luz roja.<br><br>**Parágrafo 1°.**Los Alcaldes Municipales podrán restringir temporalmente los días domingos y festivos, el tránsito de todo tipo de vehículo automotor por las vías locales y nacionales o departamentales que pasen por su jurisdicción, a efectos de promover la práctica de actividades deportivas tales como el ciclismo, el atletismo, el patinaje, las caminatas y similares, así como, la recreación y el esparcimiento de los habitantes de su jurisdicción, siempre y cuando haya una vía alterna por donde dichos vehículos puedan hacer su tránsito normal.<br><br>**Parágrafo 2°.**La velocidad máxima de operación en las vías mientras se realicen actividades deportivas, lúdicas y/o recreativas será de 25 km/h. | **Artículo 95. NORMAS ESPECIFICAS PARA VEHÍCULOS AUTOEQUILIBRADOS, BICICLETAS, TRICICLOS Y CUATRICICLOS CON O SIN PEDALEO ASISTIDO.**<br>Los conductores de vehículos autoequilibrados, bicicletas, triciclos y cuatriciclos con o sin pedaleo asistido, estarán sujetos a las siguientes normas:<br>1. Deben transitar por la derecha ocupando un carril, conservando la distancia de un metro con cincuenta centímetros (1.50 m.) de la línea izquierda divisora de carril, excepto cuando sea para realizar maniobras de adelantamiento<br>2. Bajo ninguna circunstancia podrán utilizar las vías exclusivas para servicio público colectivo.<br>3. Los conductores podrán compartir espacios garantizando la prioridad de estos en el entorno vial.<br>4. No podrán llevar acompañante excepto mediante el uso de dispositivos diseñados especialmente para él o ni transportar objetos que disminuyan la visibilidad o que impida un tránsito seguro.<br>5. Cuando circulen en horas nocturnas, deben llevar dispositivos en la parte delantera que proyecten luz blanca, y en la parte trasera que reflecte luz roja.<br>6. Deberán atender y respetar las normas, señales de tránsito y límites de velocidad.<br>7. Los conductores de estos tipos de vehículos deben vestir chalecos o chaquetas reflectivas de identificación que deben ser visibles cuando se conduzca entre las 18:00 y las 6:00 horas del día siguiente, y siempre que la visibilidad sea escasa.<br>8. Los conductores que transiten en grupo lo harán por el carril derecho a una distancia de un metro con cincuenta centímetros (1.50 m.) de la línea izquierda divisora del carril.<br>9. No deben sujetarse de otro vehículo o viajar cerca de otro carruaje de mayor tamaño que lo oculte de la vista de los conductores que transiten en sentido contrario.<br>10. No deben transitar por las aceras donde no existan ciclorutas, lugares destinados al tránsito de peatones ni por aquellas vías en donde las autoridades competentes lo prohíban.<br>11. En las glorietas, en ausencia de ciclovía, deben ingresar y transitar únicamente por la derecha de la vía. En caso de que pretendan atravesar una intersección de salida, deberán levantar la mano izquierda para informar su intención a los demás conductores.<br>12. Deben usar las señales manuales detalladas en el artículo 69 de este código.<br>13. No deben adelantar a otros vehículos por la derecha o entre vehículos que transiten por sus respectivos carriles. Siempre utilizarán el carril libre a la izquierda del vehículo a sobrepasar.<br>14. En caso de transitar por vías diferentes a ciclorutas o ciclovías el uso del casco será obligatorio.<br>15. No podrán transitar en las vías destinadas para el tráfico de vehículos automotores, ciclo rutas y ciclo vías, personas menores de dieciséis años conduciendo vehículos autoequilibrados, bicicletas y triciclos con pedaleo asistido. El incumplimiento de esta disposición será causal de inmovilización del vehículo.<br>16. Los vehículos autoequilibrados, bicicletas, triciclos y cuatriciclos con pedaleo asistido, podrán transitar por ciclo rutas y ciclo vías dando prioridad a peatones y vehículos que no posean ninguna ayuda en su tracción.<br>**Parágrafo 1°.** Los Alcaldes Municipales podrán restringir temporalmente los días domingos y festivos, el tránsito de todo tipo de vehículo automotor por las vías locales y nacionales o departamentales que pasen por su jurisdicción, a efectos de |

| | |
|---|---|
| | promover la práctica de actividades deportivas tales como el ciclismo, el atletismo, el patinaje, las caminatas y similares, así como, la recreación y el esparcimiento de los habitantes de su jurisdicción, siempre y cuando haya una vía alterna por donde dichos vehículos puedan hacer su tránsito normal.<br>**Parágrafo 2°.** La velocidad máxima de operación en las vías mientras se realicen actividades deportivas, lúdicas y/o recreativas será de 25 km/h. |

La reforma del Artículo 95 del Código de Tránsito se presenta como una necesidad urgente en el contexto actual, donde el uso de vehículos autoequilibrados, bicicletas, triciclos y cuatriciclos ha aumentado significativamente. Esta tendencia, impulsada por la búsqueda de alternativas sostenibles y saludables para la movilidad urbana, requiere una adaptación normativa que garantice la seguridad de todos los usuarios de la vía.

Con el crecimiento del interés por alternativas ecológicas, es fundamental actualizar las normativas para incluir vehículos autoequilibrados y bicis eléctricas. Esto no solo fomenta un ambiente más limpio, sino que también promueve estilos de vida saludables. Estas medidas son esenciales para proteger a los usuarios vulnerables en un entorno vial donde conviven distintos tipos de vehículos.

La motivación detrás de esta reforma radica en crear un entorno más seguro y accesible para todos. La implementación de estas normas no solo beneficiará a quienes utilizan vehículos autoequilibrados, bicicletas, triciclos y cuatriciclos, sino que también contribuirá a una cultura vial más consciente y respetuosa. Al priorizar la seguridad y el respeto mutuo en las vías, se promueve un cambio positivo hacia una movilidad más sostenible alineándose con políticas globales que buscan reducir el tráfico vehicular y minimizar el impacto ambiental.

**Artículo 37.** Modifica el texto del Artículo 96 de la Ley 769 de 2.002 de la siguiente manera:

| **ARTÍCULO VIGENTE** | **ARTÍCULO MODIFICADO** |
|---|---|

| | |
|---|---|
| **Artículo 96. Normas específicas para motocicletas, motociclos y mototriciclos.** Las motocicletas se sujetarán a las siguientes normas específicas:<br><br>1. Deben transitar ocupando un carril, observando lo dispuesto en los artículos 60 y 68 del presente Código.<br>2. Podrán llevar un acompañante en su vehículo, el cual también deberá utilizar casco y la prenda reflectiva exigida para el conductor.<br>3. Deberán usar de acuerdo con lo estipulado para vehículos automotores, las luces direccionales. De igual forma utilizar, en todo momento, los espejos retrovisores.<br>4. Todo el tiempo que transiten por las vías de uso público, deberán hacerlo con las luces delanteras y traseras encendidas.<br>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.<br>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 96. NORMAS ESPECIFICAS PARA MOTOCICLETAS, CUATRIMOTOS, MOTOTRICICLOS, MOTOCICLORES, CICLOMOTORES, MOPED, TRICIMOTOS Y CUADRICICLOS.**<br>1. Deben transitar ocupando un carril, observando lo dispuesto en los artículos 60 y 68 del presente Código.<br>2. Podrán llevar un acompañante en su vehículo, el cual también deberá utilizar casco y la prenda reflectiva exigida para el conductor. Lo anterior siempre y cuando la estructura del vehículo lo permita.<br>3. Deberán usar de acuerdo con lo estipulado para vehículos automotores, las luces direccionales. De igual forma utilizar, en todo momento, los espejos retrovisores.<br>4. Todo el tiempo que transiten por las vías de uso público, deberán hacerlo con las luces delanteras y traseras encendidas.<br>5. Deberán cumplir con las normas y requisitos establecidos en este código para los vehículos automotores que circulan en las vías del territorio nacional.<br>6. Los conductores de estos tipos de vehículos deben vestir chalecos o chaquetas reflectivas de identificación que deben ser visibles cuando se conduzca entre las 18:00 y las 6:00 horas del día siguiente, y siempre que la visibilidad sea escasa.<br>7. No deben adelantar entre vehículos que transiten por sus respectivos carriles.<br>8. No podrán transportar objetos que limiten la visibilidad, afecten la precisión de la conducción o pongan en riesgo la seguridad del conductor, su acompañante o los demás actores viales. Además, no podrán circular con el casco del acompañante o con cualquier elemento en posición que representen un peligro para los demás usuarios de las vías.<br>9. Los conductores y los acompañantes, deberán utilizar cascos que cumplan las características de seguridad exigidas por el Ministerio de Transporte. Sin embargo, el uso del casco no será de obligatorio cumplimiento en municipios cuya población sea menor a seiscientos mil (600.000) habitantes en vías cuya velocidad máxima permitida sea hasta treinta (30) K/H y en sectores de los municipios del territorio nacional donde los Alcaldes consideren la aplicación de esta excepción pertinente. Los Alcaldes podrán prohibir su uso en vías cuya velocidad máxima permitida sea hasta veinte (20) K/H y cuente con los reductores de velocidad necesarios para garantizar el cumplimiento de dicho limite. No obstante, la obligatoriedad del uso del casco persistirá en todas las vías urbanas y rurales, a nivel nacional, donde la velocidad máxima permitida sea superior a treinta (30) km/h o cuando esté permitido el tránsito de vehículos pesados. En todo caso, no se podrá exigir que el casco contenga el número de placa correspondiente al del vehículo en que se moviliza.<br>10. No deberán transitar o estacionar el vehículo llevando puesto el casco o permitiendo que su acompañante lo haga en sitios donde sea prohibido su uso.<br>11. No deberán ingresar o permitir que su acompañante ingrese a establecimientos públicos, bancarios o de comercio, con el casco puesto. |

| | |
|---|---|
| | 12. No deben hacer uso de cascos y/o chalecos con colores y/o distintivos que simulen a los exclusivamente utilizados por la fuerza pública y las autoridades de tránsito. |

La reforma a esta norma responde a la necesidad de adaptar la regulación del tránsito a las realidades actuales de movilidad y seguridad vial. En un contexto donde el uso de estos vehículos ha crecido significativamente, es imperativo establecer lineamientos claros que promuevan una circulación más segura y ordenada.

Esta modificación busca no solo ampliar el alcance de la norma al incluir una variedad más amplia de vehículos de dos y tres ruedas, sino también reforzar los requisitos de seguridad para conductores y acompañantes. Este cambio tiene como objetivo reducir el número de accidentes y proteger a los usuarios más vulnerables en las vías.

La reforma también establece normativas claras sobre el uso del casco, adaptándose a las particularidades de diferentes municipios y aspectos de seguridad ciudadana. Esto no solo busca garantizar la seguridad en vías con alta velocidad, sino también considerar las realidades locales en áreas menos pobladas. Al permitir excepciones bajo ciertas condiciones, se promueve un enfoque equilibrado que prioriza tanto la seguridad vial como la flexibilidad administrativa.

El no uso del casco en vías y establecimientos públicos pretende dar herramientas, para crear, entornos seguros limitados, contra la delincuencia.

Por último, se prohíbe el uso de cascos y chalecos que simulen distintivos oficiales, lo que evita confusiones entre los ciudadanos y las autoridades. Esta medida refuerza el respeto por las normas y contribuye a una convivencia pacífica entre todos los actores viales en un entorno mas seguro.

**Artículo 38.** Modifica el Artículo 101 de la Ley 769 de 2.002, renombra su Parágrafo como Parágrafo 1° e incorpora los Parágrafos 2° y 3° de la siguiente manera:

| ARTÍCULO VIGENTE | ARTÍCULO MODIFICADO |
|---|---|
| **Artículo 101.** *Normas para realizar trabajos en vía pública*. Siempre que deban efectuarse trabajos que alteren la circulación en las vías públicas, el interesado en tal labor obtendrá en forma previa la autorización correspondiente de la autoridad competente y señalizará el sitio de labor mediante la colocación de señales preventivas, reglamentarias e informativas que han de iluminarse en horas nocturnas.<br><br>Los proyectos de edificación que causen modificaciones al sistema de tránsito o se constituyan en un polo importante generados de viajes tales como parques de diversiones, centros comerciales, estadios, centros culturales y otros, deberán tener la aprobación del organismo de tránsito de la jurisdicción.<br><br>Toda persona de derecho público o privado interesada en realizar alguna intervención en la vía pública pondrá en conocimiento de la autoridad de tránsito local la licencia que se le conceda para tal propósito, el lugar de la intervención y su duración estimada con una antelación no inferior a ocho (8) días, para que ésta le autorice y tome las medidas oportunas para mitigar el impacto que en la circulación pueda producir la intervención, pudiendo, si así lo amerita la índole de la labor, restringir o suspender el tránsito por la vía, disponiendo su traslado a trayectos alternos, y señalizándola de acuerdo con las restricciones que determine la autoridad competente. Una vez terminada la intervención, es responsabilidad de la persona de derecho público o privado, el retiro de todos los dispositivos de control de tránsito utilizados, so pena de ser multado por la autoridad de tránsito competente.<br><br>En los eventos previstos en los incisos anteriores el interesado deberá presentar junto con su solicitud un plan de señalización y desvíos, que debe ser aprobado por la autoridad competente.<br><br>**Parágrafo.** El Ministerio de Transporte determinará, los elementos y los dispositivos de señalización necesarios en las obras de construcción. | **Artículo 101. NORMAS PARA REALIZAR TRABAJOS EN LA VIA PUBLICA**. Siempre que deban efectuarse trabajos que alteren la circulación en las vías públicas, el interesado en tal labor obtendrá en forma previa la autorización correspondiente de la autoridad competente y señalizará el sitio de labor mediante la colocación de señales preventivas, reglamentarias e informativas que han de iluminarse en horas nocturnas.<br>Los proyectos de edificación que causen modificaciones al sistema de tránsito o se constituyan en un polo importante generados de viajes tales como parques de diversiones, centros comerciales, estadios, centros culturales y otros, deberán tener la aprobación del organismo de tránsito de la jurisdicción.<br>Toda persona de derecho público o privado interesada en realizar alguna intervención en la vía pública pondrá en conocimiento de la autoridad de tránsito local la licencia que se le conceda para tal propósito, el lugar de la intervención y su duración estimada con una antelación no inferior a ocho (8) días, para que ésta le autorice y tome las medidas oportunas para mitigar el impacto que en la circulación pueda producir la intervención, pudiendo, si así lo amerita la índole de la labor, restringir o suspender el tránsito por la vía, disponiendo su traslado a trayectos alternos, y señalizándola de acuerdo con las restricciones que determine la autoridad competente. Una vez terminada la intervención, es responsabilidad de la persona de derecho público o privado, el retiro de todos los dispositivos de control de tránsito utilizados, so pena de ser multado por la autoridad de tránsito competente.<br>En los eventos previstos en los incisos anteriores el interesado deberá presentar junto con su solicitud un plan de señalización y desvíos, que debe ser aprobado por la autoridad competente.<br>**Parágrafo 1°.** El Ministerio de Transporte determinará, los elementos y los dispositivos de señalización necesarios en las obras de construcción.<br>**Parágrafo 2°.** Los puntos de control y regulación de tráfico en vías de doble sentido interferidas por obras o con un sentido temporalmente inutilizado, deberán gestionar la apertura y cierre del flujo vehicular exclusivamente a través del carril derecho, manteniendo el carril no utilizado cerrado en todo momento. En situaciones donde sea necesario reducir el tráfico en vías de un solo sentido con dos o más carriles a menos carriles, se deberá establecer claramente el punto exacto donde se llevará a cabo la incorporación del carril afectado al carril circulante, utilizando la señal SRO-03 (uno a uno). Además, en caso de que durante la ejecución de trabajos o debido a algún percance sea necesario invadir un carril, aunque sea parcialmente, este deberá ser cerrado en su totalidad y seguir el procedimiento establecido para dicho caso.<br>**Parágrafo 3°.** Será obligación por parte de los responsables de trabajos en vías, obras civiles, así como propietarios de parqueaderos, predios rurales, urbanos y otros establecimientos donde los vehículos utilizados en sus actividades puedan, al salir de estos sitios e ingresar a una vía pavimentada, contaminarla con sedimentos, instalen y mantengan un sistema de lavado de ruedas para prevenir dicha contaminación. El no acatar esta disposición acarreara una multa de dos Salarios Mínimos Mensuales Legales Vigentes (2 SMMLV) por parte del Organismo de Tránsito competente, por cada día que ocurra el evento. |

La seguridad y el orden en nuestras vías son fundamentales para garantizar un tránsito fluido y respetuoso entre todos los conductores. En este sentido, es imperativo establecer

la norma, cuyo objetivo es regular la forma en que se manejan los cierres y aperturas en los “pare y siga” de las obras en vías de doble sentido.

Actualmente, se observa que la mayoría de los cierres y aperturas se realizan por el carril izquierdo. Esta práctica no solo genera confusión entre los conductores, sino que también fomenta un comportamiento desleal. Muchos conductores, al observar que la vía se abre por el carril izquierdo, aprovechan la oportunidad para avanzar sin respetar el orden establecido. Esto provoca situaciones de malestar y frustración entre aquellos que esperan pacientemente en el carril derecho, cumpliendo con las normas de tránsito.

La implementación de una normativa clara que estipule el cierre y apertura de la vía exclusivamente por el carril derecho no solo promoverá un ambiente más ordenado y respetuoso en las vías, sino que también contribuirá a mejorar la seguridad vial. De esta manera, se asegurará que todos los conductores tengan igualdad de oportunidades al momento de reanudar su marcha, evitando conflictos innecesarios y fomentando una cultura de respeto entre quienes utilizan las vías.

Igualmente, la contaminación de las vías pavimentadas por sedimentos provenientes de trabajos en vías, obras civiles y establecimientos como parqueaderos es un problema creciente que afecta la seguridad vial y el medio ambiente. Para abordar esta situación, es fundamental establecer una norma que obligue a los responsables de estas actividades a instalar y mantener sistemas de lavado de ruedas.

La implementación de esta medida no solo contribuirá a mantener la limpieza de nuestras vías, sino que también mejorará la visibilidad y el agarre del pavimento, reduciendo riesgos de accidentes ocasionados por la acumulación de sedimentos.

Para garantizar el cumplimiento de esta disposición, se establece una multa de dos Salarios Mínimos Mensuales Legales Vigentes (2 SMMLV) por cada día que se incumpla. Esta sanción servirá como un fuerte incentivo para que los responsables adopten las medidas necesarias y mantengan sus instalaciones en condiciones adecuadas.

**Artículo 39**. Modifica el Artículo 103 de la ley 769 de 2.002, para incorporar los Parágrafos 1° y 2° de la siguiente manera:

| ARTÍCULO VIGENTE | ARTÍCULO MODIFICADO |
|---|---|
| **Artículo 103.** *Niveles permisibles de emisión de fuentes móviles.* El Gobierno Nacional reglamentará, los niveles permisibles de emisión de contaminantes producidos por fuentes móviles terrestres que funcionan con cualquier tipo de combustible apto para los mismos y los equipos y procedimientos de medición de dichas emisiones. | **Artículo 103. NIVELES PERMISIBLES DE EMISIÓN DE FUENTES MÓVILES.** El Gobierno Nacional reglamentará, los niveles permisibles de emisión de contaminantes producidos por fuentes móviles terrestres que funcionan con cualquier tipo de combustible apto para los mismos y los equipos y procedimientos de medición de dichas emisiones.<br>**Parágrafo 1°.** En caso de varada o colisión el conductor deberá encargarse de contener y limpiar cualquier derrame de fluidos del tren motriz y/o manchas de combustible que se hayan generado, así como de retirar los fragmentos resultantes o elementos utilizados durante dicho evento.<br>**Parágrafo 2°.** Para los efectos de este código, se entenderá como fuga de combustible o fluido del tren motriz cuando, en un lapso de tres (3) minutos con el motor en ralentí, se desprenda una o más gotas del vehículo a la vía. |

La seguridad vial y la protección del medio ambiente son dos pilares fundamentales en la gestión del tránsito. En este contexto, es imperativo establecer una norma que obligue a los responsables de vehículos involucrados en eventos de varadas y colisiones a tomar las medidas necesarias para evitar que se liberen elementos contaminantes en las vías. Estos contaminantes no solo representan un riesgo para el medio ambiente, sino que también pueden generar peligros significativos para otros actores de la vía.

Además, es crucial diferenciar entre las fugas de fluidos del tren motriz de un vehículo y las humedades normales que pueden presentarse por diversas razones. Esta distinción permitirá a las autoridades de tránsito aplicar sanciones justas y adecuadas.

**Artículo 40.** Sustituye el texto del Artículo 104 de la ley 769 de 2.002 e incorpora el Parágrafo 1° de la siguiente manera:

| ARTÍCULO VIGENTE | ARTÍCULO MODIFICADO |
|---|---|
| **Artículo 104.** *Normas para dispositivos sonoros*. Todo vehículo deberá estar provisto de un aparato para producir señales acústicas de intensidad, no superior a los señalados por las autoridades ambientales, utilizable únicamente para prevención de accidentes y para casos de emergencia. Se buscará por parte del Ministerio de Transporte y el Ministerio del Medio Ambiente reducir significativamente la intensidad de pitos y sirenas dentro del perímetro urbano, utilizando aparatos de menor contaminación auditiva.<br><br>El uso de sirenas, luces intermitentes, o de alta intensidad y aparatos similares está reservado a los vehículos de bomberos, ambulancias, recolectores de basura, socorro, emergencia, fuerzas militares, policía y autoridades de tránsito y transporte.<br><br>Se prohíbe el uso de sirenas en vehículos particulares; el uso de cornetas en el perímetro urbano; el uso e instalación, en cualquier vehículo destinado a la circulación en vías públicas, de toda clase de dispositivos o accesorios diseñados para producir ruido, tales como válvulas, resonadores y pitos adaptados a los sistemas de bajo y de frenos de aire; el uso de resonadores en el escape de gases de cualquier fuente móvil y la circulación de vehículos que no cuenten con sistema de silenciador en correcto estado de funcionamiento. El tránsito de transporte pesado por vehículos como camiones, volquetas o tractomulas estará restringido en las vías públicas de los sectores de tranquilidad y silencio, conforme a las normas municipales o distritales que al efecto se expidan, teniendo en cuenta el debido uso de las cornetas. | **Artículo 104. NORMAS PARA DISPOSITIVOS SONOROS.** Todo vehículo deberá estar provisto de un aparato para producir señales acústicas de intensidad y cantidad, no superior a los señalados por las normas que le sean aplicables, utilizable únicamente en vías rurales para prevención de accidentes y para casos de emergencia. Se buscará por parte del Ministerio de Transporte y el Ministerio del Medio Ambiente reducir significativamente la intensidad de pitos y sirenas dentro del perímetro urbano, utilizando aparatos de menor contaminación auditiva.<br>El uso de sirenas y aparatos similares está reservado a los vehículos de bomberos, ambulancias, recolectores de basura, socorro, emergencia, fuerzas militares, policía y autoridades de tránsito y transporte.<br>Se prohíbe el uso de sirenas en vehículos particulares; el uso de cornetas en el perímetro urbano; el uso e instalación, en cualquier vehículo destinado a la circulación en vías públicas, de toda clase de dispositivos o accesorios diseñados para producir ruido mas allá de lo permitido. El tránsito de transporte pesado por vehículos como camiones, volquetas o tractomulas estará restringido en las vías públicas de los sectores de tranquilidad y silencio, conforme a las normas municipales o distritales que al efecto se expidan, teniendo en cuenta el debido uso de las cornetas.<br>**Parágrafo 1°.** Los elementos acústicos de aviso, cuya vibración sonora se genere por acción neumática o electroneumática, deberán estar ubicados únicamente en la parte alta de la cabina del conductor y se podrán portar en cantidad máxima de dos silbatos. Será la excepción, aquellos instalados por el fabricante. |

La contaminación sonora se ha convertido en un problema creciente en nuestras ciudades, afectando no solo la calidad de vida de los ciudadanos, sino también su salud física y mental. Por ello, es fundamental modificar la norma vigente para aclarar las diferencias entre los elementos que realmente aumentan la presión sonora y aquellos que, como los resonadores, tienen como objetivo modificar el sonido sin necesariamente incrementar su volumen. Esta distinción es clave para una regulación más justa y efectiva.

La ausencia de una reglamentación clara ha permitido que algunos conductores instalen dispositivos sonoros inapropiados, como las conocidas entre los transportadores de vehículos pesados como “cornetas de tren”, que generan un impacto acústico excesivo. Estas instalaciones no solo contribuyen a una contaminación auditiva alarmante, sino que también representan un riesgo para otros usuarios de la vía, ya que el sonido intenso puede distraer o incluso asustar a peatones y ciclistas. Además, la colocación de estos elementos en partes bajas del vehículo amplifica aún más el efecto del ruido, afectando a quienes comparten el espacio vial.

Por lo anterior, es esencial establecer límites precisos sobre el uso de dispositivos que producen ruido en términos de cantidad y ubicación. Al hacerlo, no solo se busca reducir la contaminación sonora, sino también fomentar un ambiente más seguro y agradable para todos los actores viales. La regulación permitirá a las autoridades identificar rápidamente las infracciones y tomar medidas adecuadas para proteger a la comunidad.

**Artículo 41.** Modifica el Artículo 105 de la Ley 769 de 2.002, para incorporar los Parágrafos 4° y 5° de la siguiente manera:

| ARTÍCULO VIGENTE | ARTÍCULO MODIFICADO |
|---|---|
| **Artículo 105.***Clasificación de vías*. Para efectos de determinar su prelación, las vías se clasifican así:<br><br>1. Dentro del perímetro urbano:<br><br>Vía de metro o metrovía<br><br>Vía troncal<br><br>Férreas<br><br>Autopistas<br><br>Arterias<br><br>Principales<br><br>Secundarias<br><br>Colectoras<br><br>Ordinarias<br><br>Locales<br><br>Privadas<br><br>Ciclorrutas<br><br>Peatonales<br><br>2. En las zonas rurales:<br><br>Férreas<br><br>Autopistas<br><br>Carreteras Principales<br><br>Carreteras Secundarias<br><br>Carreteables<br><br>Privadas<br><br>Peatonales.<br><br>La presencia de peatones en las vías y zonas para ellos diseñadas, les otorgarán prelación, excepto sobre vías férreas, autopistas y vías arterias. | **Artículo 105. CLASIFICACIÓN DE VÍAS.** Para efectos de determinar su prelación, las vías se clasifican así:<br>1. Dentro del perímetro urbano:<br>Vía de metro o metro vía<br>Vía troncal<br>Férreas<br>Autopistas<br>Arterias<br>Principales<br>Secundarias<br>Colectoras<br>Ordinarias<br>Locales<br>Privadas<br>Ciclorrutas<br>Peatonales<br>2. En las zonas rurales:<br>Férreas<br>Autopistas<br>Carreteras Principales<br>Carreteras Secundarias<br>Carreteables<br>Privadas<br>Peatonales.<br>La presencia de peatones en las vías y zonas para ellos diseñadas, les otorgarán prelación, excepto sobre vías férreas, autopistas y vías arterias.<br>La autoridad de tránsito competente, por medio de resolución motivada señalará las categorías correspondientes a las vías urbanas, cualquiera que sea su denominación. En cualquier caso, las autoridades de tránsito podrán incorporar nuevas categorías y homologar su prioridad con cualquiera de las existentes.<br>La prelación entre las vías en zonas rurales será determinada por la autoridad de tránsito competente.<br>**Parágrafo 1º.** Las autoridades de tránsito deberán consultar con las comunidades el uso de las vías cuando no se trate de vías arterias o autopistas, principales y secundarias, para la definición de las rutas de transporte público. Si las juntas administradoras votan negativamente un tramo de una ruta, ésta no se podrá autorizar.<br>**Parágrafo 2º.** En todo caso, las vías principales y secundarias que se autoricen para rutas de transporte público requieren concepto técnico de la autoridad competente de que son aptas para resistir el tránsito de rutas de transporte público.<br>**Parágrafo 3º.** Se prohíbe el tránsito de vehículos de alto tonelaje por las vías de sitios que estén declarados o se declaren como monumentos de conservación histórica.<br>**Parágrafo 4°.** Los Alcaldes, en conjunto con las autoridades de tránsito podrán implementar restricciones en vías urbanas dentro de su jurisdicción a la circulación de vehículos automotores con |

| | |
|---|---|
| La autoridad de tránsito competente, por medio de resolución motivada señalará las categorías correspondientes a las vías urbanas, cualquiera que sea su denominación. En cualquier caso, las autoridades de tránsito podrán incorporar nuevas categorías y homologar su prioridad con cualquiera de las existentes.<br><br>La prelación entre las vías en zonas rurales será determinada por la autoridad de tránsito competente.<br><br>**Parágrafo 1º.** Las autoridades de tránsito deberán consultar con las comunidades el uso de las vías cuando no se trate de vías arterias o autopistas, principales y secundarias, para la definición de las rutas de transporte público. Si las juntas administradoras votan negativamente un tramo de una ruta, ésta no se podrá autorizar.<br><br>**Parágrafo 2º.** En todo caso, las vías principales y secundarias que se autoricen para rutas de transporte público requieren concepto técnico de la autoridad competente de que son aptas para resistir el tránsito de rutas de transporte público.<br><br>**Parágrafo 3º.** Se prohíbe el tránsito de vehículos de alto tonelaje por las vías de sitios que estén declarados o se declaren como monumentos de conservación histórica. | el fin de mitigar la congestión vehicular únicamente en vías principales, arterias y autopistas. Deberán excluir de estas medidas las zonas periféricas y horarios donde no sea necesario aplicar dichas restricciones. No podrán aplicar esta medida a vehículos de transporte de pasajeros de servicio público, incluidos los vehículos tipo taxi. Además, se deberán implementar rutas exceptas de esta medida que atraviesen los municipios, distritos o, en asocio con los demás alcaldes, las áreas metropolitanas, de manera que no se interfiera el tráfico nacional.<br>Únicamente, el Ministerio de Transporte podrá implementar restricciones a la circulación de vehículos automotores de carga en vías rurales, nacionales y departamentales en fechas y horarios de alto tráfico vehicular con el objetivo de mitigar la congestión vehicular. Estas restricciones se llevarán a cabo únicamente tras la realización de rigurosos estudios estadísticos que demuestren la necesidad absoluta de su aplicación.<br>**Parágrafo 5°.** En un plazo no postergable de un (1) año a partir de la fecha de promulgación de la presente ley, los alcaldes del territorio nacional, dentro de su jurisdicción, harán lo necesario para adecuar espacios no utilizados en las vías principales, arterias y autopistas, especialmente debajo de los puentes vehiculares, para que puedan ser utilizados por gremios y asociaciones legalmente constituidas de conductores de bicicletas, motocicletas, motociclos, vehículos autoequilibrados y similares. En estos espacios se realizarán actividades de socialización y sensibilización sobre seguridad vial y, además, dichos conductores podrán estacionar momentáneamente cuando existan fenómenos atmosféricos adversos que puedan poner en riesgo la seguridad de la conducción. |

La creciente cantidad de vehículos en nuestras ciudades ha llevado a un aumento significativo de la congestión vial, un fenómeno que afecta la calidad de vida de los ciudadanos y la eficiencia del transporte. Ante esta situación, muchos alcaldes han optado por implementar restricciones a la movilidad como una medida para mitigar el problema. Sin embargo, es crucial que estas restricciones sean reguladas adecuadamente para evitar su aplicación excesiva en áreas donde no son necesarias o efectivas.

La implementación indiscriminada de restricciones puede generar más problemas que soluciones. En algunos municipios, se han establecido limitaciones que no consideran las características específicas de cada zona ni el contexto particular del tráfico local. Esto puede resultar en inconvenientes innecesarios para los ciudadanos y en una carga adicional para el comercio local. Por lo tanto, es esencial establecer criterios claros y justos para determinar cuándo y dónde deben aplicarse estas restricciones.

Asimismo, es importante considerar el impacto que tienen las restricciones sobre los vehículos de carga durante días festivos. Estas limitaciones pueden afectar gravemente la

productividad nacional y la economía de los transportadores, quienes dependen de la movilidad fluida para llevar a cabo sus operaciones. Cualquier decisión sobre restricciones debe estar respaldada por estudios rigurosos y estadísticas que analicen el flujo vehicular, las necesidades económicas y el bienestar social.

esta norma pretende regular adecuadamente las restricciones a la movilidad, lo que no solo beneficiará a los conductores y transportadores, sino que también contribuirá a una gestión más eficiente del tráfico. Al establecer criterios claros basados en datos concretos, se podrá lograr un equilibrio entre la necesidad de reducir la congestión y el derecho a una movilidad fluida y accesible.

Además, existe la necesidad de promover un entorno seguro y accesible para todos los usuarios de las vías, especialmente para los conductores de bicicletas, motocicletas y vehículos similares. En un plazo no postergable de un año, los alcaldes del territorio nacional deberán adecuar espacios no utilizados en vías principales, arterias y autopistas, particularmente debajo de los puentes vehiculares. Esta medida no solo optimiza el uso del espacio urbano, sino que también proporciona un lugar seguro donde estos conductores puedan estacionar momentáneamente durante fenómenos atmosféricos adversos, reduciendo así el riesgo de accidentes. Además, al facilitar actividades de socialización y sensibilización sobre seguridad vial en estos espacios, se busca fomentar una cultura de responsabilidad y cuidado entre todos los usuarios de la vía. De esta manera, se contribuye a una movilidad más segura y eficiente.

**Artículo 42.** Modifica el Artículo 108 de la Ley 769 de 2.002, para incorporar el Parágrafo 1° de la siguiente manera:

| **ARTÍCULO VIGENTE** | **ARTÍCULO MODIFICADO** |
|---|---|

| | |
|---|---|
| **Artículo 108.***Separación entre vehículos*. La separación entre dos (2) vehículos que circulen uno tras de otro en el mismo carril de una calzada, será de acuerdo con la velocidad.<br><br>Para velocidades de hasta treinta (30) kilómetros por hora, diez (10) metros.<br><br>Para velocidades entre treinta (30) y sesenta (60) kilómetros por hora, veinte (20) metros.<br><br>Para velocidades entre sesenta (60) y ochenta (80) kilómetros por hora, veinticinco (25) metros.<br><br>Para velocidades de ochenta (80) kilómetros en adelante, treinta (30) metros o la que la autoridad competente indique.<br><br>En todos los casos, el conductor deberá atender al estado del suelo, humedad, visibilidad, peso del vehículo y otras condiciones que puedan alterar la capacidad de frenado de éste, manteniendo una distancia prudente con el vehículo que antecede. | **Artículo 108. SEPARACIÓN ENTRE VEHÍCULOS.** La separación entre dos (2) vehículos que circulen uno tras de otro en el mismo carril de una calzada, será de acuerdo con la velocidad.<br>- Para velocidades de hasta treinta (30) kilómetros por hora, diez (10) metros.<br>- Para velocidades entre treinta (30) y sesenta (60) kilómetros por hora, veinte (20) metros.<br>- Para velocidades entre sesenta (60) y ochenta (80) kilómetros por hora, veinticinco (25) metros.<br>- Para velocidades de ochenta (80) kilómetros en adelante, treinta (30) metros o la que la autoridad competente indique.<br>En todos los casos, el conductor deberá atender al estado del suelo, humedad, visibilidad, peso del vehículo y otras condiciones que puedan alterar la capacidad de frenado de éste, manteniendo una distancia prudente con el vehículo que antecede.<br>**Parágrafo 1°.** En vías rurales de doble sentido, todo vehículo que circule a una velocidad ostensiblemente baja y que, debido al peso transportado u otras condiciones, no tenga intención o capacidad de adelantar, deberá mantener una distancia adicional a las aquí descritas de diez (10) metros con el vehículo que circula adelante. Además, el conductor deberá reducir la velocidad o mantenerla constante para facilitar la maniobra de adelantamiento a otros vehículos que, cumpliendo con las demás normas establecidas, deseen realizar dicha maniobra. La realización de dicha maniobra y la ocupación del espacio mencionado estará permitida únicamente para un vehículo a la vez, so pena de incurrir en la infracción tipificada en este código por adelantar en sitios prohibidos. El conductor deberá indicar su intención de rebasar a los demás conductores mediante el uso de la luz direccional izquierda, pero tendrá prioridad para realizar esta maniobra el vehículo que se encuentra adelante que tenga la intención de realizar dicha acción. |

La circulación en vías rurales de doble sentido presenta desafíos únicos que requieren una regulación adecuada para garantizar la seguridad y fluidez del tránsito. En este contexto, es fundamental establecer una norma que regule el comportamiento de los vehículos que circulan a velocidades ostensiblemente bajas, ya sea por el peso transportado u otras condiciones. La implementación de esta norma busca promover una convivencia armónica entre los diferentes tipos de vehículos en estas vías, minimizando el riesgo de accidentes y mejorando la experiencia de conducción.

La obligación de mantener una distancia adicional de diez (10) metros con el vehículo que circula adelante tiene como objetivo principal evitar situaciones de congestión y permitir que otros conductores puedan realizar maniobras de adelantamiento de manera segura. Al reducir o mantener constante la velocidad, los conductores que no tienen intención o

capacidad de adelantar contribuyen a un flujo más ordenado del tráfico, facilitando así que otros vehículos los puedan superar sin inconvenientes.

Es esencial también establecer que la maniobra de adelantamiento debe ser realizada por un solo vehículo a la vez, lo cual es crucial para prevenir situaciones peligrosas en las que múltiples vehículos intenten rebasar simultáneamente en espacios reducidos. Esta medida busca asegurar que cada adelantamiento se realice con la debida precaución y respeto por las normas establecidas.

Adicionalmente, la norma establece la necesidad de utilizar señales luminosas para indicar la intención de rebasar. Esto no solo aumenta la visibilidad y comunicación entre conductores, sino que también otorga prioridad al vehículo que se encuentra adelante y desea realizar dicha maniobra. Este aspecto es vital para fomentar un comportamiento responsable y cooperativo entre los conductores en las vías rurales.

En resumen, la creación de esta norma no solo está justificada por la necesidad de mejorar la seguridad vial en vías rurales, sino también por el deseo de promover un tránsito más fluido y eficiente. Al regular adecuadamente las interacciones entre vehículos, se contribuye a una experiencia de conducción más segura y ordenada para todos los usuarios de la vía.

**Artículo 43.** Modifica el Artículo 110 de la Ley 769 de 2.002, para incorporar los Parágrafos 3°, 4°, 5° y 6° de la siguiente manera:

| ARTÍCULO VIGENTE | ARTÍCULO MODIFICADO |
|---|---|
| **Artículo 110.** *Clasificación y definiciones.* Clasificación y definición de las señales de tránsito:<br><br>Señales reglamentarias: Tienen por objeto indicar a los usuarios de las vías las limitaciones, prohibiciones o restricciones sobre su uso y cuya violación constituye falta que se sancionará conforme a las normas del presente código.<br><br>Señales preventivas: Tienen por objeto advertir al usuario de la vía la existencia de un peligro y la naturaleza de éste. | **Artículo 110. CLASIFICACIÓN Y DEFINICIONES.** Clasificación y definición de las señales de tránsito:<br>Señales reglamentarias: Tienen por objeto indicar a los usuarios de las vías las limitaciones, prohibiciones o restricciones sobre su uso y cuya violación constituye falta que se sancionará conforme a las normas del presente código.<br>Señales preventivas: Tienen por objeto advertir al usuario de la vía la existencia de un peligro y la naturaleza de éste.<br>Señales informativas: Tienen por objeto identificar las vías y guiar al usuario, proporcionándole la información que pueda necesitar. |

| | |
|---|---|
| Señales informativas: Tienen por objeto identificar las vías y guiar al usuario, proporcionándole la información que pueda necesitar.<br><br>Señales transitorias: Pueden ser reglamentarias, preventivas o informativas y serán de color naranja. Modifican transitoriamente el régimen normal de utilización de la vía.<br><br>**Parágrafo 1º.** Las marcas sobre el pavimento constituyen señales de tránsito horizontales. Y sus indicaciones deberán acatarse.<br><br>**Parágrafo 2º.** Es responsabilidad de las autoridades de tránsito la colocación de las señales de tránsito en los perímetros urbanos inclusive en las vías privadas abiertas al público. Las autoridades locales no podrán ejecutar obras sobre las vías públicas sin permiso especial de las autoridades de tránsito que tendrán la responsabilidad de regular los flujos de tránsito para que no se presenten congestiones.<br><br>Para la ejecución de toda obra pública que genere congestiones, la autoridad de tránsito local deberá disponer de reguladores de tráfico. Su costo podrá calcularse dentro del valor de la obra y la vigencia de la vinculación podrá hacerse durante el plazo del contrato de obra respectivo. | Señales transitorias: Pueden ser reglamentarias, preventivas o informativas y serán de color naranja. Modifican transitoriamente el régimen normal de utilización de la vía.<br>**Parágrafo 1°.** Las marcas sobre el pavimento constituyen señales de tránsito horizontales. Y sus indicaciones deberán acatarse.<br>**Parágrafo 2°.** Es responsabilidad de las autoridades de tránsito la colocación de las señales de tránsito en los perímetros urbanos inclusive en las vías privadas abiertas al público. Las autoridades locales no podrán ejecutar obras sobre las vías públicas sin permiso especial de las autoridades de tránsito que tendrán la responsabilidad de regular los flujos de tránsito para que no se presenten congestiones.<br>Para la ejecución de toda obra pública que genere congestiones, la autoridad de tránsito local deberá disponer de reguladores de tráfico. Su costo podrá calcularse dentro del valor de la obra y la vigencia de la vinculación podrá hacerse durante el plazo del contrato de obra respectivo.<br>**Parágrafo 3º.** Acorde con el Manual de Señalización vigente y en aras de mantener la credibilidad, no se podrá instalar ninguna señal de tránsito, sin que exista físicamente el objeto a señalar, en especial donde no exista resaltos, bandas alertadoras o sonoras, o Sistemas Automáticos Semiautomáticos y otros medios Tecnológicos (SAST), como tampoco se podrá trazar en las vías simulaciones de resaltos ni de bandas alertadoras o sonoras que conduzcan a la confusión. Cada señal deberá tener justificación precisa y coherente.<br>**Parágrafo 4°.** No será permitido pintar señales de tránsito horizontales que puedan causar riesgo de deslizamiento a los vehículos en las curvas. Únicamente se permitirá la pintura de líneas de demarcación de carril en dichas zonas.<br>**Parágrafo 5°.** Toda cuesta en vías rurales y urbanas cuya pendiente sea superior al 3%, deberá estar debidamente señalizada el porcentaje de su pendiente como su longitud en el sentido de ascenso como en el sentido de descenso. Esta señal preventiva podrá sustituir la señalización de velocidad máxima permitida, en los lugares donde requiera ser instalada considerando la geografía de las vías. Todo exceso de señalización, así como señales en desuso y aquellas que fueron reemplazadas deberán ser retiradas.<br>**Parágrafo 6°.** Los Gobernadores, Alcaldes, Organismos de Tránsito, el Instituto Nacional de Vías (INVIAS), la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) y demás entidades pertinentes, dispondrán de un plazo de seis (6) meses a partir de la promulgación de esta Ley para llevar a cabo la eliminación, demarcación, y regulación necesaria para dar cumplimiento a lo establecido en este Artículo. |

La creación de esta norma de tránsito responde a la necesidad de garantizar la efectividad y credibilidad de la señalización vial. En concordancia con el Manual de Señalización vigente, se establece que no se podrá instalar ninguna señal sin que exista físicamente el objeto a señalar, como resaltos, bandas alertadoras o sistemas tecnológicos adecuados. Esta medida busca evitar la confusión entre los conductores, asegurando que cada señal tenga un fundamento claro y coherente en la realidad del entorno vial. Al prohibir las simulaciones de resaltos o bandas alertadoras, se promueve una conducción más segura y responsable, donde los usuarios puedan confiar plenamente en las señales que encuentran en su camino. De este modo, se fomenta un ambiente de tránsito más ordenado

y predecible, contribuyendo a la reducción de accidentes y mejorando la experiencia en las vías.

Igualmente es imperiosa la necesidad de salvaguardar la seguridad vial en zonas de curvas, donde el riesgo de deslizamiento es elevado. La prohibición de pintar señales horizontales que puedan generar confusión o peligrosidad para los conductores responde a un compromiso con la prevención de accidentes. Al permitir únicamente la pintura de líneas de demarcación de carril en estas áreas, se busca mantener una claridad visual que facilite la conducción segura, minimizando las distracciones y el riesgo de pérdida de control del vehículo.

Además, es de suma importancia mejorar la seguridad y la conciencia vial en cuestas de vías rurales y urbanas con pendientes elevadas donde es susceptible a que se produzcan accidentes. La señalización adecuada de la pendiente y la longitud en ambos sentidos, tanto de ascenso como de descenso, es fundamental para alertar a los conductores sobre las condiciones del terreno, permitiéndoles ajustar su velocidad y comportamiento al manejar. Esta señal preventiva puede sustituir la señalización de velocidad máxima donde sea necesario, adaptándose a la geografía específica de las vías. Además, el retiro de señales en desuso o redundantes contribuirá a una mayor claridad en la señalización, evitando confusiones que puedan comprometer la seguridad. De esta manera, se fomenta un entorno vial más seguro y ordenado, donde los conductores puedan tomar decisiones informadas y seguras.

Y, por último, es necesario retirar de las vías los elementos que no estén acordes con las normas, para que estas disposiciones sean acatadas y se reflejen en la cotidianidad de los conductores.

**Artículo 44.** Modifica el Artículo 115 de la Ley 769 de 2.002, para incorporar los Parágrafos 3° y 4° de la siguiente manera:

| ARTÍCULO VIGENTE | ARTÍCULO MODIFICADO |
|---|---|
| **Artículo 115**.*Reglamentación de las señales.* El Ministerio de Transporte diseñará y definirá las características de las señales de tránsito, su uso, su ubicación y demás características que estime conveniente. Estas señales serán de obligatorio cumplimiento para todo el territorio nacional.<br><br>**Parágrafo 1º.** Cada organismo de tránsito responderá en su jurisdicción por la colocación y el mantenimiento de todas y cada una de las señales necesarias para un adecuado control de tránsito que serán determinadas mediante estudio que contenga las necesidades y el inventario general de la señalización en cada jurisdicción.<br><br>**Parágrafo 2º.** En todo contrato de construcción, pavimentación o rehabilitación de una vía urbana o rural será obligatorio incluir la demarcación vial correspondiente, so pena de incurrir el responsable, en causal de mala conducta. | **Artículo 115. REGLAMENTACIÓN DE LAS SEÑALES.** El Ministerio de Transporte diseñará y definirá las características de las señales de tránsito, su uso, su ubicación y demás características que estime conveniente. Estas señales serán de obligatorio cumplimiento para todo el territorio nacional.<br>**Parágrafo 1°.** Cada organismo de tránsito responderá en su jurisdicción por la colocación y el mantenimiento de todas y cada una de las señales necesarias para un adecuado control de tránsito que serán determinadas mediante estudio que contenga las necesidades y el inventario general de la señalización en cada jurisdicción.<br>**Parágrafo 2°.** En todo contrato de construcción, pavimentación o rehabilitación de una vía urbana o rural será obligatorio incluir la demarcación vial correspondiente, so pena de incurrir el responsable, en causal de mala conducta.<br>**Parágrafo 3°.** Los Sistemas Automáticos Semiautomáticos y otros medios Tecnológicos (SAST) fijos, utilizados por los organismos de tránsito o contratados por estos para detectar infracciones de tránsito sobre exceso de velocidad, invasión de las cebras peatonales, invasión de intersecciones, giros prohibidos, vigencia del SOAT y Revisión Tecno Mecánica o no detenerse ante una luz amarilla o roja en un semáforo, deberán operar conforme a las normas establecidas. Además, su presencia deberá ser señalizada, quinientos (500) metros, doscientos (200) metros y cien (100) metros antes del sitio donde estén ubicados. Dichas señales deberán indicar la distancia en que se encuentra el elemento de detección electrónica y por medio de símbolos, los aspectos que detecta como causales de infracción de tránsito y la velocidad máxima permitida. No podrán ser de dimensión menor a un metro por un metro (1m x 1m), serán de color predominante azul Pantone 286C y su escritura y margen serán blancas excepto el símbolo de la velocidad máxima permitida que será blanco rojo y negro. Dichos símbolos tendrán un tamaño mínimo de veinticinco por veinticinco centímetros (25 cm x 25 cm) y las letras y números un tamaño mínimo de diez centímetros de altura por seis centímetros de ancho (10 cm x 6 cm). El soporte donde se encuentren instalados estos equipos, deberá estar señalizado con líneas diagonales amarillas y negras de diez (10) cm de ancho en material reflectivo, que sea visible desde la distancia e indicar el número y fecha de resolución del Ministerio de Transporte o quien este designe para ello, autorizando el uso de dicho elemento, así como el número y fecha de expedición del certificado de calibración del hardware y software utilizados en ese dispositivo, emitido por el Instituto Nacional de Metrología de Colombia o quien haga sus veces. Este certificado no podrá tener una vigencia superior a doce (12) meses.<br>De igual manera será para los Sistemas Automáticos Semiautomáticos y otros medios Tecnológicos (SAST) móviles utilizados por los organismos de tránsito o contratados por estos para detectar estas conductas, los cuales deberán ser señalizados utilizando señales móviles que deberán ser retiradas cuando el elemento móvil de detección electrónica se retire. El sitio donde estos se encuentren deberá estar demarcado con un cuadrado de un (1) metro, señalizado con las mismas características e información que son señalizados los soportes donde se encuentran instalados los SAST fijos. Los vehículos utilizados para tal fin deberán ser ubicados en bahías de parqueo, prohibiéndose estacionarlos sobre la vía, en bermas, zonas verdes o espacios destinados para otro uso específico.<br>Los Sistemas Automáticos Semiautomáticos y otros medios Tecnológicos (SAST) fijos y móviles que tomen pruebas para multar a los conductores por exceso de velocidad, deberán capturar la imagen y video del ancho de la vía, que sin lugar a dudas quede comprobado que fue el vehículo implicado quien, cometido la infracción, sin posibles interferencias de otros vehículos. Además, la velocidad de los vehículos se medirá únicamente cuando estos se estén alejando, excepto aquellos |

| | |
|---|---|
| | sistemas de medición por tramos los cuales deberán estar debidamente señalizados donde inicia y donde termina el tramo de medición. En todos los casos se debe considerar un margen de error de +/- cinco (5) km/h.<br>En caso de incumplimiento con lo anteriormente establecido, no se podrá sancionar al infractor por este medio, con excepción de aquellos conductores que transiten a más de ciento veinte (120) km/h por vías doble calzada que no contengan pasos peatonales dentro de su diseño, a más de cien (100) km/h en vías nacionales, departamentales o doble calzada que contengan pasos peatonales dentro de su diseño, a más de ochenta (80) km/h en vías urbanas y a más de cuarenta (40) km/h en zonas escolares, residenciales, vías rurales y urbanas donde exista presencia nutrida de peatones y ciclistas o donde esté reglamentado como velocidad máxima permitida hasta treinta (30) Km/h o menos. Para lo anterior, solo se requerirá un dispositivo cinemómetro de cualquier tipo, que posea un certificado de calibración del hardware y software utilizados, emitido por el Instituto Nacional de Metrología de Colombia o quien haga sus veces, con una vigencia máxima de doce (12) meses. En este caso la multa se duplicará.<br>Cada organismo de tránsito únicamente podrá generar un (1) comparendo por día a los conductores cuya infracción haya sido detectada por medio de Sistemas Automáticos Semiautomáticos y otros medios Tecnológicos (SAST)<br>**Parágrafo 4°.** Cada señal de zona escolar debe indicar claramente los días y horarios en que aplica la restricción de velocidad en los sitios señalizados. En caso de ausencia de dicha indicación, se entenderá que la restricción no aplica desde las diecinueve (19:00) horas hasta las cinco (5:00) horas, así como los domingos y días festivos. En este caso la velocidad permitida, será la velocidad máxima permitida que aplique en la vía. |

La implementación de sistemas de foto detección en las vías es una herramienta valiosa para mejorar la seguridad vial y reducir la siniestralidad. Sin embargo, es fundamental que su uso esté reglamentado de manera rigurosa, dado que estos sistemas son grandes generadores de multas de tránsito. Para garantizar la transparencia y la confianza en su funcionamiento, es imperativo que la ubicación de los dispositivos esté claramente señalizada, permitiendo a los conductores estar informados y actuar responsablemente.

A su vez, esta norma debe contemplar que los conductores imprudentes que exceden los límites de velocidad y ponen en peligro a otros actores viales no se vean beneficiados por formalidades excesivas. La prioridad debe ser la seguridad de todos los usuarios de la vía. Por lo tanto, se debe establecer un equilibrio entre la necesidad de sancionar adecuadamente a quienes infringen las normas y la obligación de asegurar que las medidas sean justas y transparentes. De esta manera, se fomenta una cultura vial más responsable, donde cada conductor asuma su rol en la protección del entorno vial.

Por otro lado, es necesario reglamentar el uso de la señal de zona escolar para que aplique únicamente en los horarios requeridos y no en aquellos en los que no se justifique su aplicación.

**Artículo 45.** Modifica del Artículo 120 de la Ley 769 de 2.002, para incorporar los Parágrafos 1° y 2° de la siguiente manera:

| ARTÍCULO VIGENTE | ARTÍCULO MODIFICADO |
|---|---|
| **Artículo 120.***Colocación de resaltos en la vía pública*. Los Alcaldes o las Secretarías de Tránsito donde existan podrán colocar reducidores de velocidad o resaltos en las zonas que presenten alto riesgo de accidentalidad. | **Artículo 120. COLOCACIÓN DE RESALTOS EN LA VÍA PÚBLICA.** Los Alcaldes o las Secretarías de Tránsito donde existan podrán colocar reducidores de velocidad o resaltos en las zonas que presenten alto riesgo de accidentalidad.<br>**Parágrafo 1°.** Los reductores de velocidad solo podrán ser instalados siguiendo las recomendaciones y especificaciones técnicas establecidas en el manual de señalización adoptado por el Ministerio de Transporte, previa realización de un estudio técnico que determine su necesidad y autorización por parte del organismo de tránsito competente. Queda expresamente prohibido el uso de estoperoles o boyas para tal fin, a excepción de su implementación en zonas de seguridad estatal, retenes de la fuerza pública o donde la velocidad máxima permitida sea hasta veinte (20) K/H.<br>Asimismo, las bandas alertadoras transversales, conocidas como "bandas sonoras", podrán ser colocadas únicamente siguiendo las recomendaciones y especificaciones técnicas establecidas en el mencionado manual, con una altura o profundidad máxima de 10 mm, con el propósito de alertar sobre un peligro en la vía y no como reductor de velocidad. Queda prohibido el uso de estoperoles, boyas o tachones para su instalación. Quien no acate lo aquí descrito se hará acreedor de una multa equivalente a tres Salarios Mínimos Mensuales Legales Vigentes (3 SMMLV) por parte de la autoridad de tránsito competente.<br>**Parágrafo 2º.** Los Gobernadores, Alcaldes, organismos de tránsito, el Instituto Nacional de Vías (INVIAS) y la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), dentro de su jurisdicción, dispondrán de un plazo máximo de seis (6) meses a partir de la fecha de promulgación de esta ley para llevar a cabo las modificaciones, retiros y señalizaciones necesarias para dar cumplimiento a lo dispuesto en este artículo. |

Los reductores de velocidad son de gran ayuda para el control de la velocidad, pero es importante aclarar que no son elementos diseñados para provocar una detención total. Por lo tanto, se deben respetar las normas que regulan su implementación; de lo contrario, pueden convertirse en obstáculos en la vía, generando congestiones viales y sus respectivos efectos negativos en el medio ambiente. Además, el uso de estoperoles, en algunos casos, puede incluso llevar a los conductores a acelerar la marcha, ya que el vehículo a mas velocidad siente menos el impacto al pasar sobre ellos.

Asimismo, las bandas alertadoras o sonoras deben cumplir con las normas establecidas para que puedan desempeñar su función de avisar sobre la proximidad de áreas que requieren la máxima atención del conductor, sin provocar la detención de los vehículos, lo cual muchas veces genera daños en la suspensión de estos o pone en situación de riesgo ante la delincuencia a sus ocupantes.

**Artículo 46.** sustituye el texto del Artículo 122 y su Parágrafo 1° de la Ley 769 de 2.002 e incorpora el Parágrafo 3° de la siguiente manera:

| ARTÍCULO VIGENTE | ARTÍCULO MODIFICADO |
|---|---|
| **Artículo 122**. *Tipos de sanciones*. Las sanciones por infracciones del presente Código son:<br><br>1. Amonestación.<br><br>2. Multa.<br><br>3. Retención preventiva de la licencia de conducción.<br><br>4. Suspensión de la licencia de conducción.<br><br>5. Suspensión o cancelación del permiso o registro.<br><br>6. Inmovilización del vehículo.<br><br>7. Retención preventiva del vehículo.<br><br>8. Cancelación definitiva de la licencia de conducción.<br><br>Las sanciones señaladas en este artículo se impondrán como principales o accesorias al responsable de la infracción, independientemente de las sanciones ambientales a que haya lugar por violación de cualquiera de las regulaciones, prohibiciones y restricciones sobre emisiones contaminantes y generación de ruido por fuentes móviles.<br><br>**Parágrafo 1°**. Ante la Comisión de Infracciones Ambientales se impondrán, por las autoridades de tránsito respectivas, las siguientes sanciones:<br><br>1. Multa equivalente a treinta (30) salarios mínimos legales diarios (smldv).<br><br>2. Suspensión de la licencia de conducción hasta por seis (6) meses, por la segunda vez, además de una multa igual a la prevista en el numeral 1, si el conductor fuere el propietario del vehículo.<br><br>3. Revocatoria o caducidad de la licencia de conducción por la tercera vez, además de una multa igual a la prevista en el numeral 1, si el conductor fuere propietario del vehículo.<br><br>4. Inmovilización del vehículo, la cual procederá sin perjuicio de la imposición de las otras sanciones.<br><br>En los casos de infracción a las prohibiciones sobre dispositivos o accesorios generadores del ruido, sobre sirenas y alarmas, lo mismo que sobre el uso del silenciador se procederá a la inmediata inmovilización del vehículo, sin perjuicio de las demás sanciones que correspondan. | **Artículo 122. TIPOS DE SANCIONES.** Las sanciones por infracciones del presente Código son:<br>1. Amonestación.<br>2. Multa.<br>3. Retención preventiva de la licencia de conducción.<br>4. Suspensión de la licencia de conducción.<br>5. Suspensión o cancelación del permiso o registro.<br>6. Inmovilización del vehículo.<br>7. Retención preventiva del vehículo.<br>8. Cancelación definitiva de la licencia de conducción.<br>9. Comparendo Pedagógico Condicional.<br>Las sanciones señaladas en este artículo se impondrán como principales o accesorias al responsable de la infracción sin perjuicio de las demás sanciones administrativas, civiles o penales que correspondan.<br>La Retención preventiva de la licencia de conducción a que refiere este Artículo se aplicará exclusivamente como lo expresa este código y su fin será dar tránsito a la medida de suspensión o cancelación de esta, cuando de manera inequívoca proceda. La retención preventiva de la licencia de conducción como la suspensión y cancelación de la licencia de tránsito y conducción podrá realizarse tanto de manera física como por acto administrativo en los casos en que el titular se niegue a entregarla o huya del sitio en que se cometió la infracción. Será obligación del agente o policía de tránsito informar inmediatamente realice la retención preventiva de la licencia de conducción al organismo al cual este suscrito, como también dar trámite al informe y entrega de la licencia retenida a quien corresponda antes de finalizar su turno de servicio, sopena de incurrir en causal de mala conducta. El organismo de tránsito informara en un periodo máximo de veinticuatro (24) horas al RUNT para su debido registro. Esta medida se tomará para proteger a los demás actores de la vía mientras se resuelve la situación que llevó a dicha retención.<br>La autoridad de tránsito podrá retener preventivamente la licencia de conducción cuando de manera ostensible observe que el conductor de un vehículo automotor se encuentre en estado de embriaguez o bajo el efecto de sustancias alucinógenas, por un máximo de sesenta (60) minutos mientras se realiza las pruebas necesarias para lograr la certeza de que se ha configurado la infracción.<br>**Parágrafo 1°.** Ante la Comisión de Infracciones Ambientales, las autoridades de tránsito respectivas impondrán una multa equivalente a cuarenta y cinco Salarios Mínimos Diarios Legales Vigentes (45 SMDLV) y la inmovilización del vehículo donde se realizará una Revisión Técnica en Identificación de Automotores por parte de la autoridad competente, además se impondrá la suspensión de la licencia de conducción por seis (6) meses la segunda vez y cancelación por la tercera vez. |

| | |
|---|---|
| Cuando quiera que se infrinjan las prohibiciones, restricciones o regulaciones sobre emisiones contaminantes por vehículos automotores, se seguirá el siguiente procedimiento:<br><br>El agente de vigilancia del tráfico que detecte o advierta una infracción a las normas de emisión de contaminantes o de generación de ruido por vehículos automotores, entregará al presunto infractor una boleta de citación para que el vehículo sea presentado en un centro de diagnóstico para una inspección técnica en un término que no podrá exceder de quince (15) días. En la citación se indicará la modalidad de la presunta infracción que la ocasiona. Esto sin perjuicio de la vigencia del certificado de la obligatoria revisión técnico-mecánica y de gases.<br><br>Realizada la inspección técnica y determinada así la naturaleza de la infracción, el centro de diagnóstico donde aquella se hubiere practicado, entregará al presunto infractor copia del resultado del examen practicado al vehículo y remitirá el original a la autoridad de tránsito competente, para que, previa audiencia del interesado, se imponga la sanción que en cada caso proceda.<br><br>En caso de que el infractor citado no presentare el vehículo para la práctica de la visita de inspección en la fecha y hora señaladas, salvo causal comprobada de fuerza mayor o caso fortuito, las multas a que hubiere lugar se aumentarán hasta en el doble y el vehículo podrá ser inmovilizado por la autoridad de tránsito respectiva, hasta tanto el infractor garantice mediante caución la reparación del vehículo.<br><br>Practicada la inspección técnica, el infractor dispondrá de un término de quince (15) días para reparar el vehículo y corregir la falla que haya sido detectada en el centro de diagnóstico y deberá presentarlo, antes del vencimiento de este nuevo término, para la práctica de una nueva inspección con el fin de determinar que los defectos del vehículo, causantes de la infracción a las normas ambientales, han sido corregidos. Vencido el plazo y practicada la nueva revisión, si el vehículo no cumple las normas o es sorprendido en circulación en la vía pública, será inmovilizado.<br><br>Cuando la autoridad de tránsito detecte una ostensible y grave violación de las normas ambientales podrá ordenar al infractor la inmediata revisión técnica del vehículo en un centro de diagnóstico autorizado para la práctica de la inspección técnica.<br><br>Si practicada la inspección técnica se establece que el vehículo cumple las normas ambientales, no habrá lugar a la aplicación de multas.<br><br>Quedan exentos de inspección técnica los vehículos impulsados con motor de gasolina, durante los tres (3) primeros meses de vigencia del certificado de movilización, a menos que incurran en flagrante y ostensible violación de las normas ambientales.<br><br>No habrá lugar a inspección técnica en casos de infracción a las normas ambientales por emisión de polvo, partículas, o humos provenientes de la carga descubierta de vehículos automotores.<br><br>En tal caso, el agente de tránsito ordenará la detención del vehículo y entregará al infractor un comparendo o boleta de citación para que comparezca ante la autoridad de tránsito competente, a una audiencia en la que se decidirá sobre la imposición de la sanción que proceda.<br><br>Los agentes de tránsito podrán inmovilizar hasta por veinticuatro (24) horas, debiendo informar de ello a la autoridad de tránsito competente, los vehículos que ocasionen emisiones fugitivas provenientes de la carga descubierta, hasta tanto se tomen por el infractor las medidas apropiadas para impedir dichas emisiones, sin perjuicio de la aplicación de las demás sanciones que correspondan.<br><br>**Parágrafo 2°.** Para efectos del presente código, y salvo disposición contraria, la multa debe entenderse establecida en salarios mínimos diarios legales vigentes (smdlv). | A los efectos de lo descrito en este código, se entenderá como infracciones ambientales; el uso de un vehículo para arrojar sustancias contaminantes, residuos de construcción y excavación, o desechos en lugares no autorizados para ello, así como realizar con un vehículo cualquier acción que deteriore, dañe o altere los cuerpos de agua, zonas de ronda hídrica y áreas de manejo y preservación ambiental en cualquier forma. También se considera infracción ambiental, captar y/o transportar agua en cantidades mayores de cien (100) galones de fuentes hídricas sin la autorización correspondiente, transportar residuos de construcción y excavación en vehículos automotores diferentes a los designados para tal fin, transportar especímenes, productos o partes de fauna y flora protegida por la normativa vigente sin el permiso de la autoridad competente.<br>**Parágrafo 2°.** Para efectos del presente código, y salvo disposición contraria, la multa debe entenderse establecida en Salarios Mínimos Diarios Legales Vigentes (SMDLV).<br>**Parágrafo 3°.** Serán exentos de inspección técnica en vía los vehículos automotores que tengan vigente el certificado de revisión tecno mecánica obligatoria, a menos que incurran en flagrante y ostensible violación de las normas de emisiones contaminantes y generación de ruido.<br>Ante la detección por parte de la autoridad de tránsito, soportado en evidencia documental o audiovisual, atendiendo lo descrito en los Artículos 25 y 26 de la Resolución 762 de 2022 emitida por el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, de una evidente y grave violación de las normas de emisiones contaminantes y generación de ruido en un vehículo automotor, incluido deflagraciones, detonaciones, resonancia acústica que genere niveles de ruido por encima de los niveles permitidos en este código al acelerar y/o desacelerar bien sea por desperfecciones o alteraciones en el sistema de escape, que no se cumplan las disposiciones sobre dispositivos o accesorios generadores del ruido descritas en este código, que se observen fugas de fluidos del tren motriz, daños o defectos en la carrocería que puedan poner en riesgo a los demás actores de la vía, vidrios panorámicos rotos o vencidos, cocuyos en funcionamiento pero rotos, deberá, la autoridad de tránsito, ordenar al presunto infractor la realización de una inspección técnica en un Centro de Diagnóstico Automotriz (CDA) autorizado con el fin de comprobar que la causa de dicho procedimiento haya sido subsanada. El presunto infractor dispondrá de ocho (8) días hábiles para llevar a cabo la inspección técnica y un día (1) hábil adicional para solicitar la cita de comparecencia ante el organismo de tránsito correspondiente que se realizará únicamente de manera virtual. Con base en el resultado de la inspección, y al no haber sido subsanada la causa que generó dicho requerimiento, se impondrá una multa de treinta Salarios Mínimos Diarios legales Vigentes (30 SMDLV). Asimismo, se otorgarán quince (15) días adicionales para corregir el motivo causal y presentarse nuevamente al Centro de Diagnóstico Automotriz para su certificación. En caso de no realizar las inspecciones aquí descritas dentro de los plazos estipulados o no conseguir la certificación requerida, la multa se duplicará y, si el vehículo es sorprendido circulando, será inmovilizado. Esto sin perjuicio de la vigencia del certificado de la obligatoria revisión técnico-mecánica y de gases.<br>Las autoridades encargadas de la vigilancia y el control del cumplimiento de las normas de tránsito y transporte tendrán a su cargo vigilar y controlar el cumplimiento de las disposiciones ambientales, de emisiones contaminantes y generación de ruido, aplicables a vehículos automotores. Para el cumplimiento de estas funciones las autoridades competentes tomarán las medidas necesarias en su jurisdicción. |

Es importante que las sanciones evolucionen y se adapten al entorno actual. La claridad sobre la aplicación de la retención preventiva de la licencia de conducción responde a la necesidad de fortalecer la seguridad vial y garantizar el cumplimiento de las normas establecidas. Esta medida se debe implementar con el propósito de facilitar una respuesta adecuada ante situaciones en las que se justifique la suspensión o cancelación de la licencia de conducción, asegurando así que los conductores que representen un riesgo sean controlados de manera efectiva.

La norma debe permitir la retención tanto física como administrativa en casos donde el titular se niegue a entregar su licencia o intente evadir su responsabilidad. Esta acción es esencial para prevenir situaciones que puedan comprometer la seguridad de otros actores en la vía. Además, al establecer obligaciones claras para los agentes de tránsito, se busca asegurar una comunicación eficiente con los organismos correspondientes y un registro oportuno en el RUNT, lo que contribuye a un sistema más organizado y responsable.

En resumen, esta norma tiene como objetivo proteger a todos los usuarios de las vías mientras se resuelve cualquier situación que haya llevado a la retención, promoviendo así un entorno más seguro y ordenado en el tránsito.

Es fundamental que se establezcan de manera precisa y detallada las infracciones que afectan directamente al medio ambiente en el contexto de la normativa de tránsito. La claridad en la identificación de estas infracciones es esencial para asegurar una aplicación justa y efectiva de las sanciones correspondientes.

La protección del medio ambiente debe ser una prioridad en nuestras políticas de tránsito, ya que muchos comportamientos irresponsables pueden tener un impacto negativo significativo en nuestro entorno. Por ejemplo, los daños a la fauna y flora y el vertido

inadecuado de residuos son acciones que no solo ponen en riesgo la salud pública, sino que también deterioran nuestros recursos naturales.

Al especificar las infracciones ambientales específicas dentro del código de tránsito, se facilitará la labor de las autoridades de tránsito y se promoverá un mayor cumplimiento por parte de los conductores. Esto no solo contribuirá a la conservación de la naturaleza, sino que también generará conciencia entre los ciudadanos sobre la importancia de actuar responsablemente.

Además, contar con una lista clara y accesible de infracciones ambientales ayudará a prevenir confusiones y malentendidos entre los conductores sobre lo que se considera una acción sancionable sobre este tema. Esto fomentará un ambiente de respeto hacia las normas y una mayor colaboración por parte de la comunidad para proteger nuestro entorno.

En resumen, la modificación de la norma para incluir una definición clara de las infracciones ambientales en el ámbito del tránsito es un paso necesario hacia un sistema más eficiente y responsable. Solo así podremos garantizar un futuro más sostenible para nuestras generaciones venideras.

Igualmente, es importante establecer la protección que deben tener los propietarios de los vehículos que realicen la revisión tecno-mecánica obligatoria ante los controles de las autoridades de tránsito. Se debe respetar la buena fe de estos propietarios y el propósito del certificado correspondiente a dicha revisión.

Por otro lado, es fundamental definir un procedimiento claro para los vehículos que, a pesar de contar con el certificado de revisión vigente, puedan ser identificados mediante una revisión visual o mediante medios técnicos como aquellos que no cumplen ostensiblemente

con las normas en cuanto a emisiones contaminantes u otras obligaciones necesarias para poder circular.

**Artículo 47.** Sustituye el texto del Artículo 123 de la Ley 769 de 2.002 e incorpora los parágrafos 1° y 2° de la siguiente manera:

| ARTÍCULO VIGENTE | ARTÍCULO MODIFICADO |
|---|---|
| **Artículo 123.** *Amonestación*. Las autoridades de tránsito podrán amonestar a los infractores. La amonestación consiste en la asistencia a cursos obligatorios de educación vial. El infractor que incumpla la citación al curso será sancionado con multa equivalente a cinco (5) salarios mínimos. | **Artículo 123. AMONESTACION.** Se establece la amonestación como sanción para ciertas infracciones de tránsito, la cual consiste en la obligatoriedad para el infractor de asistir y aprobar un curso pedagógico de educación vial en un plazo máximo de veinte (20) días hábiles contados a partir de la fecha de aceptación por parte del infractor o que se declare cometida la infracción en la diligencia de comparecencia. En caso de incumplimiento o reprobación del curso, el infractor sancionado deberá pagar una multa equivalente a quince Salarios Mínimos Diarios Legales Vigentes (15 SMLDV). Esta medida se aplicará según lo estipulado en el presente código.<br>**Parágrafo 1°.** Los cursos aquí nombrados deberán ser cursados y aprobados bajo las mismas características y condiciones enumeradas en los artículos 136 y 136 A de este código. El infractor tendrá un máximo de tres (3) oportunidades para realizar la evaluación, y en caso de no aprobar en dichas ocasiones, deberá cancelar el cien por ciento (100%) del valor de la multa al organismo de tránsito correspondiente sin derecho a devolución alguna por concepto de lo cancelado por el curso en mención. En esta situación, los intereses moratorios comenzarán a correr a partir de los veinte (20) días hábiles posteriores a la aceptación del infractor o a la declaración de la comisión de la infracción durante la comparecencia.<br>**Parágrafo 2°.** El valor de los cursos a que refiere este Artículo, será del 25% de quince (15) (SMLDV), más los pagos a terceros definidos por el Ministerio de Transporte y los impuestos aplicables. No será necesario cancelar ningún excedente al organismo de tránsito correspondiente para acceder a ellos. |

La modificación de esta norma de tránsito que convierta las amonestaciones en oportunidades de aprendizaje es fundamental para mejorar la seguridad vial y fomentar una cultura de responsabilidad entre los conductores. Muchas infracciones leves son el resultado de un desconocimiento o desinformación sobre las normas de tránsito. Por ello, transformar estas amonestaciones en un medio para reforzar el conocimiento puede tener un impacto positivo significativo en la conducta de los conductores.

Esta norma debe establecer que, al recibir una amonestación por infracciones leves, los conductores se vean obligados a cursar y aprobar en programas educativos o talleres sobre normas de tránsito y seguridad vial. De esta manera, no solo se sanciona la infracción, sino

que también se ofrece a los infractores la oportunidad de revalidar los conocimientos que todo conductor debe poseer y corregir su comportamiento. Este enfoque educativo contribuirá a crear una conciencia más profunda sobre la importancia del respeto a las normas viales, lo cual es esencial para garantizar la seguridad de todos los usuarios de la vía.

Para asegurar que este proceso cumpla su objetivo, es necesario asociar la amonestación como sanción a las obligaciones establecidas por las normas para certificar su cumplimiento. Esto implica que los conductores deberán demostrar su participación y compromiso en estos programas como parte del proceso administrativo relacionado con su infracción. Al hacerlo, se fomentará un compromiso real hacia el aprendizaje y la mejora continua en la conducción.

**Artículo 48.** Adiciona el Artículo 123A a la Ley 769 de 2.002 de la siguiente manera:

> **"Artículo 123A. COMPARENDO PEDAGOGICO CONDICIONAL. Se establece el Comparendo Pedagógico Condicional como sanción aplicable únicamente durante los primeros quince (15) días calendario siguientes a la entrada en vigencia de nuevas normas o resoluciones en materia de tránsito, tanto a nivel nacional como territorial.**
> **Una vez impuesto el comparendo, el infractor deberá asistir a una charla pedagógica sobre normas de tránsito en el Organismo de Tránsito competente o en el lugar que este designe, dentro de los veinte (20) días hábiles contados a partir de la fecha de aceptación por parte del infractor o que se declare cometida la infracción en la diligencia de comparecencia. En caso de no cumplir con esta obligación, el infractor estará obligado a pagar el monto total de la multa correspondiente, sin derecho a la reducción estipulada en el Artículo 136 de este código. Los intereses moratorios comenzarán a correr a partir de los veinte (20) días hábiles posteriores a la aceptación del infractor o a la declaración de la comisión de la infracción durante la comparecencia.**
> **Los organismos de tránsito podrán cobrar por la realización de dicha charla hasta un Salario Mínimo Diario Legal Vigente (1 SMDLV) más los pagos a terceros definidos por el Ministerio de Transporte y los impuestos aplicables. Además, si el infractor reincide en la misma infracción durante el año siguiente a la fecha en que se cometió la infracción inicial, el valor de la multa se duplicará."**

La creación del comparendo pedagógico condicional es la respuesta a la necesidad de establecer un sistema de sanción que sea equilibrado y justo, en un contexto donde las normas de tránsito cambien, sea a nivel nacional o territorial. Actualmente, las condiciones en que se implementan las sanciones los primeros días de vigencia de las modificaciones a estas normativas suelen ser impuestas de manera unilateral por las autoridades competentes, lo que genera confusión e incertidumbre entre los conductores. Esta situación

no solo afecta la comprensión de las nuevas reglas, sino que también puede llevar a sanciones desproporcionadas para aquellos que simplemente desconocen los cambios.

El comparendo pedagógico condicional se propone como una herramienta que permitirá informar adecuadamente a los conductores sobre el incumplimiento de nuevas normas. En lugar de aplicar sanciones inmediatas y severas, este mecanismo brindaría una oportunidad para educar y sensibilizar a los conductores acerca de las nuevas regulaciones. Al recibir un comparendo pedagógico, los infractores tendrían la posibilidad de aprender sobre los cambios normativos y comprender su importancia en la promoción de la seguridad vial.

Además, este tipo de comparendo no solo cumple una función informativa, sino que también actúa como un mecanismo sancionador mas severo en caso de reincidencia. Si un conductor vuelve a cometer la misma infracción una vez que la nueva norma está plenamente vigente, el comparendo pedagógico se transformaría en una sanción efectiva. De esta manera, se fomentaría una cultura de responsabilidad y aprendizaje continuo entre los usuarios de la vía.

Implementar el comparendo pedagógico condicional contribuiría así a crear un entorno más equitativo y comprensivo en el ámbito del tránsito. No solo se trata de imponer sanciones, sino también de educar y empoderar a los conductores para que respeten las normas y contribuyan a una movilidad más segura para todos. Este enfoque proactivo hacia la educación vial es esencial para construir una sociedad más consciente y respetuosa con las normas de tránsito.

**Artículo 49.** Sustituye el texto del parágrafo del Artículo 124 de la Ley 769 de 2.002, de la siguiente manera:

| ARTÍCULO VIGENTE | ARTÍCULO MODIFICADO |
|---|---|
| **Artículo 124.** *Reincidencia.* En caso de reincidencia se suspenderá la licencia de conducción por un término de seis meses, en caso de una nueva reincidencia se doblará la sanción.<br><br>**Parágrafo.** Se considera reincidencia el haber cometido más de una falta a las normas de tránsito en un periodo de seis meses. | **Artículo 124. REINCIDENCIA.** En caso de reincidencia se suspenderá la licencia de conducción por un término de seis meses, en caso de una nueva reincidencia se doblará la sanción.<br>**Parágrafo.** Se considera conductor reincidente en los siguientes casos:<br>a. Quien incurra más de dos (2) veces en un periodo de doce (12) meses en la misma o en asocio de las siguientes infracciones a las normas de tránsito referidas en el Artículo 131 de este código; en el literal B, numerales 3, 8 y 17; en el literal C, numerales 1, 12, 13, 20, 21, 23, 34 y 36; en el literal D, numerales 3, 7, 9, 10, 11 y 14; y todos los numerales de los literales E.<br>b. Quien incurra, en asocio de las infracciones a las normas de tránsito descritas en el literal a. con las demás infracciones de tránsito descritas en el Artículo 131 de este código mas de dos (2) veces en un periodo de seis (6) meses.<br>c. Quien incurra más de dos (2) veces en infracciones a las normas de tránsito aparte de las enumeradas en el literal a. en un periodo de tres (3) meses. |

La necesidad de establecer la sanción a la reincidencia en infracciones de tránsito de manera mas objetiva es fundamental para garantizar un sistema de justicia equilibrado y equitativo. En la actualidad, esta sanción se aplica de manera general, lo que puede llevar a decisiones desproporcionadas que no reflejan adecuadamente la gravedad de las conductas cometidas ni el contexto del infractor.

Al aplicar esta sanción sin considerar las circunstancias específicas de cada caso, se corre el riesgo de desincentivar el cumplimiento de las normas de tránsito en lugar de promover una cultura vial responsable. Las sanciones deben ser una herramienta efectiva para corregir comportamientos, pero también deben ser justas y proporcionales a la infracción cometida. Esto no solo beneficiará a los conductores, sino que también contribuirá a mejorar la seguridad vial en nuestras comunidades.

Un ejemplo de la necesidad de modificar esta norma es lo que ocurre en la ciudad de Bogotá D.C., donde muchos conductores incurren en reincidencia según los términos de la normativa actual. Sin embargo, la administración es incapaz de sancionar a todos los infractores debido a limitaciones operativas y administrativas. Esta situación genera una

injusticia, ya que algunos son sancionados mientras que otros, en las mismas condiciones, no lo son.

La implementación de esta norma que establece criterios claros y objetivos para la sanción por reincidencia permitirá un enfoque más justo. De esta manera, se logrará un equilibrio entre la necesidad de sancionar adecuadamente y el derecho del ciudadano a ser tratado con equidad.

Además, al contar con un sistema más objetivo, se fomentará la confianza entre administración y administrados. Los conductores estarán más dispuestos a respetar las normas si saben que las sanciones son aplicadas de manera justa y razonable. Esto también puede contribuir a una mayor educación vial, ya que los infractores entenderán mejor las consecuencias de sus acciones y estarán motivados para cambiar su comportamiento.

**Artículo 50.** Sustituye el texto y el parágrafo 3° del Artículo 125 de la Ley 769 de 2.002, adiciona sus Parágrafos 2° y 6° e incorpora los Parágrafos 8°, 9°,10°, 11° y 12° de la siguiente manera:

| ARTÍCULO VIGENTE | ARTÍCULO MODIFICADO |
|---|---|
| **Artículo 125.** *Inmovilización*. La inmovilización en los casos a que se refiere este código, consiste en suspender temporalmente la circulación del vehículo por las vías públicas o privadas abiertas al público. Para tal efecto, el vehículo será conducido a parqueaderos autorizados que determine la autoridad competente, hasta que se subsane o cese la causa que le dio origen, a menos que sea subsanable en el sitio que se detectó la infracción.<br><br>**Parágrafo 1º.** El propietario o administrador del parqueadero autorizado utilizado para este fin, que permita la salida de un vehículo inmovilizado por infracción de las normas de tránsito, sin orden de la autoridad competente, incurrirá en multa de cincuenta (50) salarios mínimos legales mensuales vigentes. Si se tratare de parqueadero autorizado no oficial, incurrirá además en suspensión o cancelación de la autorización del patio, parqueadero autorizado de acuerdo con la gravedad de la falta.<br><br>En todo caso, el ingreso del vehículo al lugar de inmovilización deberá hacerse previo inventario de los elementos contenidos en él y descripción del estado exterior. Este mismo procedimiento se | **Artículo 125. INMOVILIZACION.** La inmovilización en los casos a que se refiere este código, consiste en suspender temporalmente la circulación del vehículo por las vías públicas o privadas abiertas al público. Para tal efecto, el vehículo será conducido a parqueaderos autorizados que determine la autoridad competente.<br>La autoridad de tránsito deberá realizar la retención preventiva del vehículo por un término máximo de sesenta (60) minutos, sin llevarlo a patios oficiales, cuando se presente la comisión de una infracción que, de acuerdo con lo previsto en el Código Nacional de Tránsito, impida que el vehículo transite, pero que sea subsanable en el lugar donde se realice el procedimiento. Esto tiene como objetivo permitir al presunto infractor subsanar la causa que dio origen a la inmovilización. En caso de no lograr subsanar dicha causa durante este plazo, el vehículo será trasladado a los patios o parqueaderos autorizados.<br>Los agentes de tránsito podrán retener preventivamente, por un período máximo de veinticuatro (24) horas, los vehículos que generen emisiones fugitivas provenientes de la carga, que excedan el peso bruto vehicular permitido o que la carga no esté lo suficientemente sujetada para garantizar la seguridad de los |

| | |
|---|---|
| hará a la salida del vehículo. En caso de diferencias entre el inventario de recibo y el de entrega, el propietario o administrador del parqueadero autorizado incurrirá en multa de veinte (20) salarios mínimos legales mensuales vigentes y, adicionalmente, deberá responder por los elementos extraviados, dañados o averiados del vehículo.<br><br>**Parágrafo 2º.** La orden de entrega del vehículo se emitirá por la autoridad de tránsito competente, previa comprobación directa de haberse subsanado la causa que motivó la inmovilización. La orden de entrega se ejecutará a favor del propietario del vehículo o al infractor, quien acreditará tal calidad con la exhibición de medios de prueba documentales.<br><br>**Parágrafo 3º.** En el caso de vehículos de servicio público, cuando no sea posible subsanar la falta por encontrarse el vehículo retenido, la autoridad de tránsito podrá ordenar la entrega al propietario o infractor previa suscripción de un acta en la cual se comprometa a subsanarla en un plazo no mayor a cinco días. Copia del acta se remitirá a la Empresa de Transporte Público a la cual se encuentre afiliado el vehículo.<br><br>El incumplimiento del compromiso suscrito por el propietario o infractor dará lugar a una multa de veinte (20) salarios mínimos legales mensuales vigentes a cargo del propietario.<br><br>**Parágrafo 4º.** En el caso de inmovilización de vehículos de servicio público, la empresa transportadora responderá como deudor solidario de las obligaciones que se contraigan, entre ellas las derivadas de la prestación del servicio de grúa y parqueaderos.<br><br>La inmovilización o retención a que hacen referencia las normas de transporte se regirán por el procedimiento establecido en este artículo.<br><br>**Parágrafo 5º.** Cuando el vehículo no sea llevado a parqueaderos autorizados la inmovilización se hará bajo la responsabilidad del propietario del vehículo o del infractor, para lo cual, el agente de tránsito notificará al propietario o administrador del parqueadero autorizado.<br><br>**Parágrafo 6º.** El propietario del vehículo será el responsable del pago al administrador o al propietario del parqueadero por el tiempo que estuvo inmovilizado el vehículo.<br><br>**Parágrafo 7º.** Los parqueaderos autorizados deben ser aprobados por el organismo de tránsito correspondiente en resolución que determinará lo atinente. | actores viales. Esta medida deberá ser informada a la autoridad de tránsito competente. La retención preventiva se mantendrá hasta que el infractor tome las medidas adecuadas para evitar dichas emisiones, realice el trasbordo del exceso de peso o sujete de forma segura la carga, sin perjuicio de la aplicación de otras sanciones correspondientes. En su defecto será trasladado a los patios o parqueaderos autorizados.<br>En aquellos casos en que el Código Nacional de Tránsito determinó en forma expresa la inmovilización del vehículo, esta deberá realizarse con el traslado del vehículo a patios oficiales.<br>**Parágrafo 1°.** El propietario o administrador del parqueadero autorizado utilizado para este fin, que permita la salida de un vehículo inmovilizado por infracción de las normas de tránsito, sin orden de la autoridad competente, incurrirá en multa de cincuenta (50) salarios mínimos legales mensuales vigentes. Si se tratare de parqueadero autorizado no oficial, incurrirá además en suspensión o cancelación de la autorización del patio, parqueadero autorizado de acuerdo con la gravedad de la falta.<br>En todo caso, el ingreso del vehículo al lugar de inmovilización deberá hacerse previo inventario de los elementos contenidos en él y descripción del estado exterior. Este mismo procedimiento se hará a la salida del vehículo. En caso de diferencias entre el inventario de recibo y el de entrega, el propietario o administrador del parqueadero autorizado incurrirá en multa de veinte (20) salarios mínimos legales mensuales vigentes y, adicionalmente, deberá responder por los elementos extraviados, dañados o averiados del vehículo.<br>**Parágrafo 2°.** La orden de entrega del vehículo se emitirá por la autoridad de tránsito competente a favor del propietario del vehículo o al infractor, quien acreditará tal calidad con la exhibición de medios de prueba documentales. En ningún caso la entrega del vehículo estará condicionada al pago de multas por infracciones de tránsito.<br>**Parágrafo 3°.** En caso de que no sea posible subsanar la falta debido a que el vehículo se encuentre retenido, la autoridad de tránsito ordenará la entrega del vehículo al propietario o infractor para que pueda ser retirado por sus propios medios. Esto se llevará a cabo previa suscripción de un acta en la cual se comprometa a subsanar la falta en un plazo no mayor a cinco (5) días hábiles. Cuando el vehículo sea de servicio público, se remitirá una copia del acta a la Empresa de Transporte Público a la cual se encuentre afiliado el vehículo. Se considerará como incumplimiento grave sí, luego de transcurridos cinco (5) días hábiles desde la entrega del vehículo y durante el período inmediato de vigencia de la revisión tecno mecánica obligatoria, el vehículo es sorprendido circulando sin haber corregido la infracción que originó su inmovilización inicial. En este caso, se impondrá una multa equivalente a veinte Salarios Mínimos Mensuales Legales Vigentes (20 SMMLV) y se procederá a inmovilizar el vehículo por un período adicional de cinco (5) días.<br>**Parágrafo 4°.** En el caso de inmovilización de vehículos de servicio público, la empresa transportadora responderá como deudor solidario de las obligaciones que se contraigan, entre ellas las derivadas de la prestación del servicio de grúa y parqueaderos.<br>La inmovilización o retención a que hacen referencia las normas de transporte se regirán por el procedimiento establecido en este artículo.<br>**Parágrafo 5°.** Cuando el vehículo no sea llevado a parqueaderos autorizados la inmovilización se hará bajo la responsabilidad del propietario del vehículo o del infractor, para lo cual, el agente de tránsito notificará al propietario o administrador del parqueadero autorizado.<br>**Parágrafo 6°.** El propietario del vehículo será el responsable del pago al administrador o al propietario del parqueadero por el tiempo que estuvo inmovilizado el vehículo. Los organismos de tránsito deberán garantizar horarios de atención todos los días, incluyendo domingos y festivos, para realizar los trámites necesarios de entrega de los vehículos inmovilizados, de lo contrario deberán asumir el costo del parqueadero de los días en que no presten dicho servicio. La solicitud para retirar el vehículo inmovilizado se realizará de forma virtual y deberá ser recepcionada por el organismo de tránsito competente inmediatamente sea presentada por el propietario del vehículo o infractor, y solucionada a más tardar dentro de las veinticuatro (24) horas siguientes. De no ser así, los costos totales por |

| | |
|---|---|
| | concepto de parqueadero estarán a cargo del organismo de tránsito involucrado.<br>**Parágrafo 7°.** Los parqueaderos autorizados deben ser aprobados por el organismo de tránsito correspondiente en resolución que determinará lo atinente.<br>**Parágrafo 8°.** Los automóviles, camionetas, camperos, motocicletas, motocarros, moto triciclos y cuatrimotos que sean inmovilizados deberán ser trasladados de manera individual en grúas tipo plataforma elevadora y sobre el planchón. Los operarios de estas grúas deberán ser competentes, con conocimientos académicos certificados que garanticen el cuidado de los elementos mecánicos de los vehículos inmovilizados. Así mismo deberán contar con elementos rodantes que eviten el arrastre de las ruedas bloqueadas por los frenos de parqueo o elementos mecánicos cuando el vehículo sea subido a la plataforma. En el caso de vehículos que, debido a su tamaño y características, requieran ser trasladados en otro tipo de grúas, se deberán tomar las medidas necesarias para proteger los componentes mecánicos y prevenir cualquier daño durante el traslado. Será obligatorio desconectar el eje de trasmisión de potencia si los ejes de tracción deben rodar durante el traslado. El no cumplimiento de lo descrito en este Parágrafo acarreara una multa al conductor de la grúa que realice el procedimiento de treinta Salarios Mínimos Diarios Legales Vigentes (30 SMDLV).<br>**Parágrafo 9°.** Los vehículos de tracción humana o animal, los cuadriciclos, tricimotos, ciclomotores, motociclos, Moped, vehículos autoequilibrados y bicicletas, triciclos o cuatriciclos con o sin pedaleo asistido podrán ser trasladados en cualquier tipo de vehículo de carga autorizado por el Organismo de Tránsito correspondiente para tal fin, garantizando que se cumpla las obligaciones del transportador enunciadas en las normas que le sean aplicables.<br>**Parágrafo 10°.** Los organismos de tránsito constituirán un fondo rotatorio con recursos provenientes del recaudo por concepto de infracciones de tránsito, cuyo objetivo será garantizar el pago por concepto del servicio de transporte a quien haya sido autorizado por el organismo de tránsito competente para llevar a cabo la inmovilización de vehículos descritos en el Parágrafo 9° de este Artículo, como también vehículos inutilizables o partes de ellos que no se puedan identificar abandonados en la vía y elementos que sin permiso de la autoridad competente la comunidad instale para bloquear o interferir las vías, dentro de los quince (15) días hábiles siguientes de ser realizado.<br>**Parágrafo 11°.** En los casos en que las normas exijan la realización de la Revisión Técnica en Identificación de Automotores, dicha revisión será llevada a cabo por la autoridad competente en los parqueaderos autorizados donde se efectúe la inmovilización del vehículo, en un periodo que no podrá ser superior a setenta y dos (72) horas siguientes a la hora en que se realizó la inmovilización. El costo de este procedimiento será responsabilidad del infractor y/o propietario del vehículo y deberá ser cancelado para cumplir con los requisitos necesarios para solicitar la entrega del vehículo.<br>**Parágrafo 12°.** La inmovilización de un vehículo por transitar en zonas y horarios prohibidos, conforme a este código, se llevará a cabo únicamente en el caso de que la infracción se cometa transitando vías principales, arterias o autopistas. |

La inmovilización de vehículos es una de las sanciones más severas en el ámbito del tránsito, y su aplicación debe garantizar el respeto absoluto a los derechos del ciudadano. Es fundamental que esta medida se implemente únicamente en situaciones de estricta necesidad y siempre bajo las garantías que protegen los derechos fundamentales de las personas afectadas.

Además, es crucial que se prevean medidas adecuadas para el cuidado y la protección de los vehículos inmovilizados. Los ciudadanos deben tener la seguridad de que sus bienes estarán resguardados durante el proceso, evitando así daños o deterioros innecesarios. Esto no solo fomenta un ambiente de confianza entre las autoridades y los ciudadanos, sino que también promueve un sentido de responsabilidad en la aplicación de las normas.

Por otro lado, la inmovilización debe ser una herramienta diligente y eficaz en aquellos casos donde realmente sea necesaria. Es vital que se utilice como un recurso para garantizar el cumplimiento de las normativas viales y no como una medida punitiva desproporcionada. La implementación de criterios claros permitirá a las autoridades actuar con mayor transparencia y legitimidad, lo cual es esencial para mantener el orden y la seguridad en nuestras vías.

Modificar la norma sobre la inmovilización de vehículos es un paso necesario para asegurar que esta sanción se aplique con justicia, respeto y eficacia. Al hacerlo, no solo se protegerán los derechos del ciudadano, sino que también se fortalecerá la confianza en el sistema de tránsito, promoviendo así una cultura vial más responsable.

**Artículo 51.** Sustituye el texto del Artículo 127 de la Ley 769 de 2.002 y de su Parágrafo 3° de la siguiente manera:

| ARTÍCULO VIGENTE | ARTÍCULO MODIFICADO |
|---|---|
| **Artículo 127.** *Del retiro de vehículos mal estacionados.* La autoridad de tránsito, podrá bloquear o retirar con grúa o cualquier otro medio idóneo los vehículos que se encuentren estacionados irregularmente en zonas prohibidas, o bloqueando alguna vía pública o abandonados en áreas destinadas al espacio público, sin la presencia del conductor o responsable del vehículo; si este último se encuentra en el sitio, únicamente habrá lugar a la imposición del comparendo y a la orden de movilizar el vehículo. En el evento en que haya lugar al retiro del vehículo, éste será conducido a un parqueadero autorizado y los costos de la grúa y el parqueadero correrán a cargo del conductor o propietario del vehículo, incluyendo la sanción pertinente.<br><br>**Parágrafo 1º.** Si el propietario del vehículo o el conductor se hace presente en el lugar en donde se ha cometido la infracción, la | **Artículo 127. DEL RETIRO DE VEHÍCULOS MAL ESTACIONADOS.**<br>El vehículo será inmovilizado únicamente en ausencia del conductor si:<br>- Genera congestión vehicular o representa un riesgo inminente para los actores de la vía.<br>- Obstruye la libre circulación de paraderos autorizados, garajes, estacionamientos, pasos peatonales e hidrantes.<br>- Se encuentra estacionado en zonas de seguridad de organismos del estado, zonas de descenso y/o ascenso de pasajeros, de cargue y descargue o de |

| | |
|---|---|
| autoridad de tránsito impondrá el comparendo respectivo y no se procederá al traslado del vehículo a los patios.<br><br>**Parágrafo 2º.** Los municipios contratarán con terceros los programas de operación de grúas y parqueaderos. Estos deberán constituir pólizas de cumplimiento y responsabilidad para todos los efectos contractuales, los cobros por el servicio de grúa y parqueadero serán los que determine la autoridad de tránsito local.<br><br>**Parágrafo 3º.** Los municipios y los organismos de tránsito por sí mismos o a través de un tercero podrán contratar el programa de bloqueo de vehículos a través de los llamados Cepos u otras tecnologías que cumplan con la misma finalidad. Este equipo deberá ser implementado con apoyo de las autoridades de control y aplicado sobre aquellas conductas que ameritan inmovilización.<br><br>El bloqueo del vehículo que incurra en una conducta que amerita la inmovilización, se podrá realizar con el Cepo u otras tecnologías que cumplan con la misma finalidad, previa suscripción de la orden u órdenes de comparendo, según sea el caso.<br><br>El retiro del equipo de bloqueo será efectivo hasta que el propietario, poseedor o tenedor del vehículo subsane la falta y realice el curso de rehabilitación a infractores de las normas de tránsito.<br><br>La Superintendencia de Transporte vigilará lo correspondiente a los cobros por el retiro del equipo de bloqueo. | ingreso y/o salida en terminales de transporte, puertos y aeropuertos.<br>- Se encuentra incumpliendo con el reglamento sobre el horario y costado de estacionamiento descrito en este código.<br>En todo caso, cualquier vehículo que se encuentre estacionado incumpliendo las normas de tránsito y cuyo conductor se ausente por más de seis (6) horas será considerado abandonado y será inmovilizado. En este caso, la autoridad competente procederá a realizar la Revisión Técnica en Identificación de Automotores en el patio autorizado en que se haga efectiva la inmovilización.<br>En el evento en que haya lugar al retiro del vehículo, éste será conducido a un parqueadero autorizado cumpliendo lo descrito en el Artículo 125 de este código y los costos de la grúa y el parqueadero correrán a cargo del conductor o propietario del vehículo, incluyendo la sanción pertinente.<br>**Parágrafo 1º.** Si el propietario del vehículo o el conductor se hace presente en el lugar en donde se ha cometido la infracción, la autoridad de tránsito impondrá el comparendo respectivo y no se procederá al traslado del vehículo a los patios. Esto se dará por entendido una vez el vehículo haya sido separado del piso cumpliendo las normas dictadas en este código en los casos que el traslado se realice en un vehículo de plataforma o cuando se haya desconectado totalmente el eje trasmisor de potencia en los casos que ello sea requerido por las normas existentes.<br>**Parágrafo 2º.** Los municipios contratarán con terceros los programas de operación de grúas y parqueaderos. Estos deberán constituir pólizas de cumplimiento y responsabilidad para todos los efectos contractuales, los cobros por el servicio de grúa y parqueadero serán los que determine la autoridad de tránsito local.<br>**Parágrafo 3º.** Ninguna autoridad de tránsito podrá utilizar cepos, elementos similares o cualquier otra tecnología para bloquear vehículos. |

La normativa vigente sobre la inmovilización de vehículos mal estacionados presenta importantes deficiencias en cuanto a la claridad de los criterios que justifican su aplicación. Esta falta de precisión puede dar lugar a abusos y generar una percepción de injusticia entre los conductores, quienes pueden sentirse afectados con esta sanción sin un fundamento claro. Por lo tanto, es fundamental establecer pautas más definidas que garanticen una aplicación justa y equitativa de esta sanción, teniendo en cuenta el contexto específico de cada conducta.

Además, es necesario prohibir el uso de elementos que bloqueen el libre movimiento de los vehículos mal estacionados. Esta práctica no solo resulta ofensiva al derecho constitucional a la libre locomoción, sino que también puede causar inconvenientes adicionales a otros conductores y ciudadanos. Existen recursos alternativos que pueden cumplir con la función sancionatoria sin afectar el derecho al desplazamiento, lo cual debe ser priorizado en una normativa moderna y justa.

La modificación de esta norma no solo busca proteger los derechos de los ciudadanos, sino también fomentar una convivencia armónica en las vías. Al establecer criterios claros y justos para la inmovilización, se promoverá un ambiente donde las sanciones se perciban como necesarias y legítimas, en lugar de arbitrarias. Esto contribuirá a aumentar la confianza en las autoridades viales y a incentivar un comportamiento más responsable por parte de los conductores.

**Artículo 52.** Sustituye el texto del Artículo 130 de la Ley 769 de 2.002 de la siguiente manera:

| ARTÍCULO VIGENTE | ARTÍCULO MODIFICADO |
|---|---|
| **Artículo 130.** *Gradualidad*. Las sanciones por infracciones a las normas de tránsito se aplicarán teniendo en cuenta la gravedad de la infracción. Para este efecto se tendrá en consideración el grado de peligro tanto para los peatones como para los automovilistas. En caso de fuga se duplicará la multa. | **Artículo 130. GRADUALIDAD.** Solo se podrá sancionar a los actores viales que infrinjan los requisitos o realicen conductas prohibidas establecidas en este código, aplicando las sanciones correspondientes igualmente aquí descritas. La gradualidad de la sanción se determinará durante la audiencia de comparecencia, cuando esta sea solicitada por el posible infractor. En esta diligencia, una vez confirmada la infracción, el operador jurídico evaluará el nivel de peligro generado para los actores de la vía y la propiedad, así como la congestión causada por el infractor. En esta etapa, dicho operador podrá optar por convertir la sanción pecuniaria en un llamado de atención verbal, mantener la sanción sin cambios, convertirla en una amonestación de que trata el Artículo 123 del código si el monto de la multa es igual o superior a quince Salarios Mínimos Diarios Legales Vigentes (15 SMDLV), o en los casos de mayor gravedad rechazar la reducción de la multa descrita en el Artículo 133 del código.<br>En caso de desacato al requerimiento del agente de tránsito, el monto de la multa se duplicará. |

La aplicación de sanciones por infracciones de tránsito debe fundamentarse en un principio de gradualidad que tenga en cuenta la gravedad de cada conducta. Esta gradualidad no solo es necesaria para asegurar que las sanciones sean proporcionales al comportamiento del infractor, sino que también refleja un enfoque más justo y equitativo en el manejo de las conductas viales. Es imperativo que se realice un análisis exhaustivo de los hechos por parte de los operadores jurídicos de los organismos de tránsito, quienes deben evaluar cada caso con objetividad y rigor.

Un aspecto clave en este proceso es garantizar que el presunto infractor tenga la oportunidad de ser escuchado sin ninguna clase de temores. La posibilidad de controvertir los argumentos tanto del posible infractor como de la administración que pretende imponer una sanción no solo es un derecho fundamental, sino que también contribuye a una justicia más efectiva. Este enfoque participativo permite una comprensión más completa de las circunstancias que rodean cada infracción, lo cual puede influir en la decisión, sobre el rigor de la sanción a aplicar.

La implementación de este tipo de procedimientos fortalecerá la confianza en el sistema de tránsito, ya que los ciudadanos verán que las decisiones se toman con base en criterios claros y justos. Al escuchar a ambas partes y considerar el contexto específico en el que ocurrió la infracción, se puede evitar la imposición de sanciones desproporcionadas o injustas.

**Artículo 53.** sustituye el texto del Artículo 131 de la Ley 769 de 2.002 y el Artículo 1° de la Resolución 3027 del 2.010 del Ministerio de Transporte, de la siguiente manera:

| ARTÍCULO VIGENTE | ARTÍCULO MODIFICADO |
|---|---|
| **Artículo 131.** *Multas*. Los infractores de las normas de tránsito serán sancionados con la imposición de multas, de acuerdo con el tipo de infracción así:<br>A. Será sancionado con multa equivalente a cuatro (4) salarios mínimos legales diarios vigentes (SMLDV) el conductor de un vehículo no automotor o de tracción animal que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones:<br>A.1. No transitar por la derecha de la vía.<br>A.2. Agarrarse de otro vehículo en circulación.<br>A.3. Transportar personas o cosas que disminuyan su visibilidad e incomoden la conducción.<br>A.4. Transitar por andenes y demás lugares destinados al tránsito de peatones.<br>A.5. No respetar las señales de tránsito.<br>A.6. Transitar sin los dispositivos luminosos requeridos.<br>A.7. Transitar sin dispositivos que permitan la parada inmediata o con ellos, pero en estado defectuoso.<br>A.8. Transitar por zonas prohibidas.<br>A.9. Adelantar entre dos (2) vehículos automotores que estén en sus respectivos carriles.<br>A.10. Conducir por la vía férrea o por zonas de protección y seguridad.<br>A.11. Transitar por zonas restringidas o por vías de alta velocidad como autopistas y arterias, en este caso el vehículo no automotor será inmovilizado. | **Artículo 131. MULTAS.** Para efectos del presente Artículo se entenderá como vehículos no automotores los siguientes:<br>- vehículos de tracción humana.<br>- Bicicletas, triciclos o cuatriciclos con pedaleo asistido.<br>- Vehículos autoequilibrados.<br>- Vehículos de tracción animal.<br>Los vehículos tipo motociclo, ciclomotor, Moped, cuadriciclo y tricimoto, para todo efecto en este Artículo serán vehículos automotores.<br>El termino "vehículos no automotores destinados al transporte de personas o carga" nombrado en este Artículo, se refiere a triciclos y cuatriciclos de pedaleo asistido o no.<br>Los infractores de las normas de tránsito serán sancionados con la imposición de multas, de acuerdo con el tipo de infracción así:<br>**A. Será sancionado con multa equivalente a cuatro Salarios Mínimos Diarios Legales Vigentes (4 SMDLV), el conductor de un vehículo no automotor, que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones:**<br>A.1. No transitar por la derecha de la vía. Los vehículos no automotores destinados al transporte de personas o carga cuyo conductor no cumpla esta disposición serán inmovilizados. Además, en caso de cometer esta infracción mientras se esté transportando personas, se aplicará al conductor la suspensión de la autorización para transportar personas por un periodo de seis (6) meses, en caso de tenerla. Si el presunto infractor es |

A.12. Prestar servicio público con este tipo de vehículos. Además, el vehículo será inmovilizado por primera vez, por el término de cinco días, por segunda vez veinte días y por tercera vez cuarenta días.
B. Será sancionado con multa equivalente a ocho (8) salarios mínimos legales diarios vigentes (smldv) el conductor y/o propietario de un vehículo automotor que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones:
B.1. Conducir un vehículo sin llevar consigo la licencia de conducción.
B.2. Conducir un vehículo con la licencia de conducción vencida.
B.3. Sin placas, o sin el permiso vigente expedido por autoridad de tránsito.
B.4. Con placas adulteradas.
B.5. Con una sola placa, o sin el permiso vigente expedido por autoridad de tránsito.
B.6. Con placas falsas.
En estos casos los vehículos serán inmovilizados.
B.7. No informar a la autoridad de tránsito competente el cambio de motor o color de un vehículo. En ambos casos, el vehículo será inmovilizado.
B.8. No pagar el peaje en los sitios establecidos.
B.9. Utilizar equipos de sonido a volúmenes que incomoden a los pasajeros de un vehículo de servicio público.
B.10. Conducir un vehículo con vidrios polarizados, entintados u oscurecidos, sin portar el permiso respectivo, de acuerdo a la reglamentación existente sobre la materia.
B.11. Conducir un vehículo con propaganda, publicidad o adhesivos en sus vidrios que obstaculicen la visibilidad.
B.12. No respetar las normas establecidas por la autoridad competente para el tránsito de cortejos fúnebres.
B.13. No respetar las formaciones de tropas, la marcha de desfiles, procesiones, entierros, filas estudiantiles y las manifestaciones públicas y actividades deportivas, debidamente autorizadas por las autoridades de tránsito.
B.14. Remolcar otro vehículo violando lo dispuesto por este código.
B.15. Conducir un vehículo de servicio público que no lleve el aviso de tarifas oficiales en condiciones de fácil lectura para los pasajeros o poseer este aviso deteriorado o adulterado.
B.16. Permitir que en un vehículo de servicio público para transporte de pasajeros se lleven animales u objetos que incomoden a los pasajeros.
B.17. Abandonar un vehículo de servicio público con pasajeros.
B.18. Conducir un vehículo de transporte público individual de pasajeros sin cumplir con lo estipulado en el presente código.
B.19. Realizar el cargue o descargue de un vehículo en sitios y horas prohibidas por las autoridades competentes, de acuerdo con lo establecido en las normas correspondientes.
B.20. Transportar carne, pescado o alimentos fácilmente corruptibles, en vehículos que no cumplan las condiciones fijadas por el Ministerio de Transporte.
B.21. Lavar vehículos en vía pública, en ríos, en canales y en quebradas.
B.22. Llevar niños menores de diez (10) años en el asiento delantero.
B.23. Utilizar radios, equipos de sonido o de amplificación a volúmenes que superen los decibeles máximos establecidos por las autoridades ambientales. De igual forma utilizar pantallas, proyectores de imagen o similares en la parte delantera de los vehículos, mientras esté en movimiento.
C. Será sancionado con multa equivalente a quince (15) salarios mínimos legales diarios vigentes (SMLDV) el conductor y/o propietario de un vehículo automotor que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones:
C.1. Presentar licencia de conducción adulterada o ajena, lo cual dará lugar a la inmovilización del vehículo.
C.2. Estacionar un vehículo en sitios prohibidos.
C.3. Bloquear una calzada o intersección con un vehículo, salvo cuando el bloqueo obedezca a la ocurrencia de un accidente de tránsito.
C.4 Estacionar un vehículo sin tomar las debidas precauciones o sin colocar a la distancia señalada por este código, las señales de peligro reglamentarias.
C.5. No reducir la velocidad según lo indicado por este código, cuando transite por un cruce escolar en los horarios y días de menor de edad, se procederá a inmovilizar el vehículo no automotor y el agente o policía de tránsito solicitará la intervención de la autoridad competente para restablecer los derechos del menor.
A.2. Agarrarse de otro vehículo en circulación. En todo caso se procederá a realizar la inmovilización del vehículo no automotor. En caso de cometer esta infracción mientras se esté transportando personas, se aplicará al conductor la suspensión de la autorización para transportar personas por un periodo de seis (6) meses, en caso de tenerla. Si el presunto infractor es menor de edad, el agente o policía de tránsito solicitará la intervención de la autoridad competente para restablecer los derechos del menor.
A.3. Transportar personas o cosas que disminuyan su visibilidad o pongan en riesgo la seguridad personal en la conducción. Los vehículos no automotores destinados al transporte de personas o carga cuyo conductor incurra en esta infracción, serán inmovilizados. Además, en caso de cometer esta infracción mientras se esté transportando personas, se aplicará al conductor la suspensión de la autorización para transportar personas por un periodo de seis (6) meses, en caso de tenerla. Si el presunto infractor es menor de edad, se procederá a inmovilizar el vehículo no automotor y el agente o policía de tránsito solicitará la intervención de la autoridad competente para restablecer los derechos del menor.
A.4. Transitar por andenes y demás lugares destinados al tránsito de peatones montando el vehículo no automotor. Los conductores de vehículos no automotores destinados al transporte de personas o carga que incurran en esta infracción, aunque no transiten montando el vehículo, serán sancionados y el vehículo será inmovilizado. Además, en caso de cometer esta infracción mientras se esté transportando personas, se les aplicará la suspensión de la autorización para transportar personas por un periodo de seis (6) meses, en caso de tenerla. Si el presunto infractor es menor de edad, se procederá a inmovilizar el vehículo no automotor y el agente o policía de tránsito solicitará la intervención de la autoridad competente para restablecer los derechos del menor.
A.5. No respetar las señales y/o normas de tránsito. Los vehículos no automotores destinados al transporte de personas o carga cuyo conductor incurra en esta infracción, serán sujetos a inmovilización. Además, en caso de cometer esta infracción mientras se esté transportando personas, se aplicará al conductor la suspensión de la autorización para transportar personas por un periodo de seis (6) meses, en caso de tenerla. Si el presunto infractor es menor de edad, se procederá a inmovilizar el vehículo no automotor y el agente o policía de tránsito solicitará la intervención de la autoridad competente para restablecer los derechos del menor.
A.6. Transitar sin los dispositivos luminosos requeridos entre las 18:00 y las 6:00 o cuando las condiciones meteorológicas así lo requieran. Esto es, una luz roja en la parte trasera y una luz blanca o amarilla con enfoque mínimo a dos (2) metros hacia adelante Los vehículos no automotores destinados al transporte de personas o carga cuyo conductor incurra en esta infracción, serán sujetos a inmovilización. Además, en caso de cometer esta infracción mientras se esté transportando personas, se aplicará al conductor la suspensión de la autorización para transportar personas por un periodo de seis (6) meses, en caso de tenerla. Si el presunto infractor es menor de edad, se procederá a inmovilizar el vehículo no automotor y el agente o policía de tránsito solicitará la intervención de la autoridad competente para restablecer los derechos del menor.
A.7. Transitar sin dispositivos que permitan la parada inmediata o con ellos, pero en estado defectuoso. En todo caso el vehículo no automotor, será inmovilizado. Además, en caso de cometer esta infracción mientras se esté transportando personas, se aplicará la suspensión de la autorización para transportar personas por un periodo de seis (6) meses, en caso de tenerla. Si el presunto infractor es menor de edad, el agente o policía de tránsito solicitará la intervención de la autoridad competente para restablecer los derechos del menor.
A.8. Transitar por zonas prohibidas. Los vehículos no automotores destinados al transporte de personas o carga cuyo conductor incurra en esta infracción, serán inmovilizados. Además, en caso de cometer esta infracción mientras se esté transportando personas, se aplicará la suspensión de la

| | |
|---|---|
| funcionamiento de la institución educativa. Así mismo, cuando transite por cruces de hospitales o terminales de pasajeros.<br>C.6. No utilizar el cinturón de seguridad por parte de los ocupantes del vehículo.<br>C.7. Dejar de señalizar con las luces direccionales o mediante señales de mano y con la debida anticipación, la maniobra de giro o de cambio de carril.<br>C.8. Transitar sin los dispositivos luminosos requeridos o sin los elementos determinados en este código.<br>C.9. No respetar las señales de detención en el cruce de una línea férrea, o conducir por la vía férrea o por las zonas de protección y seguridad de ella.<br>C.10. Conducir un vehículo con una o varias puertas abiertas.<br>C.11. No portar el equipo de prevención y seguridad establecido en este código o en la reglamentación correspondiente.<br>C.12 Proveer de combustible un vehículo automotor con el motor encendido.<br>C.13 Conducir un vehículo automotor sin las adaptaciones pertinentes, cuando el conductor padece de limitación física.<br>C.14 Transitar por sitios restringidos o en horas prohibidas por la autoridad competente. Además, el vehículo será inmovilizado.<br>C.15 Conducir un vehículo, particular o de servicio público, excediendo la capacidad autorizada en la licencia de tránsito o tarjeta de operación.<br>C.16 Conducir un vehículo escolar sin el permiso respectivo o los distintivos reglamentarios, además el vehículo será inmovilizado.<br>C.17 Circular con combinaciones de vehículos de dos (2) o más unidades remolcadas, sin autorización especial de autoridad competente.<br>C.18 Conducir un vehículo autorizado para prestar servicio público con el taxímetro dañado, con los sellos rotos o etiquetas adhesivas con calibración vencida o adulteradas o cuando se carezca de él, o cuando aún teniéndolo, no cumpla con las normas mínimas de calidad y seguridad exigidas por la autoridad competente o este no esté en funcionamiento, además el vehículo será inmovilizado.<br>C.19 Dejar o recoger pasajeros en sitios distintos de los demarcados por las autoridades.<br>C.20 Conducir un vehículo de carga en que se transporten materiales de construcción o a granel sin las medidas de protección, higiene y seguridad ordenadas. Además el vehículo será inmovilizado.<br>C.21 No asegurar la carga para evitar que se caigan en la vía las cosas transportadas. Además, se inmovilizará el vehículo hasta tanto se remedie la situación.<br>C.22 Transportar carga de dimensiones superiores a las autorizadas sin cumplir con los requisitos exigidos. Además, el vehículo será inmovilizado hasta que se remedie dicha situación.<br>C.23 Impartir en vías públicas al público enseñanza práctica para conducir, sin estar autorizado para ello.<br>C.24 Conducir motocicleta sin observar las normas establecidas en el presente código.<br>C.25 Transitar, cuando hubiere más de un carril, por el carril izquierdo de la vía a velocidad que entorpezca el tránsito de los demás vehículos.<br>C.26 Transitar en vehículos de 3.5 o más toneladas por el carril izquierdo de la vía cuando hubiere más de un carril.<br>C.27 Conducir un vehículo cuya carga o pasajeros obstruyan la visibilidad del conductor hacia el frente, atrás o costados, o impidan el control sobre el sistema de dirección, frenos o seguridad. Además el vehículo será inmovilizado.<br>C.28 Hacer uso de dispositivos propios de vehículos de emergencia, por parte de conductores de otro tipo de vehículos.<br>C.29 Conducir un vehículo a velocidad superior a la máxima permitida.<br>C.30 No atender una señal de ceda el paso.<br>C.31 No acatar las señales o requerimientos impartidos por los agentes de tránsito.<br>C.32. No respetar el paso de peatones que cruzan una vía en sitio permitido para ellos o no darles la prelación en las franjas para ello establecidas.<br>C.33 Poner un vehículo en marcha sin las precauciones para evitar choques.<br>C.34 Reparar un vehículo en las vías públicas, parque o acera, o hacerlo en caso de emergencia, sin atender el procedimiento señalado en este código. | autorización para transportar personas por un periodo de seis (6) meses, en caso de tenerla. Si el presunto infractor es menor de edad, se procederá a inmovilizar el vehículo no automotor y el agente o policía de tránsito solicitará la intervención de la autoridad competente para restablecer los derechos del menor.<br>A.9. Adelantar entre dos (2) vehículos automotores que transiten en sus respectivos carriles. Los vehículos no automotores destinados al transporte de personas o carga cuyo conductor incurra en esta infracción, serán sujetos a inmovilización. Además, en caso de cometer esta infracción mientras se esté transportando personas, se aplicará la suspensión de la autorización para transportar personas por un periodo de seis (6) meses, en caso de tenerla. Si el presunto infractor es menor de edad, se procederá a inmovilizar el vehículo no automotor y el agente o policía de tránsito solicitará la intervención de la autoridad competente para restablecer los derechos del menor.<br>A.10. Conducir por la vía férrea o por zonas de protección y seguridad. Los vehículos no automotores destinados al transporte de personas o carga cuyo conductor incurra en esta infracción, serán inmovilizados. Además, en caso de cometer esta infracción mientras se esté transportando personas, se aplicará la suspensión de la autorización para transportar personas por un periodo de seis (6) meses, en caso de tenerla. Si el presunto infractor es menor de edad, se procederá a inmovilizar el vehículo no automotor y el agente o policía de tránsito solicitará la intervención de la autoridad competente para restablecer los derechos del menor.<br>A.11. Transitar por zonas restringidas o por vías de alta velocidad como autopistas vías principales y arterias. Los vehículos no automotores destinados al transporte de personas o carga cuyo conductor incurra en esta infracción, serán inmovilizados. Además, en caso de cometer esta infracción mientras se esté transportando personas, se aplicará la suspensión de la autorización para transportar personas por un periodo de seis (6) meses, en caso de tenerla. Si el presunto infractor es menor de edad, se procederá a inmovilizar el vehículo no automotor y el agente o policía de tránsito solicitará la intervención de la autoridad competente para restablecer los derechos del menor.<br>A.12. Quien preste servicio público con vehículos de este tipo sin la debida autorización por parte de la autoridad competente. Quien infrinja esta disposición también será sancionado con la inmovilización del vehículo. Además, el infractor quedará inhabilitado para solicitar la autorización para prestar este tipo de servicio por un periodo de un (1) año, en caso de que ello fuera posible. La duración de la inmovilización será de cinco días en la primera ocasión, veinte días en la segunda, y cuarenta días en la tercera. En caso de que el presunto infractor sea menor de edad, el agente o policía de tránsito solicitará a la autoridad competente su intervención para que le sean reestablecidos los derechos al menor.<br>A.13. Quien genere daño en cosa ajena por no acatar las normas de tránsito, actuar con imprudencia al conducir o falta de pericia. En todo caso, el vehículo no automotor implicado será inmovilizado. Además, en caso de cometer esta infracción mientras se esté transportando personas, se aplicará la suspensión de la autorización para transportar personas por un periodo de seis (6) meses, en caso de tenerla. En caso de que el presunto infractor sea menor de edad, el agente o policía de tránsito solicitará a la autoridad competente su intervención para que le sean reestablecidos los derechos al menor.<br>A.14. Por conducir un vehículo no automotor bajo efectos del alcohol o sustancias psicotrópicas. En todo caso se procederá a realizar la inmovilización del vehículo. Además, en caso de cometer esta infracción mientras se esté transportando personas, la multa se duplicará y se aplicará la suspensión de la autorización para transportar personas por un periodo de tres (3) años, en caso de tenerla y por el mismo tiempo quedará inhabilitado para solicitarla, si ello fuera posible. En caso de que el presunto infractor sea menor de edad, el agente o policía de tránsito solicitará a la autoridad competente su intervención para que le sean reestablecidos los derechos al menor.<br>A.15. Por conducir o transportar personas sin usar los elementos de protección personal o en condiciones y/o acciones que generen riesgo a la integridad física de los actores de la vía. Los vehículos no automotores destinados al transporte de personas o carga que incurran en esta infracción, serán inmovilizados. Además, en caso de cometer esta infracción mientras se esté |

C.35 No realizar la revisión técnico-mecánica en el plazo legal establecido o cuando el vehículo no se encuentre en adecuadas condiciones técnico-mecánicas o de emisiones contaminantes, aun cuando porte los certificados correspondientes, además el vehículo será inmovilizado.
C.36 Transportar carga en contenedores sin los dispositivos especiales de sujeción. El vehículo será inmovilizado.
C.37 Transportar pasajeros en el platón de una camioneta picó o en la plataforma de un vehículo de carga, trátese de furgón o plataforma de estacas.
C.38 Usar sistemas móviles de comunicación o teléfonos instalados en los vehículos al momento de conducir, exceptuando si estos son utilizados con accesorios o equipos auxiliares que permitan tener las manos libres.
C. 39. Vulnerar las reglas de estacionamiento contenidas en el artículo 77 de este Código.
D. Será sancionado con multa equivalente a treinta (30) salarios mínimos legales diarios vigentes (smldv) el conductor y/o propietario de un vehículo automotor que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones:
D.1. Guiar un vehículo sin haber obtenido la licencia de conducción correspondiente. Además, el vehículo será inmovilizado en el lugar de los hechos, hasta que este sea retirado por una persona autorizada por el infractor con licencia de conducción.
D.2. Conducir sin portar los seguros ordenados por la ley. Además, el vehículo será inmovilizado.
D.3. Transitar en sentido contrario al estipulado para la vía, calzada o carril. En el caso de motocicletas se procederá a su inmovilización hasta tanto no se pague el valor de la multa o la autoridad competente decida sobre su imposición en los términos de los artículos 135 y 136 del Código Nacional de Tránsito.
D.4. No detenerse ante una luz roja o amarilla de semáforo, una señal de "PARE" o un semáforo intermitente en rojo. En el caso de motocicletas se procederá a su inmovilización hasta tanto no se pague el valor de la multa o la autoridad competente decida sobre su imposición en los términos de los artículos 135 y 136 del Código Nacional de Tránsito.
D.5. Conducir un vehículo sobre aceras, plazas, vías peatonales, separadores, bermas, demarcaciones de canalización, zonas verdes o vías especiales para vehículos no motorizados. En el caso de motocicletas se procederá a su inmovilización hasta tanto no se pague el valor de la multa o la autoridad competente decida sobre su imposición en los términos de los artículos 135 y 136 del Código Nacional de Tránsito.
D.6. Adelantar a otro vehículo en berma, túnel, puente, curva, pasos a nivel y cruces no regulados o al aproximarse a la cima de una cuesta o donde la señal de tránsito correspondiente lo indique. En el caso de motocicletas se procederá a su inmovilización hasta tanto no se pague el valor de la multa o la autoridad competente decida sobre su imposición en los términos de los artículos 135 y 136 del Código Nacional de Tránsito.
D.7. Conducir realizando maniobras altamente peligrosas e irresponsables que pongan en peligro a las personas o las cosas. En el caso de motocicletas se procederá a su inmovilización hasta tanto no se pague el valor de la multa o la autoridad competente decida sobre su imposición en los términos de los artículos 135 y 136 del Código Nacional de Tránsito.
D.8. Conducir un vehículo sin luces o sin los dispositivos luminosos de posición, direccionales o de freno, o con alguna de ellas dañada, en las horas o circunstancias en que lo exige este código. Además, el vehículo será inmovilizado, cuando no le funcionen dos (2) o más de estas luces.
D.9. No permitir el paso de los vehículos de emergencia.
D.10. Conducir un vehículo para transporte escolar con exceso de velocidad.
D.11. Permitir el servicio público de pasajeros que no tenga las salidas de emergencia exigidas. En este caso, la multa se impondrá solidariamente a la empresa a la cual esté afiliado y al propietario. Si se tratare de vehículo particular, se impondrá la sanción solidariamente al propietario.
D.12. Conducir un vehículo que, sin la debida autorización, se destine a un servicio diferente de aquel para el cual tiene licencia de tránsito. Además, el vehículo será inmovilizado por primera vez, por el término de cinco días, por segunda vez veinte días y por tercera vez cuarenta días.

transportando personas, se aplicará la suspensión de la autorización para transportar personas por un periodo de seis (6) meses, en caso de tenerla. Si el presunto infractor es menor de edad, se procederá a inmovilizar el vehículo no automotor y el agente o policía de tránsito solicitará la intervención de la autoridad competente para restablecer los derechos del menor.
A.16. Por transportar residuos de construcción y excavación. Además, el vehículo será inmovilizado por un periodo de cinco días en la primera ocasión, veinte días en la segunda, y cuarenta días en la tercera. En caso de que el presunto infractor sea menor de edad, el agente o policía de tránsito solicitará a la autoridad competente su intervención para que le sean reestablecidos los derechos al menor.
A.17. Transitar en un vehículo no automotor sin marcación de identificación cuando esta sea obligatoria o Cambiar, eliminar, modificar o adulterar los números de identificación del vehículo no automotor o sus componentes. Igualmente, por no portar el documento que acredite la propiedad. El vehículo no automotor será inmovilizado. En caso de que el presunto infractor sea menor de edad, el agente o policía de tránsito solicitará a la autoridad competente su intervención para que le sean reestablecidos los derechos al menor.
A.18. Transitar con un vehículo no automotor modificado para desplazarse con una ayuda motriz cuya potencia sobrepase la permitida o en ausencia del sistema de pedaleo cuando este sea parte inherente del vehículo. El vehículo no automotor será inmovilizado. En caso de que el presunto infractor sea menor de edad, el agente o policía de tránsito solicitará a la autoridad competente su intervención para que le sean reestablecidos los derechos al menor.

**B. Será sancionado con multa equivalente a ocho Salarios Mínimos Diarios Legales Vigentes (8 SMDLV), el conductor y/o propietario de un vehículo automotor que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones:**
B.1. Conducir un vehículo sin llevar consigo la licencia de conducción, sin embargo, se podrá solicitar a la autoridad de tránsito que realice la consulta a la página web del RUNT. Lo anterior siempre y cuando el conductor logre identificarse de manera física o virtual. El vehículo será retenido preventivamente.
B.2. Conducir un vehículo con la licencia de conducción vencida de acuerdo a lo descrito en el Artículo 22 de este código. El vehículo será inmovilizado.
B.3. Conducir o estacionar un vehículo sin placas o con una sola sin el permiso correspondiente o no portarlas en el extremo delantero o trasero acorde a las normas vigentes. Portar placas que correspondan a otros países sin el permiso vigente expedido por autoridad de tránsito. El vehículo será inmovilizado y se procederá a realizar la Revisión Técnica en Identificación de Automotores por parte de la autoridad competente.
B.4 Portar en el lugar destinado a las placas, distintivos similares a estas o que las imiten. El vehiculó se retendrá preventivamente mientras se subsana la falta.
B.5. Realizar cambios o conversiones en las características morfológicas y/o funcionales principales de un vehículo automotor, cambiar o realizar conversiones a las estructuras que le dan forma, género y utilidad al chasis, sin haber realizado los tramites requeridos para obtener la autorización por la autoridad competente. El vehículo será inmovilizado y se procederá a realizar la Revisión Técnica en Identificación de Automotores por parte de la autoridad competente.
B.6. No informar a la autoridad de tránsito competente el cambio de motor. El vehículo será inmovilizado y se procederá a realizar la Revisión Técnica en Identificación de Automotores por parte de la autoridad competente.
B.7. Transitar en un vehículo automotor con los colores predominantes diferentes a los registrados en la licencia de tránsito o con ellos ocultados, de acuerdo con lo establecido en este Código. Se realizará la retención preventiva si es procedente, de lo contrario el vehículo será inmovilizado y se procederá a realizar la Revisión Técnica en Identificación de Automotores por parte de la autoridad competente.
B.8. No pagar el peaje en los sitios establecidos.
B.9. Utilizar equipos de sonido a volúmenes que incomoden a los pasajeros de un vehículo de servicio público.

| | |
|---|---|
| D.13. En caso de transportar carga con peso superior al autorizado el vehículo será inmovilizado y el exceso deberá ser transbordado.<br>D.14. Las autoridades de tránsito ordenarán la inmovilización inmediata de los vehículos que usen para su movilización combustibles no regulados como gas propano u otros que pongan en peligro la vida de los usuarios o de los peatones.<br>D.15. Cambio del recorrido o trazado de la ruta para vehículo de servicio de transporte público de pasajeros, autorizado por el organismo de tránsito correspondiente. En este caso, la multa se impondrá solidariamente a la empresa a la cual esté afiliado el vehículo y al propietario. Además el vehículo será inmovilizado, salvo casos de fuerza mayor que sean debidamente autorizados por el agente de tránsito.<br>E. Será sancionado con multa equivalente a cuarenta y cinco (45) salarios mínimos legales diarios vigentes (smldv) el conductor y/o propietario de un vehículo automotor que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones:<br>E.1. Proveer combustible a vehículos de servicio público con pasajeros a bordo.<br>E.2 Negarse a prestar el servicio público sin causa justificada, siempre que dicha negativa cause alteración del orden público.<br>E.4. Transportar en el mismo vehículo y al mismo tiempo personas y sustancias peligrosas como explosivos, tóxicos, radiactivos, combustibles no autorizados, etc. En estos casos se suspenderá la licencia por un (1) año y por dos (2) años cada vez que reincida. El vehículo será inmovilizado por un (1) año cada vez.<br>**F.** Conducir bajo el influjo del alcohol o bajo los efectos de sustancias psicoactivas. Esta conducta será sancionada con las multas establecidas en el artículo 152 de este Código. Si se trata de conductores de vehículos de servicio público, de transporte escolar o de instructor de conducción, la multa y el período de suspensión de la licencia se duplicarán. En todos los casos de embriaguez o alcoholemia el vehículo será inmovilizado.<br><br>El estado de embriaguez o alcoholemia se establecerá mediante una prueba que no cause lesión, la cual será determinada por el Instituto de Medicina Legal y Ciencias Forenses. | B.10. No llevar el vehículo de servicio público colectivo urbano todos los vidrios transparentes. Conducir un vehículo de servicio público colectivo urbano en servicio, entre las 18:00 y las 6:00 con las luces internas apagadas o con deficiencias que dificulten la visibilidad desde el exterior hacia el interior del vehículo.<br>B.11. Conducir un vehículo en cuyo parabrisas este instalada publicidad o adhesivos que obstaculicen en forma ostensible el cono de visión perfecta central del conductor o en los vidrios laterales, que afecten la visión de los espejos. Se realizará la retención preventiva mientras se subsana la falta.<br>B.12. No respetar las normas establecidas por la autoridad competente para el tránsito de cortejos fúnebres.<br>B.13. No respetar las formaciones de tropas, la marcha de desfiles, procesiones, entierros, filas estudiantiles y las manifestaciones públicas y actividades deportivas, debidamente autorizadas por las autoridades de tránsito.<br>B.14. Remolcar otro vehículo violando lo dispuesto por este código, así:<br>a) Remolcar un vehículo con otro vehículo en zona urbana en circunstancia diferente a despejar la vía.<br>b) Remolcar un vehículo con otro vehículo en zonas rurales sin cumplir con las siguientes condiciones:<br>1. Cuando el vehículo es halado por medio de cable, la distancia entre los dos (2) vehículos debe estar entre tres (3) y cuatro (4) metros.<br>2. Los vehículos de más de cinco (5) toneladas no podrán ser remolcados sino mediante una barra o un dispositivo especial.<br>c) Remolcar un vehículo en horas de la noche, excepto con grúas.<br>d) No portar el vehículo remolcado una señal de alerta reflectiva en la parte posterior o las luces intermitentes encendidas.<br>e) Remolcar más de un vehículo a la vez. En caso de los vehículos tipo grúa podrán transportar mas de un vehículo o vehículos con su remolque siempre y cuando el peso total no sobre pase la capacidad máxima del vehículo y únicamente con la autorización expresa de los propietarios o tenedores de los vehículos a transportar.<br>B.15. Conducir un vehículo de servicio público que no lleve el aviso de tarifas oficiales en condiciones de fácil lectura para los pasajeros o poseer este aviso deteriorado o adulterado. En caso de vehículos tipo taxi, no se aplicará sanción, ni será obligatorio portar el tarjetón o aquello que lo sustituya, cuando se este realizando alguna movilidad dentro de comunidades virtuales moderadas por una plataforma o sistema tecnológico autorizado para ello.<br>B.16. Permitir que, en un vehículo de servicio público para transporte de pasajeros, se lleven objetos o animales domésticos sin las medidas necesarias que garanticen, seguridad, salubridad, tranquilidad y comodidad a los pasajeros. No llevar el equipaje de los pasajeros en la bodega, baúl o parrilla.<br>B.17. Abandonar un vehículo de servicio público con pasajeros.<br>B.18. Por conducir un vehículo sin cumplir con lo estipulado en este código en cuanto a las exigencias de las llantas, defectos en los rines o tuercas de sujeción. Se realizará la retención preventiva del vehículo mientras la falta es subsanada.<br>B.19. Realizar el cargue o descargue de un vehículo en sitios y horas prohibidas por las autoridades competentes, de acuerdo con lo establecido en las normas correspondientes.<br>B.20. Transportar carne, pescado o alimentos fácilmente corruptibles, en vehículos que no cumplan las condiciones fijadas por el Ministerio de Transporte. No cumplir lo requerido en el Artículo 84A. Se realizará la retención preventiva del vehículo mientras se subsana la falta.<br>B.21. Lavar vehículos en vía pública, en ríos, en canales y en quebradas. Excepto que se haga en vías residenciales, únicamente por el propietario o tenedor, usando elementos que permitan el ahorro de agua y que no se genere ningún tipo de contaminación ambiental.<br>B.22. No respetar las formaciones en sitios de acopio, ingresos o salidas de establecimientos públicos o privados.<br>B.23. Por conducir o estacionar en vía pública o privada abierta al público, un vehículo utilizando equipos de amplificación de sonido, cuya potencia esté dirigida al exterior del vehículo a volúmenes que superen de forma ostensible los decibeles máximos establecidos por las autoridades ambientales.<br>B.24. No respetar las normas para realizar o permitir la maniobra de adelantamiento, cuando esta sea posible, descritas en este código. |

| | |
|---|---|
| | B.25. Conducir o estacionar un vehículo tipo automóvil campero o camioneta en vía pública o privada abierta al público sin los elementos de protección en las puertas para evitar generar daños a otros vehículos en sitios de estacionamiento.<br>**C. Será sancionado con multa equivalente a quince Salarios Mínimos Diarios Legales Vigentes (15 SMDLV), el conductor y/o propietario de un vehículo automotor que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones:**<br>C.1. Presentar licencia de conducción adulterada o ajena, lo cual dará lugar a la inmovilización del vehículo, se procederá a realizar la Revisión Técnica en Identificación de Automotores por parte de la autoridad competente y se pondrá en conocimiento de la Fiscalía General de la Nación para lo de su competencia.<br>C.2. Por estacionar un vehículo en los siguientes sitios prohibidos:<br>a) Sobre andenes, zonas verdes o sobre espacio público destinado para peatones, recreación o conservación natural o hidrológica.<br>b) En vías arterias, autopistas, zonas de seguridad, o dentro de un cruce.<br>c) En vías principales y colectoras en las cuales expresamente se indique la prohibición o la restricción en relación con horarios o tipos de vehículos.<br>d) En puentes, viaductos, túneles, pasos bajos, estructuras elevadas o en cualquiera de los accesos a estos.<br>e) En zonas expresamente destinadas para estacionamiento o parada de cierto tipo de vehículos, incluyendo las paradas de vehículos de servicio público, o para limitados físicos.<br>f) En carriles dedicados al transporte masivo sin autorización.<br>g) A una distancia mayor de treinta (30) centímetros de la acera o menor a cinco (5) metros de la intersección.<br>h) En doble fila de vehículos estacionados, o frente a hidrantes y entradas de garajes.<br>i) En curvas.<br>j) Donde interfiera con la salida de vehículos estacionados.<br>k) Donde las autoridades de tránsito lo prohíban.<br>l) En zona de seguridad y de protección de la vía férrea, en la vía principal, vías secundarias, apartaderos, estaciones y anexidades férreas.<br>m) En los lugares de comercio u obras de construcción de los perímetros urbanos con el objeto de cargar o descargar, fuera de las zonas y horarios determinados para tal fin.<br>n) En el costado de la vía no permitido para estacionar.<br>C.3. Por bloquear de forma intencional o por acción u omisión una calzada o una intersección con un vehículo. Hacer doble fila en cruces de giro o en intersecciones de cambio de calzada interfiriendo el paso de los demás, excepto donde este expresamente permitido.<br>C.4 Estacionar un vehículo sin tomar las siguientes precauciones y obligaciones:<br>a) En caso de varada no dar aviso al organismo de tránsito competente.<br>b) En autopistas y zonas rurales, estacionarse dentro de la vía cuando se cuenta con espacios para estacionar por fuera de esta.<br>c) No colocar las señales reflectivas de peligro si es de día o las luces de estacionamiento y señales luminosas de peligro si es de noche.<br>d) En caso de reparaciones en vía pública, en los perímetros rurales, no colocar las señales de peligro a distancia entre cincuenta (50) y cien (100) metros adelante y atrás del vehículo.<br>e) En las zonas de estacionamiento prohibido, permanecer por un tiempo superior a 30 minutos, tiempo necesario para su remolque.<br>C.5. No reducir a la velocidad a treinta (30) kilómetros por hora o menos en las siguientes situaciones:<br>a) En lugares de concentración de personas y en zonas residenciales.<br>b) En las zonas escolares en los horarios y días de funcionamiento de la institución educativa.<br>c) Cuando se reduzcan las condiciones de visibilidad.<br>d) Cuando las señales de tránsito así lo ordenen.<br>e) En proximidad a una intersección<br>f) Cuando transite por cruces de hospitales o terminales de pasajeros.<br>g) No reducir la velocidad a veinte (20) o diez (10) kilómetros por hora según dispongan las normas o en zonas y situaciones donde rija la señal SRO 030 uno a uno (paso alternado), incluso en ausencia física de dicha señal. |

| | |
|---|---|
| | C.6. No atender las señales impartidas, para regular el tráfico por la fuerza pública, el personal encargado de control de tráfico en obras o ciudadanos que eventualmente en cumplimiento de las normas, lo estén realizando.<br>C.7. Dejar de señalizar:<br>a) Con las luces direccionales la maniobra de giro o de cambio de carril.<br>b) Mediante señales manuales, solo en caso de emergencia, y ante la imposibilidad de utilizar las señales direccionales, para cruzar a la izquierda o cambio de carril, para lo cual sacará el brazo izquierdo y lo extenderá horizontalmente.<br>c) Mediante señales manuales, solo en caso de emergencia, y ante la imposibilidad de utilizar las señales direccionales para indicar cruce a la derecha, cambio de carril, para lo cual sacará el brazo izquierdo formando escuadra con la mano hacia arriba.<br>d) Mediante señales manuales, solo en caso de emergencia, y ante la imposibilidad de utilizar las señales direccionales para indicar reducción de velocidad o detención del vehículo, para lo cual sacará el brazo izquierdo formando escuadra con la mano hacia abajo.<br>e) En carreteras o vías rápidas, la indicación intermitente de la señal direccional por lo menos con sesenta (60) metros de antelación al giro, y en zonas urbanas, por lo menos con treinta (30) metros de antelación.<br>f) Mediante señales manuales al peatón que tiene preferencia al paso de la vía, una vez detenido el vehículo y siempre y cuando esté cruzando por una zona demarcada en vías de baja velocidad.<br>C.8. Transitar sin los dispositivos luminosos requeridos; no llevar los vehículos de servicio público y oficial, un aviso visible tanto en el interior como en el exterior en el que se señale el número telefónico del centro de llamadas contratado por la Superintendencia de Puertos y Transporte o los vehículos de servicio público no llevar además marcado en los costados y en el techo el número de la placa o los demás elementos determinados en este código. No llevar marcado el numero de la placa en un semi remolque o remolque liviano del vehículo que lo remolca, como lo exige este código.<br>C.9. No respetar las señales de detención en el cruce de una línea férrea a una distancia mínima de cinco (5) metros de la vía férrea o conducir por la vía férrea o por las zonas de protección y seguridad de ella.<br>C.10. Conducir un vehículo con una o varias puertas abiertas.<br>C.11. Estacionar o conducir en vía pública o privada abierta al público un vehículo con placas adulteradas, alteradas, falsas, portarlas con obstáculos o en condiciones que dificulten su plena identificación. Portar las placas sobre mecanismos movibles que se puedan utilizar para evadir la identificación de estas. En este caso el vehículo será inmovilizado y se procederá a realizar la Revisión Técnica en Identificación de Automotores por parte de la autoridad competente. De ser procedente, se pondrá en conocimiento de la Fiscalía General de la Nación.<br>C.12. Proveer de combustible un vehículo automotor con el motor encendido, con pasajeros a bordo cuando el vehículo es de servicio público de radio de acción nacional, transporte especial y escolar o proveer de combustible un vehículo de radio de acción metropolitano, distrital o municipal mientras que estén prestando el servicio.<br>C.13. Conducir un vehículo automotor sin las adaptaciones pertinentes, cuando el conductor padece de limitación física.<br>C.14. Transitar con un vehículo automotor por los siguientes sitios restringidos o en horas prohibidas por la autoridad competente:<br>a) Por la zona de seguridad y protección de la vía férrea. En este caso el vehículo será inmovilizado.<br>b) Por los andenes o aceras o puentes de uso exclusivo para los peatones. En este caso el vehículo será inmovilizado.<br>c) por las ciclorrutas o ciclovías. En este caso el vehículo será inmovilizado.<br>d) Sobre las aceras y zonas de seguridad, salvo en el caso de entrada a garajes o sitios de estacionamiento<br>e) Durante los días y horas prohibidas por la autoridad competente. Si la infracción ocurre en autopistas vías arterias o principales el vehículo será inmovilizado.<br>f) Transitar en un vehículo con el aviso de 'VEHÍCULO CON PRELACIÓN' en carriles y horarios en que exista esta condición |

| | |
|---|---|
| | sin cumplir las características reglamentadas en este código. Se realizará la retención preventiva mientras se subsana la falta.<br>g) Transitar por los carriles exclusivos.<br>h) Transitar por los carriles preferenciales en las horas en que este funcione sin cumplir las condiciones para hacerlo.<br>i) Transitar sobre las bermas. Será excepción, los vehículos de emergencia y rescate, así como bicicletas, triciclos, cuatriciclos, vehículos autoequilibrados, motocicletas, motociclos, ciclomotores o Mopeds que lo hagan de manera individual y sin causar riesgos.<br>C.15. Conducir un vehículo de servicio público o un vehículo de servicio particular con el cual se esté realizando transporte escolar, excediendo la capacidad autorizada en la licencia de tránsito o tarjeta de operación. Por Conducir un vehículo de servicio particular cuando el sobrecupo sea más del cincuenta por ciento (50%) de lo autorizado en la licencia de tránsito.<br>C.16. Conducir un vehículo prestando un servicio escolar sin el permiso respectivo o los distintivos reglamentarios.<br>C.17. Circular con combinaciones de vehículos de dos (2) o más unidades remolcadas, sin autorización especial de autoridad competente.<br>C.18. Conducir vehículos autorizados para brindar servicios públicos individuales o similares cobrando a los usuarios más allá de lo establecido por la entidad competente o la plataforma digital autorizada a través de la cual se esté ofreciendo el servicio. Prestar este tipo de servicio con un vehículo que no cumpla con los estándares de calidad y seguridad, tanto en aspectos higiénicos como físicos.<br>C.19. Dejar o recoger pasajeros en sitios distintos de los demarcados por las autoridades de tránsito, sitios prohibidos para ello, sitios donde sea prohibido detenerse, carriles diferentes al carril derecho, por la izquierda de la calzada y a mas de treinta (30) centímetros del andén.<br>C.20. Conducir un vehículo de carga en que se transporten materiales de construcción o a granel sin las medidas de protección, higiene y seguridad ordenadas; que no esté debidamente empacada, rotulada, embalada y cubierta conforme a la normatividad técnica nacional cuando este aplique, de acuerdo con las exigencias propias de su naturaleza, de manera que cumpla con las medidas de seguridad vial y la normatividad ambiental. Además, se inmovilizará el vehículo preventivamente hasta tanto se remedie la situación.<br>C.21. No asegurar la carga para evitar que se caigan en la vía las cosas transportadas. Además, se inmovilizará el vehículo preventivamente hasta tanto se remedie la situación.<br>C.22. Transportar carga de dimensiones a lo autorizado sin cumplir con los requisitos exigidos. Además, el vehículo será inmovilizado preventivamente hasta que se remedie dicha situación.<br>C.23. El conductor que aún, no siendo el infractor causante de un choque no haya hecho lo suficiente para evitarlo.<br>C.24. Conducir motocicleta, mototriciclo, cuatrimoto, motociclo, ciclomotor, Moped, tricimoto o cuadriciclo sin observar las siguientes normas y demás establecidas en este código:<br>a) Transitar ocupando un carril, observando lo dispuesto en los artículos 60 y 68 del presente Código, así:<br>1. Ocupar el carril dentro de las líneas de demarcación, y atravesarlos solamente para efectuar maniobras de adelantamiento o de cruce.<br>2. En una vía de sentido único de tránsito, con velocidad reglamentada para sus carriles, los vehículos utilizarán el carril de acuerdo con su velocidad de marcha.<br>3. En una vía de sentido único de tránsito, donde los carriles no tengan reglamentada su velocidad, los vehículos transitarán por el carril derecho y los demás carriles se emplearán para maniobras de adelantamiento.<br>4. En una vía de doble sentido de tránsito con dos (2) carriles, el vehículo deberá transitar por el carril de su derecha y utilizar con precaución el carril de su izquierda para maniobras de adelantamiento y respetar siempre la señalización respectiva.<br>5. En una vía de doble sentido de tránsito con tres (3) carriles los vehículos deberán transitar por los carriles extremos que queden a su derecha; el carril central sólo se utilizará en el sentido que señale la autoridad competente.<br>6. En una vía de doble sentido de tránsito con cuatro (4) carriles, los carriles exteriores se utilizarán para el tránsito ordinario de vehículos, y los interiores, para maniobras de adelantamiento o |

| | |
|---|---|
| | para circular a mayores velocidades dentro de los límites establecidos.<br>7. Transitar en motocicletas y motociclos o similares por las ciclorrutas o ciclovías. Además, el vehículo será inmovilizado.<br>b) Podrán llevar un acompañante en su vehículo, el cual también deberá utilizar casco y la prenda reflectiva exigida para el conductor. No podrá el conductor ni el acompañante portar el casco en sitios en que la autoridad competente lo haya prohibido.<br>c) Deberán usar de acuerdo con lo estipulado para vehículos automotores, las luces direccionales. De igual forma utilizar, en todo momento, los espejos retrovisores.<br>d) Deberán transitar con las luces delanteras y traseras encendidas cuando las normas lo requieran.<br>e) Los conductores y los acompañantes cuando hubiere, deberán utilizar casco de seguridad y en él, conforme a la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte. Los conductores pertenecientes a la fuerza pública, en el casco se identificarán con el número interno asignado por la respectiva institución. La no utilización del casco de seguridad cuando corresponda dará lugar a la inmovilización preventiva del vehículo.<br>f) 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. Portar el casco del acompañante de forma tal que genere riesgo de daños materiales a los demás vehículos<br>g) Los conductores de estos tipos de vehículos y sus acompañantes deben vestir chalecos o chaquetas reflectivas de identificación que deben ser visibles cuando se conduzca entre las 18:00 y las 6:00 horas del día siguiente, y siempre que la visibilidad sea escasa.<br>h) No deben sujetarse de otro vehículo o viajar cerca de otro carruaje de mayor tamaño que lo oculte de la vista de los conductores que transiten en sentido contrario.<br>i) No deben transitar sobre las aceras, lugares destinados al tránsito de peatones y por aquellas vías en donde las autoridades competentes lo prohíban. Deben conducir en las vías públicas permitidas o, donde existan, en aquellas especialmente diseñadas para ello.<br>j) Deben respetar las señales, normas de tránsito y límites de velocidad.<br>k) No deben adelantar a otros vehículos por la derecha o entre vehículos que transiten por sus respectivos carriles. Siempre utilizarán el carril libre a la izquierda del vehículo a sobrepasar.<br>l) Deben usar las señales manuales detalladas en este código.<br>C.25. Transitar sin atender alguna de las normas establecidas en este código sobre el uso de los carriles o alguna de las siguientes reglas:<br>a) Cuando hubiere más de un carril, por el carril izquierdo de la vía a velocidad que entorpezca el tránsito de los demás vehículos.<br>b) En una vía de sentido único de tránsito, con velocidad reglamentada para sus carriles, los vehículos utilizarán el carril de acuerdo con su velocidad de marcha.<br>c) En una vía de sentido único de tránsito, donde los carriles no tengan reglamentada su velocidad, los vehículos transitarán por el carril derecho y los demás carriles se emplearán para maniobras de adelantamiento.<br>d) En una vía de doble sentido de tránsito con dos (2) carriles. El vehículo deberá transitar por el carril de su derecha y utilizar con precaución el carril de su izquierda para maniobras de adelantamiento y respetar siempre la señalización respectiva.<br>e) En una vía de doble sentido de tránsito con tres (3) carriles. Los vehículos deberán transitar por los carriles extremos que queden a su derecha; el carril central sólo se utilizará en el sentido que señale la autoridad competente.<br>f) En una vía de doble sentido de tránsito con cuatro (4) carriles. Los carriles exteriores se utilizarán para el tránsito ordinario de vehículos, y los interiores, para maniobras de adelantamiento o para circular a mayores velocidades dentro de los límites establecidos.<br>C.26. Transitar en vehículos de 3.5 o más toneladas por el carril izquierdo de la vía cuando hubiere más de un carril. No habrá sanción en los siguientes casos:<br>a) En las vías de dos carriles cuando se esté en proximidad de ingreso de una vía.<br>b) Para evitar obstáculos o baches en la vía.<br>c) En presencia continua de ciclistas. |

| | |
|---|---|
| | d) Que haya alta posibilidad de encontrar vehículos detenidos en el carril derecho.<br>e) Cuando haya concentración de peatones en el andén continuo al carril derecho.<br>C.27. Conducir un vehículo cuya carga o pasajeros obstruyan la visibilidad del conductor hacia el frente, atrás o costados, o impidan el control sobre el sistema de dirección, frenos o seguridad. Además, el vehículo será inmovilizado hasta tanto se remedie la situación.<br>C.28. Hacer uso de dispositivos sonoros y/o luminosos con colores y características propios de vehículos de emergencia sin serlo, así como usar las luces de emergencia permitidas sin motivo alguno o en vehículos de emergencia sin una urgencia manifiesta o vital o con colores que no correspondan. Transitar por la vía pública en vehículos agrícolas e industriales autopropulsados, en vehículos que transporten cargas extra dimensionadas y en vehículos que los escolten, en vehículos recolectores de basura en labores de recogida y grúas en servicio, sin luces de emergencia o con estas apagadas. Hacer uso de cornetas en sitios prohibidos. Portar sistemas de alerta auditiva en potencia, ubicación y cantidad no permitidos. Uso e instalación, en cualquier vehículo destinado a la circulación en vías públicas, de toda clase de dispositivos o accesorios diseñados para producir sonidos, que generen un nivel de ruido mas allá del permitido.<br>C. 29. Conducir un vehículo a velocidad superior a la máxima permitida, la cual deberá estar señalizada en forma sectorizada, no obstante, esta no podrá ser superior a:<br>a) En vías urbanas del Distrito o Municipio respectivo a una velocidad superior a los ochenta (80) kilómetros por hora;<br>b) En las vías urbanas, los vehículos de servicio público, de carga y de transporte escolar, a una velocidad superior a sesenta (60) kilómetros por hora.<br>c) En las carreteras nacionales y departamentales las velocidades autorizadas, en ningún caso podrá sobrepasar los 120 kilómetros por hora;<br>d) En las carreteras nacionales y departamentales para el servicio público de carga y de transporte de servicio especial realizando transporte escolar, el límite de velocidad en ningún caso podrá exceder los ochenta (80) kilómetros por hora.<br>C.30. No atender la señal de ceda el paso. No respetar la señal uno a uno SRO-03 (paso alternado) en el encauzamiento longitudinal, diagonal o lateral aun así que no exista físicamente. No acatar las normas en cuanto al ingreso y tránsito de las glorietas.<br>C.31. No acatar las señales o requerimientos impartidos por los agentes de tránsito.<br>C.32. No respetar el paso de peatones que cruzan una vía en sitio permitido para ellos o no darles la prelación en las franjas para ello establecidas.<br>C.33. Poner un vehículo en marcha sin las precauciones para evitar choques.<br>C.34. Reparar un vehículo en las vías públicas, parque, acera, zona de seguridad y protección de la vía férrea, en los patios de maniobras de las estaciones, los apartaderos y demás anexidades ferroviarias o hacerlo en caso de fuerza mayor sin atender el procedimiento señalado en este código. Reiniciar la marcha sin proceder a limpiar los derrames o manchas de lubricantes y combustibles que se hubieran ocasionado o sin despejar la vía de elementos utilizados o fragmentos en caso de accidente de tránsito.<br>C.35. No realizar la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes en los plazos estipulados en este código, en cuyo caso el vehículo será inmovilizado. Cuando aun portando los certificados correspondientes, no se cumple con las siguientes condiciones técnico-mecánicas:<br>1. Adecuado estado de la carrocería. Que no presente fallas estructurales que puedan ser un riego ostensible para la integridad física de los actores viales.<br>2. El buen funcionamiento de los dispositivos utilizados para el cobro en la prestación del servicio público.<br>3. En cuanto a fugas de fluidos del tren motriz.<br>C.36. Transportar carga en contenedores sin los dispositivos especiales de sujeción. El vehículo será inmovilizado preventivamente hasta subsanar la falta.<br>C.37. Autorizar viajar a pasajeros menores de dieciséis (16) años en el platón de una camioneta picó, en la plataforma de un |

| | |
|---|---|
| | vehículo de carga, en los estribos, dentro de la carpa o contenedor, trátese de furgón o plataforma de estacas. El vehículo será inmovilizado preventivamente hasta subsanar la falta.<br>C.38. Usar sistemas móviles de comunicación o teléfonos instalados en los vehículos al momento de conducir, exceptuando si estos son utilizados con accesorios o equipos auxiliares que permitan tener las manos libres.<br>C.39. Vulnerar las reglas de estacionamiento contenidas en el artículo 77 de este Código. En autopistas y zonas rurales, los vehículos podrán estacionarse únicamente por fuera de la vía colocando en el día señales reflectivas de peligro, y en la noche, luces de estacionamiento y señales luminosas de peligro.<br>C.40. Los conductores con movilidad normal que estacionen sus vehículos en lugares públicos de estacionamiento, específicamente demarcados con el símbolo internacional de accesibilidad para los automotores que transporten o sean conducidos por personas con movilidad reducida o vehículos para centros de educación especial o de rehabilitación.<br>C.41. Transitar con un vehículo automotor que presente alguna falla en el sistema de frenos. Deberá existir soporte técnico que lo demuestre. El vehículo será inmovilizado.<br>C.42. operar de manera errónea el sistema de frenos. Deberá existir soporte técnico o material audiovisual que lo demuestre. Si la infracción es por alta temperatura en el sistema de frenos, se realizará la inmovilización preventiva.<br>**D. Será sancionado con multa equivalente a treinta Salarios Mínimos Diarios Legales Vigentes (30 SMDLV), el conductor y/o propietario de un vehículo automotor que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones:**<br>D.1. Guiar un vehículo sin haber obtenido la licencia de conducción correspondiente. Además, el vehículo será inmovilizado en el lugar de los hechos, hasta que este sea retirado por una persona autorizada por el infractor con licencia de conducción.<br>D.2. Conducir sin portar los seguros ordenados por la ley. Además, el vehículo será inmovilizado. Sin embargo, se podrá solicitar a la autoridad de tránsito que revise el resultado de la consulta a la página web del RUNT.<br>D.3. Transitar en sentido contrario al estipulado para la vía, o por el carril izquierdo cuando en vías de doble sentido el tráfico se encuentre lento o detenido por algún motivo.<br>D.4. No detenerse ante una luz roja o amarilla de semáforo, una señal de “PARE” o un semáforo intermitente en rojo.<br>D.5. Conducir un vehículo sobre, aceras, plazas, vías peatonales, separadores, bermas, demarcaciones de canalización, zonas verdes o vías especiales para vehículos no motorizados.<br>D.6. Adelantar a otro vehículo en berma, túnel, puente, curva, pasos a nivel y cruces no regulados, al aproximarse a la cima de una cuesta o donde la señal de tránsito correspondiente lo indique, según lo descrito en este código.<br>D.7. Conducir realizando maniobras altamente peligrosas e irresponsables que pongan en peligro a las personas o las cosas. Acercar el vehículo en forma temerosa a otro vehículo, ciclista o peatón, o colocarse delante de otro vehículo con la mera intención de entorpecer el libre tránsito de este.<br>D.8. Conducir un vehículo sin luces o sin los dispositivos luminosos de posición, direccionales o de freno descritos en este código, o con dos (2) o mas de ellas dañadas o sin cumplir las disposiciones y prohibiciones sobre el tema, descritos en este código, en las horas o circunstancias señaladas a continuación. Además, el vehículo será inmovilizado preventivamente:<br>a) No tener encendidas las luces exteriores a partir de las dieciocho (18) horas hasta las seis (6) horas del día siguiente, y cuando las condiciones de visibilidad sean adversas o en los horarios de excepción que fijen las autoridades de tránsito;<br>b) Hacer uso de luces exploradoras sin cumplir los requerimientos o incumpliendo las prohibiciones que sobre el tema están descritos en este código.<br>c) Usar la luz plena o alta, fuera del perímetro urbano, cuando se aproxime un vehículo en sentido contrario o cuando la autoridad lo indique mediante la señal de tránsito correspondiente, o cuando la luz plena alcance un vehículo que transite adelante y pueda perturbar su conducción.<br>d) No utilizar las señales direccionales de su vehículo para dar un giro o para cambiar de carril. En caso de emergencia, y ante la |

| | |
|---|---|
| | imposibilidad de utilizar las señales direccionales no utilizar señales manuales.<br>e) No utilizar la señal luminosa intermitente que corresponda, al detener su vehículo en la vía pública, no orillarse al lado derecho de la vía y efectuar maniobras que pongan en peligro a las personas o a otros vehículos.<br>D.9. No permitir el paso de los vehículos de emergencia o con prelación, o no guardar mínimo diez (10) metros de espaciamiento con ellos.<br>D.10. Conducir un vehículo para transporte escolar con exceso de velocidad.<br>D.11. Permitir el servicio público de pasajeros que no tenga las salidas de emergencia exigidas. No portar los elementos para el equipaje de mano descritos en este código. En este caso, la multa se impondrá solidariamente a la empresa a la cual esté afiliado y al propietario. Si se tratare de vehículo particular, se impondrá la sanción solidariamente al propietario.<br>D.12. Conducir un vehículo que, sin la debida autorización, se destine a un servicio diferente de aquel para el cual tiene licencia de tránsito.<br>D.13. En caso de transportar carga con peso superior al autorizado el vehículo será inmovilizado preventivamente y el exceso deberá ser transbordado.<br>D.14. Las autoridades de tránsito ordenarán la inmovilización inmediata de los vehículos que usen para su movilización combustibles no regulados como gas propano u otros que pongan en peligro la vida de los usuarios o de los peatones.<br>D.15. Cambio del recorrido o trazado de la ruta para vehículo de servicio de transporte público de pasajeros, autorizado por el organismo de tránsito correspondiente. Como excepción, los vehículos de servicio público de pasajeros intermunicipal podrán optar eventualmente por la ruta mas eficiente y segura siempre y cuando en el recorrido desde el punto de desvío al punto de reingreso a la ruta no se realicen escalas. En este caso, la multa se impondrá solidariamente a la empresa a la cual esté afiliado el vehículo y al propietario.<br>D.16. Realizar el traslado de vehículos inmovilizados por las autoridades de tránsito sin cumplir lo descrito en este código.<br>**E. Será sancionado con multa equivalente a cuarenta y cinco Salarios Mínimos Diarios Legales Vigentes (45 SMDLV), el conductor y/o propietario de un vehículo automotor que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones:**<br>E.1. Proveer combustible a vehículos de servicio público con pasajeros a bordo.<br>E.2 Negarse a prestar el servicio público sin causa justificada, siempre que dicha negativa cause alteración del orden público.<br>E.3. Conducir en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias alucinógenas, se atenderá a lo establecido en el artículo 152 de este código. Si se trata de conductores de vehículos de servicio público, de transporte escolar o de instructor de conducción, la multa pecuniaria y el período de suspensión de la licencia se duplicarán. En todos los casos de embriaguez el vehículo será inmovilizado y el estado de embriaguez o alcoholemia se establecerá mediante una prueba que no cause lesión, la cual será determinada por el Instituto de Medicina Legal y Ciencias Forenses.<br>E.4. Transportar en el mismo vehículo y al mismo tiempo personas y sustancias peligrosas como explosivos, tóxicos, radiactivos, combustibles no autorizados, etc. En estos casos se suspenderá la licencia por un (1) año y por dos (2) años cada vez que reincida. El vehículo será inmovilizado por un (1) año cada vez.<br>E.5. En caso de generar daño a cosa o lesiones personales o fatales en la vía pública, privada abierta al público o en sitios de parqueaderos conduciendo un vehículo automotor y el conductor causante huya del lugar para evitar su responsabilidad. En caso de daños materiales el vehículo será inmovilizado cinco (5) días la primera vez y diez (10) días si existe reincidencia, donde le será realizada la Revisión Técnica en Identificación de Automotores por parte de la autoridad competente. En caso de lesiones personales o fatales, el vehículo se pondrá a disposición de la autoridad judicial competente. Además, se aplicarán las demás sanciones conforme esta descrito en este Código. Esto sin perjuicio de las demás acciones civiles y penales que puedan aplicar al caso.<br>E.6. Cuando un conductor de vehículo automotor, de tracción humana o animal, lance injurias, intimide o permita a sus |

| | |
|---|---|
| | acompañantes lanzar injurias o intimidar a otros conductores, peatones o ciclistas. Esto sin perjuicio de las demás acciones penales que puedan aplicar al caso.<br>E.7. Incurrir en alguna de las infracciones ambientales a que se refiere este código en el Articulo 122. El vehículo será inmovilizado.<br>E.8. Transgredir alguna norma de tránsito, provocando un accidente o choque.<br>**F. Infracciones en que incurren los peatones y que dan lugar a la imposición de un Salario Mínimo Diario Legal Vigente (1 SMDLV):**<br>F.01. Invadir la zona destinada al tránsito de vehículos, transitar en esta en patines, monopatines, patinetas o similares.<br>F.02. Llevar, sin las debidas precauciones, elementos que puedan obstaculizar o afectar el tránsito.<br>F.03. Cruzar por sitios no permitidos o transitar sobre el guardavías del ferrocarril.<br>F.04. Colocarse delante o detrás de un vehículo que tenga el motor encendido.<br>F.05. Remolcarse de vehículos en movimiento.<br>F.06. Actuar de manera que ponga en peligro su integridad física.<br>F.07. Cruzar la vía atravesando el tráfico vehicular en lugares en donde existen pasos peatonales.<br>F.08. Ocupar la zona de seguridad y protección de la vía férrea, la cual se establece a una distancia no menor de doce (12) metros a lado y lado del eje de la vía férrea.<br>F.09. Subirse o bajarse de los vehículos, estando estos en movimiento, cualquiera que sea la operación o maniobra que estén realizando.<br>F.10. Transitar por los túneles, puentes y viaductos de las vías férreas.<br>F.11 En relación con el STTMP, estos no deben ocupar la zona de seguridad y corredores de tránsito de los vehículos del STTMP, fuera de los lugares expresamente autorizados y habilitados para ello.<br>F.12. Dentro del perímetro urbano, el cruce debe hacerse sólo por las zonas autorizadas, como los puentes peatonales, los pasos peatonales y las bocacalles.<br>F.13. transportarse en los platones de camionetas carrocerías de vehículos de carga y estribos sin la autorización del conductor.<br>F.14. transportarse sin utilizar el cinturón de seguridad cuando este sea de uso obligatorio.<br>F.15. El pasajero o peatón, que obstaculice, perjudique o ponga en riesgo a las demás personas o que no cumpla las normas y señales de tránsito que le sean aplicables o no obedezca las indicaciones que les den las autoridades de tránsito.<br>F.16. El pasajero que sea sorprendido fumando en un vehículo de servicio público. Será obligado a abandonar el automotor.<br>F.17. El pasajero que profiera expresiones injuriosas o groseras, promueva riñas o cause cualquier molestia a los demás pasajeros, además la orden de abandonar el vehículo, sin perjuicio de las demás sanciones a que haya lugar.<br>**G. Serán sancionados con un Comparendo Pedagógico Condicional, conforme a las condiciones establecidas en el Artículo 123A de este código los conductores, ciclistas, peatones o pasajeros que incumplan las normas durante los primeros quince (15) días calendario de ser promulgadas. En el comparendo, se deberá destacar el código de la infracción y se anotará la categoría G.**<br>**H. Las siguientes infracciones en que incurran el conductor, el pasajero o el peatón serán sancionadas con amonestación, conforme a lo descrito en el Artículo 123 de este código:**<br>H.01. Circular portando defensas rígidas diferentes de las instaladas originalmente por el fabricante. Además, el vehículo será inmovilizado preventivamente hasta que sean retiradas.<br>H.02. El conductor que no porte la licencia de tránsito, sin embargo, se podrá solicitar a la autoridad de tránsito que revise el resultado de la consulta a la página web del RUNT. Esto condicionado a que el conductor logre identificarse ante la autoridad de tránsito de forma física o virtual. El vehículo será retenido preventivamente.<br>H.03. El conductor que transite o estacione en vía pública o privada abierta al público con una o las dos placas retocadas.<br>H.04. El conductor que no respete los derechos e integridad de los peatones. |

| | |
|---|---|
| | H.05. Llevar niños menores de diez (10) años en el asiento delantero cuando exista la posibilidad de que sean transportados en las sillas traseras.<br>H.06. El conductor que no tome las medidas necesarias para evitar el movimiento de vehículo estacionado. En vehículo de tracción animal no bloquear las ruedas para evitar su movimiento.<br>H.07 El conductor que autorice viajar a pasajeros cuya edad sea dieciséis (16) años o mas en la parte exterior del vehículo, fuera de la cabina o en los estribos de los mismos. Además, el vehículo será inmovilizado preventivamente hasta que se subsane dicha situación.<br>H.08. No utilizar el cinturón de seguridad por parte del conductor o en el caso de vehículos de servicio particular, cuando el pasajero que viaje sin utilizar el cinturón de seguridad sea menor de dieciséis (16).<br>H.09. No portar el equipo de prevención y seguridad y/o el equipo de prevención de contaminación ambiental según lo establecido en este código.<br>H.10. Conducir un vehículo de pasajeros de servicio particular excediendo la capacidad permitida hasta en un cincuenta por ciento (50%) de lo permitido en la licencia de tránsito.<br>H.11. Viajar con menores de dos (2) años solos en el asiento posterior sin hacer uso de una silla que garantice su seguridad y que permita su fijación a él..<br>H.12. Transitar en vehículos de alto tonelaje por las vías de sitios que estén declarados o se declaren como monumentos de conservación histórica.<br>H.13. Las demás conductas que constituyan infracción a las normas de tránsito y que no se encuentren descritas en este Artículo.<br>H.14. Impartir en vías públicas enseñanza práctica para conducir, sin estar autorizado para ello.<br>H.15. El conductor que sea sorprendido fumando mientras conduce.<br>**I. Infracciones de tránsito que dan lugar a la imposición de sanciones pecuniarias de diferente monto:**<br>I.01. Quien incumpla la obligación consagrada en el Artículo 21 de este código, y se le compruebe que en caso de un accidente la deficiencia de carácter orgánico o funcional fue su causa, el conductor se hará acreedor a una multa de hasta cien Salarios Mínimos Diarios Legales Vigentes (100 SMDLV) y a la suspensión de la licencia de conducción hasta por cinco (5) años.<br>**J. Otras infracciones de competencia de las autoridades de tránsito.**<br>J.01. El particular u organismo estatal que dañe, retire o modifique las señales u otros elementos reguladores o indicadores del tráfico en las ciudades, será sancionado con multa equivalente a tres Salarios Mínimos Mensuales Legales Vigentes (3 SMMLV).<br>J.02. En caso de inmovilización de vehículos, el incumplimiento del compromiso suscrito por el propietario o infractor de subsanar la falta en un plazo no mayor a cinco (5) días hábiles, dará lugar a una multa de veinte Salarios Mínimos Mensuales Legales Vigentes (20 SMMLV) a cargo del propietario.<br>J.03. Serán sancionados con multa equivalente a mil Salarios Mínimos Diarios Legales Vigentes (1000 SMDLV) por cada unidad y a la cancelación de su registro, las ensambladoras, importadores y fabricantes de vehículos automotores o no, carrocerías, remolques, semirremolques y similares, que los vendan sin el respectivo mecanismo de identificación.<br>J.04. Será sancionado con multa equivalente a cien Salarios Mínimos Diarios Legales Vigentes (100 SMDLV) el propietario de expendio que provea de combustible a un vehículo automotor de servicio público con el motor encendido y pasajeros a bordo.<br>J.05. El propietario o administrador del parqueadero autorizado para materializar la inmovilización de un vehículo, que permita la salida de un vehículo inmovilizado por infracción a las normas de tránsito, sin orden de la autoridad competente, incurrirá en multa de cincuenta Salarios Mínimos Mensuales Legales Vigentes (50 SMMLV). Si se tratare de parqueadero autorizado no oficial, incurrirá además en suspensión o cancelación de la autorización del patio, parqueadero autorizado de acuerdo con la gravedad de la falta.<br>J.06. El propietario o administrador del parqueadero autorizado que no entregue los elementos contenidos en el vehículo y relacionados en el inventario, así como las condiciones del estado exterior descritas a su recibo, será sancionado con una multa de veinte Salarios Mínimos Mensuales Legales Vigentes (20 |

| | |
|---|---|
| | SMMLV) y adicionalmente, deberá responder por los elementos extraviados, dañados o averiados del vehículo.<br>J.07. Los responsables de trabajos en vías, obras civiles, así como propietarios de parqueaderos, predios rurales, urbanos y otros establecimientos, no acaten las disposiciones descritas en el Parágrafo 3° del Artículo 101 de este código, para evitar que los vehículos utilizados en sus actividades puedan, al salir de estos sitios e ingresar a una vía pavimentada, contaminarla con sedimentos, se harán acreedores de una multa de dos Salarios Mínimos Mensuales Legales Vigentes (2 SMMLV) por parte del Organismo de Tránsito competente, por cada día que ocurra el evento.<br>J.08. Quien no respete las normas en cuanto a la instalación de resaltos y reductores de velocidad en la vía conforme a lo descrito en el Artículo 120 de este código, se hará acreedor de una multa equivalente a tres Salarios Mínimos Mensuales Legales Vigentes (3 SMMLV).<br>J.09. La persona natural que incurra en las trasgresiones a la norma descrita en el Parágrafo 2° del artículo 169A de este Código se hará acreedor de una multa equivalente a un Salario Mínimo Mensual Legal Vigente (3 SMMLV) por día que ocurra el evento.<br>J.10. La persona jurídica que incurra en las trasgresiones a la norma descrita en el Parágrafo 2° del Artículo 169A de este Código se hará acreedor de una multa equivalente a diez Salarios Mínimos Mensuales Legales Vigentes (100 SMMLV) por día que ocurra el evento. |

En el actual contexto tecnológico, social y cultural, es fundamental realizar una revisión exhaustiva de las infracciones de tránsito y las sanciones asociadas. La evolución de la movilidad, el surgimiento de nuevas tecnologías y los cambios en las dinámicas sociales requieren que nuestras normas se adapten para ser más justas y claras.

La realidad contemporánea presenta desafíos únicos en el ámbito del tránsito. La proliferación de vehículos eléctricos, el uso de aplicaciones para movilizarse, la creciente popularidad de alternativas como el ciclismo, transporte de personas y cosas en bicicletas, la necesidad de protegerse de la delincuencia y el calentamiento global dentro de los vehículos, han transformado la manera en que nos desplazamos. En este sentido, las infracciones de tránsito deben ser redefinidas para incluir comportamientos que antes no existían y que hoy son parte integral de nuestra vida diaria.

Asimismo, es crucial que las sanciones sean proporcionales a la gravedad de las infracciones y que se basen en un entendimiento claro de los contextos en los que ocurren. El poder desproporcionado de las sanciones puede llevar a interpretaciones erróneas y a un sentimiento generalizado de injusticia entre los ciudadanos. Por lo tanto, al modificar y

actualizar las infracciones, asegurarnos de que sean justas para todos, promoviendo así una mayor adherencia a las normas.

Además, esta actualización contempla un enfoque que valora la educación vial como un componente central. Las sanciones deben orientarse no solo a castigar, sino también a educar y concienciar sobre la importancia del respeto a las normas de tránsito. Esto ayudará a construir una cultura vial más responsable y respetuosa.

Modificar, eliminar y crear infracciones de tránsito y sus sanciones es una necesidad imperante para adaptarnos a nuestro tiempo. Al hacerlo, no solo garantizamos un sistema más justo y claro, sino que también fomentamos un entorno donde todos los actores viales puedan coexistir armónicamente.

**Artículo 54.** Sustituye el texto del Artículo 135 de la Ley 769 de 2.020, e incorpora los Parágrafos 3°, 4°, 5°, 6°, 7°, 8°, 9°, 10°, 11°, 12°, 13° y 14° de la siguiente manera:

| ARTÍCULO VIGENTE | ARTÍCULO MODIFICADO |
|---|---|
| **Artículo 135**. *Procedimiento.* Ante la comisión de una contravención, la autoridad de tránsito debe seguir el procedimiento siguiente para imponer el comparendo:<br><br>Ordenará detener la marcha del vehículo y le extenderá al conductor la orden de comparendo en la que ordenará al infractor presentarse ante la autoridad de tránsito competente dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes. Al conductor se le entregará copia de la orden de comparendo.<br><br>Para el servicio además se enviará por correo dentro de los tres (3) días hábiles siguientes copia del comparendo al propietario del vehículo, a la empresa a la cual se encuentra vinculado y a la Superintendencia de Puertos y Transporte para lo de su competencia.<br><br>La orden de comparendo deberá estar firmada por el conductor, siempre y cuando ello sea posible. Si el conductor se negara a firmar o a presentar la licencia, firmará por él un testigo, el cual deberá identificarse plenamente con el número de su cédula de ciudadanía o pasaporte, dirección de domicilio y teléfono, si lo tuviere.<br><br>No obstante lo anterior, las autoridades competentes podrán contratar el servicio de medios técnicos y tecnológicos que permitan evidenciar la comisión de infracciones o | **Artículo 135. PROCEDIMIENTO.** Ante la comisión de una presunta contravención, la autoridad de tránsito debe seguir el procedimiento siguiente para imponer el comparendo.<br>El agente o policía de tránsito ordenará detener la marcha del vehículo, se identificará e informará al posible infractor sobre el motivo del procedimiento, indicándole que está siendo grabado y ofreciéndole la posibilidad de realizar su propia grabación. Se le explicará que tanto esta actuación como el contenido de la grabación podrán acarrear responsabilidades administrativas y penales. Asimismo, solicitará los documentos del vehículo y del conductor. En caso de no portarlos físicamente, el agente deberá verificarlas de forma virtual siempre y cuando el conductor pueda confirmar su identidad mediante el documento de identidad físico o digital. Posteriormente, se entregará al conductor la orden de comparendo, donde se le instará a solicitar una cita de comparecencia ante la autoridad de tránsito competente en un plazo máximo de once (11) días hábiles. Se entregará al conductor una copia de la orden de comparendo, y este acto se entenderá como notificación al presunto infractor. La orden de comparendo deberá estar firmada por el conductor, siempre y cuando ello sea posible. Si el conductor se negara a firmar o a presentar la licencia, firmará por él un testigo, el cual deberá identificarse plenamente con el número de su cédula de ciudadanía o pasaporte, dirección de domicilio y teléfono, si lo tuviere. |

| | |
|---|---|
| contravenciones, el vehículo, la fecha, el lugar y la hora. En tal caso se enviará por correo dentro de los tres (3) días hábiles siguientes la infracción y sus soportes al propietario, quien estará obligado al pago de la multa. Para el servicio público además se enviará por correo dentro de este mismo término copia del comparendo y sus soportes a la empresa a la cual se encuentre vinculado y a la Superintendencia de Puertos y Transporte para lo de su competencia.<br><br>El Ministerio de Transporte determinará las características técnicas del formulario de comparendo único nacional, así como su sistema de reparto. En este se indicará al conductor que tendrá derecho a nombrar un apoderado si así lo desea y que en la audiencia, para la que se le cite, se decretarán o practicarán las pruebas que solicite. El comparendo deberá además proveer el espacio para consignar la dirección del inculpado o del testigo que lo haya suscrito por este.<br><br>**Parágrafo 1°.** La autoridad de tránsito entregará al funcionario competente o a la entidad que aquella encargue para su recaudo, dentro de las doce (12) horas siguientes, la copia de la orden de comparendo, so pena de incurrir en causal de mala conducta.<br><br>Cuando se trate de agentes de policía de carreteras, la entrega de esta copia se hará por conducto del comandante de la ruta o del comandante director del servicio.<br><br>**Parágrafo 2°**. Los organismos de tránsito podrán suscribir contratos o convenios con entes públicos o privados con el fin de dar aplicación a los principios de celeridad y eficiencia en el cobro de las multas. | Para el caso de vehículos de servicio público, además se enviará, por correo electrónico dentro de los tres (3) días hábiles siguientes, copia del comparendo al propietario del vehículo, a la empresa a la cual se encuentra vinculado y a la Superintendencia de Puertos y Transporte para lo de su competencia.<br>Las autoridades competentes podrán contratar el servicio de medios técnicos y tecnológicos o aceptar videos enviados por los ciudadanos que permitan evidenciar la comisión de infracciones o contravenciones, el vehículo, la fecha, el lugar y la hora. En este caso, la notificación al propietario del vehículo, quien actuará como presunto infractor, excepto en los casos descritos en el Parágrafo 7° del Artículo 8° de este Código, se realizará de la siguiente manera:<br>- La notificación se realizará por medio de correo electrónico registrado en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) o correo certificado de manera física dentro de un plazo máximo de dieciocho (18) días hábiles siguientes a la ocurrencia de la presunta infracción. Este plazo incluye el tiempo utilizado por la entidad de correo designada para tal fin, cuando la notificación se realice por este medio.<br>- En caso de agotarse estos recursos, la notificación se entenderá realizada dieciocho (18) días hábiles luego de ocurrida la presunta infracción, con el aviso que realice el organismo de tránsito competente, para ser publicado al RUNT y al Sistema Integrado de Información sobre Multas y Sanciones por Infracciones de Tránsito (SIMIT), siempre y cuando dicha publicación se haya realizado en un plazo máximo de siete (7) días hábiles siguientes a la comisión de la presunta infracción.<br>- Cumplidos los anteriores requerimientos, el presunto infractor contara con once (11) días hábiles a partir de los dieciocho (18) días hábiles de ocurrida la presunta infracción para aceptar la ocurrencia de esta o para solicitar la respectiva audiencia de comparecencia al organismo de tránsito competente.<br>- Durante este plazo, también se informará a la empresa a la cual se encuentra vinculado el vehículo si es de servicio público y a la Superintendencia de Transporte para lo que corresponda a su competencia.<br>El no tener los datos de domicilio actualizados, una dirección de correo electrónico registrada en el RUNT o tenerla en desuso, no exime de las obligaciones sobre el pago y consecuencias de las multas por infracciones de tránsito a los propietarios de los vehículos.<br>El Ministerio de Transporte determinará las características técnicas del formulario de comparendo único nacional, así como su sistema de reparto. En este se indicará al que tendrá derecho a nombrar un apoderado si así lo desea y que, en la audiencia, para la que se le cite, se decretarán o practicarán las pruebas que solicite. El comparendo deberá además proveer el espacio para consignar la dirección del inculpado o del testigo que lo haya suscrito por este.<br>**Parágrafo 1º.** La autoridad de tránsito entregará al funcionario competente o a la entidad que aquel encargue para su recaudo, dentro de las doce (12) horas siguientes, la copia de la orden de comparendo, so pena de incurrir en causal de mala conducta.<br>Cuando se trate de agentes de policía de carreteras, la entrega de esta copia se hará por conducto del comandante de la ruta o del comandante director del servicio.<br>**Parágrafo 2º.** Los organismos de tránsito podrán suscribir contratos o convenios con entes públicos o privados con el fin de dar aplicación a los principios de celeridad y eficiencia en el cobro de las multas.<br>**Parágrafo 3º.** El Ministerio de Transporte tendrá un plazo inicial de seis (6) meses, que podrá ser prorrogado una sola vez por seis |

| | |
|---|---|
| | (6) meses adicionales a partir de la fecha de promulgación de esta Ley, para reglamentar e implementar el uso obligatorio de aparatos de grabación audiovisuales corporales por parte de los agentes y policías de tránsito en el Territorio Nacional. Será obligatorio que los agentes y policías de tránsito utilicen estos dispositivos durante todo su turno de servicio sopena de incurrir en causal de mala conducta. El contenido capturado por dichos dispositivos deberá estar disponible en las diligencias de comparecencia, ante solicitudes judiciales, solicitud por parte del posible infractor involucrado en el proceso o por parte de las veedurías debidamente constituidas para este fin.<br>**Parágrafo 4º.** Una vez transcurridos doce (12) meses a partir de la fecha de promulgación de esta Ley, el procedimiento descrito en este Artículo para la imposición de comparendos deberá ser respaldado por un registro audiovisual realizado por el agente o policía de tránsito, desde el momento en que se observa la comisión de la falta hasta la finalización del procedimiento. En ausencia de este registro audiovisual, la orden de comparendo carecerá de validez. En caso de que el infractor se niegue a firmar, el video servirá como sustituto de la firma del testigo al que se hace mención en este Artículo.<br>**Parágrafo 5º.** Todo actor de la vía tendrá la facultad de presentar videos como prueba ante el agente de tránsito o en la audiencia de comparecencia, siempre y cuando se observe claramente la acción origen de la controversia y se identifiquen plenamente los vehículos involucrados. Tanto la autoridad de tránsito como el operador jurídico, adscrito a los organismos de tránsito, estarán en la obligación de considerar estos videos como soporte fundamental en la toma de decisiones, con el fin de garantizar un análisis completo y objetivo de los hechos. Solo los videos que observen acciones temerarias amenazantes u ofensivas de otros conductores podrán ser realizados de cualquier forma y no representara prueba de conducir manipulando elementos electrónicos.<br>**Parágrafo 6.** Todos los organismos de tránsito en el Territorio Nacional deberán implementar y difundir, dentro de los seis (6) meses siguientes a la fecha de promulgación de esta ley, canales digitales de fácil acceso y utilización que permitan a los ciudadanos reportar por medio de pruebas videográficas los hechos que puedan convertirse en infracciones de tránsito, dentro de su jurisdicción. Estas pruebas deberán mostrar claramente la identificación de los vehículos implicados y lo acontecido, y deberán ser presentadas máximo veinticuatro (24) horas después de ocurridos los hechos. Cada reporte presen,tado deberá recibir un código de seguimiento, el cual será compartido con el ciudadano. En un plazo máximo de veinte (20) días hábiles, se informará al ciudadano sobre las acciones tomadas. Por lo anterior, los organismos de tránsito podrán ofrecer una retribución al ciudadano, que en ningún caso podrá superar el diez por ciento (10%) del valor total de la multa generada una vez haya sido efectivamente recaudada, todo conforme a la normatividad tributaria y jurídica vigente.<br>Únicamente podrán ser aceptados por los organismos de transito como pruebas de haberse cometido trasgresiones a las normas de tránsito, videos enviados por los ciudadanos que hayan generado riesgo inminente a los actores de la vía, controversia a quien envía dichas pruebas, congestión vehicular, daño al bien público o privado, infracciones ambientales tipificadas en este Código y malas prácticas en el procedimiento de traslado en las inmovilizaciones de vehículos realizadas por las autoridades de tránsito. Al no cumplir estos requerimientos, dichos elementos no podrán ser utilizados como medio probatorio para generar comparendos por infracciones de tránsito. Igualmente, no serán válidos para este procedimiento los videos realizados con dispositivos cinemómetros y aquellos en que sea evidente que se realizaron manipulando el elemento con el cual se graba, mientras se conduce, excepto aquellos videos que observen acciones temerarias, intimidantes, amenazantes u ofensivas de otros conductores.<br>En cualquiera de estos casos no será requerimiento el cumplimiento de los requisitos en cuanto a señalización y ubicación requeridos a los Sistemas Automáticos, Semiautomáticos y otros medios Tecnológicos (SAST) para la detección de infracciones utilizados o contratados por los organismos de tránsito. En caso de controversia con dos o más reportes del mismo hecho, se aceptará el reporte que haya sido enviado primero, siempre y cuando cumpla con los requisitos |

| | |
|---|---|
| | de calidad como prueba procesal y demás descritos en este Parágrafo. De no ser así, se aceptará el siguiente en orden cronológico. En todo caso, tendrán prioridad las pruebas recaudadas por los organismos, agentes o policías de tránsito.<br>**Parágrafo 7°.** Los retenes de tránsito y de policía en vías públicas deberán realizarse cumpliendo todas las normas de seguridad exigidas en el orden jurídico y respetando los derechos constitucionales de los ciudadanos. Estos retenes estarán ubicados en sitios transitados e iluminados, preferiblemente en rectas con un mínimo de cien (100) metros de visibilidad y nunca en curvas. Además, en el caso de retenes de tránsito, se requerirá la presencia de al menos diez (10) agentes uniformados y cinco (5) vehículos oficiales, así como la utilización de la señalización correspondiente. Estos controles no deberán realizarse sobre vías urbanas en horas pico y en ningún caso deberán reducir el número de carriles. Tampoco deberán realizarse donde no exista bahías de parqueo en las que se puedan ubicar los vehículos requeridos, para que no causen riegos para los demás actores de la vía ni congestión vehicular, salvo en situaciones justificadas. En vías rurales, únicamente los cuerpos de Policía de Carreteras (POLCA) y Policía Fiscal y Aduanera de la Policía Nacional estarán autorizados, en el contexto de sus funciones, para detener los vehículos con el fin de realizar inspecciones, requisas y solicitar documentación personal, del vehículo, carga, planilla de viaje de pasajeros y licencia de conducción, según sean sus funciones específicas. Estas acciones deberán llevarse a cabo respetando las disposiciones aquí descritas, sin retener el vehículo por más de diez (10) minutos y únicamente una vez por ruta en el caso de los vehículos de servicio público, a menos que exista una justificación válida para lo contrario. Para lo anterior el agente o policía de tránsito que realice dicho procedimiento deberá informar de ello al organismo de tránsito al cual pertenezca y así mismo lo harán los policías fiscales y aduaneros al organismo de tránsito competente del sitio donde se realizó el procedimiento. El Ministerio de Transporte creará dentro de los seis (6) meses siguientes a la fecha de promulgación de esta Ley los mecanismos necesarios para el cumplimiento de esta disposición.<br>En vías urbanas, bajo situación normal de seguridad y orden público, en los retenes para la solicitud de identificación personal, requisas corporales e inspecciones a los vehículos realizadas por la Policía Nacional, deberán estar presente, mínimo seis (6) agentes de policía y tres (3) vehículos oficiales.<br>**Parágrafo 8°.** Los agentes civiles de tránsito no podrán iniciar persecuciones ni realizar acciones que pongan en riesgo la seguridad de ellos ni de los actores de la vía. En caso de que un conductor desatienda la orden de detenerse, el agente deberá solicitar asistencia a la fuerza pública para lograr la detención del vehículo. En este caso, se impondrá la sanción correspondiente y se inmovilizará el vehículo por cinco (5) días la primera vez y por diez (10) días cuando exista reincidencia, sin perjuicio de otras sanciones aplicables, las cuales duplicarán su costo. Además, se llevará a cabo una Revisión Técnica en Identificación de Automotores por parte de la autoridad competente en el lugar de la inmovilización. En caso de no lograr detener el vehículo, se iniciará el trámite administrativo correspondiente basado en el material audiovisual probatorio, siguiendo los procedimientos establecidos para las infracciones detectadas por los Sistemas Automáticos Semiautomáticos y otros medios Tecnológicos (SAST) mencionados en este código, para imponer las sanciones pertinentes, con registro de la anotación de vehículo prófugo en el RUNT. La existencia de esta anotación en el RUNT será motivo suficiente para que cualquier autoridad de tránsito a nivel nacional proceda a la inmovilización del vehículo con el fin de aplicar la sanción de inmovilización y realizar la revisión pertinente. Además, se compartirá esta información con la Policía Nacional (PONAL) y su cuerpo de Policía de Carreteras (POLCA) para lograr su colaboración en la ubicación del vehículo. Mientras persista esta anotación, ningún organismo de tránsito podrá adelantar tramite alguno relacionado con el vehículo afectado con la sanción. Lo anterior respetando los términos de caducidad y prescripción descritos en este código.<br>**Parágrafo 9°.** En los casos que conozca el agente o policía de tránsito donde exista material visual probatorio en que claramente se constate que un vehículo generó daños materiales y huyo, iniciará el trámite administrativo correspondiente basado en el |

| | |
|---|---|
| | material audiovisual probatorio obtenido, siguiendo los procedimientos establecidos para las infracciones detectadas por los Sistemas Automáticos Semiautomáticos y otros medios Tecnológicos (SAST) mencionados en este código, para la imposición de las correspondientes sanciones y la retención preventiva de la licencia de conducción, vía acto administrativo. Además de lo anterior, se hará un registro con la anotación de vehículo prófugo en el RUNT. La existencia de esta anotación será motivo suficiente para que cualquier autoridad de tránsito a nivel nacional proceda a la inmovilización del vehículo con el fin de aplicar la sanción de inmovilización y realizar la revisión pertinente. Además, se compartirá esta información con la Policía Nacional (PONAL) y su cuerpo de Policía de Carreteras para lograr su colaboración en la ubicación del vehículo. Mientras persista esta anotación ningún organismo de tránsito podrá adelantar tramite alguno relacionado con el vehículo afectado con la sanción. Lo anterior respetando los términos de caducidad y prescripción descritos en este código y sin perjuicio de las demás acciones administrativas civiles o penales a que haya lugar.<br>**Parágrafo 10°.** Para la imposición del comparendo por la infracción de transitar en un vehículo automotor con los colores predominantes diferentes a los registrados en la licencia de tránsito o con ellos ocultados, deberá tomarse prueba gráfica por parte del agente de tránsito, el vehículo será inmovilizado y se procederá a realizar la Revisión Técnica en Identificación de Automotores por parte de la autoridad competente. Sin embargo, si el ocultamiento del color descrito en la licencia de tránsito se ha producido con adhesivos que puedan ser retirados por el conductor, se realizará la retención preventiva del vehículo mientras es subsanada la falta.<br>Para efectos de este código se entenderán colores predominantes no registrados si impiden observar los registrados o si su área cubierta es superior a aquellos. También se impondrá la sanción por ausencia de alguno de los colores descritos en la licencia de tránsito o imposibilidad de apreciarlo.<br>En el caso de vehículos de carga, no será color, los usados en las estructuras que le dan forma, género y utilidad al chasis que no hayan sido instaladas por el fabricante del vehículo como tampoco los usados en el chasis ni en las ruedas.<br>En el caso de los remolques, semirremolques, multimodulares y similares el color lo definirá el utilizado en el chasis y/o la plataforma.<br>No será color en los vehículos de servicio público, vehículos de emergencia y los utilizados por la fuerza pública los distintivos y números o códigos de identificación, nombres institucionales o comerciales, marcas, enseñas comerciales y similares.<br>En las motocicletas, el color registrado corresponderá al de la cubierta del tanque de combustible y los diversos carenados que hayan sido instalados por el fabricante.<br>**Parágrafo 11°.** Para efecto de lo establecido en este código, todo elemento que porte instalado un vehiculó que sea prohibido o que no cumpla las normas para el tema establecidas, se asumirá funcional y operativo. Los vehículos deben portar solo elementos permitidos y cumplir con las normas establecidas. En caso de que un agente de tránsito solicite la activación de los dispositivos auditivos portados por un vehículo para su comparación con un sonido emitido en un lugar no permitido, la negativa del conductor implicará una presunción de infracción.<br>**Parágrafo 12°.** El Ministerio de Transporte dispondrá de un plazo de seis (6) meses a partir de la fecha de promulgación de esta ley para establecer un procedimiento de medición a los vehículos automotores de la temperatura del conjunto de frenos. Este procedimiento se llevará a cabo en descensos prolongados o al finalizar los mismos. Deberá permitir la obtención de una medida promedio que defina el punto de inflexión de seguridad, así como la capacidad de identificar, a través de la temperatura, posibles fallos en el funcionamiento de los sistemas en cada rueda.<br>**Parágrafo 13°.** El Ministerio de Transporte dispondrá de un plazo inicial de un (1) año, con la posibilidad de prorrogarse por un (1) año adicional, para desarrollar, en colaboración con las entidades pertinentes, un procedimiento preventivo de alerta para derrumbes, inundaciones y otros riesgos geológicos o ambientales en las vías del territorio nacional. Este procedimiento estará basado en observaciones y estudios científicos y su propósito será emitir alertas y restringir el tránsito en tramos viales específicos durante tormentas u otros eventos que representen peligros potenciales o inminentes para los usuarios de las vías. |

| | |
|---|---|
| | **Parágrafo 14°.** Cuando el agente de tránsito perciba la comisión de mas de una infracción a las normas de tránsito realizadas por un conductor, procederá a realizar el comparendo y respectivo procedimiento únicamente por la infracción de mayor gravedad. Igualmente hará un llamado de atención verbal por las demás infracciones que haya observado. |

Es esencial que el procedimiento para la imposición y notificación de comparendos, incluidos aquellos basados en pruebas recogidas por elementos tecnológicos, sea claro y transparente. Este enfoque no solo garantiza que el proceso se realice de manera justa y correcta para los posibles infractores, sino que también fortalece la confianza en las autoridades y organismos de tránsito competentes.

Además, la implementación de cámaras corporales para los agentes de tránsito representará un avance significativo en la forma en que se llevan a cabo las intervenciones. Estas herramientas no solo proporcionarán un registro visual y auditivo de los eventos, sino que también actuarán como un mecanismo de verificación que respalda las acciones del agente. Esto minimizará el riesgo de errores humanos y malentendidos, ya que la palabra del agente podrá ser corroborada por pruebas objetivas. En este sentido, se reduce la posibilidad de sanciones injustas derivadas de percepciones erróneas o juicios subjetivos.

La claridad en el proceso no solo beneficia a los ciudadanos al proteger sus derechos, sino que también fortalece la labor de los agentes de tránsito. Al contar con un procedimiento bien definido y respaldado por tecnología, se facilita su trabajo y se les otorga una mayor seguridad en sus actuaciones. Esto contribuye a una cultura vial más respetuosa y consciente.

La congestión vehicular y el caos en nuestras vías son problemas que afectan a todos los ciudadanos, y es evidente que no es posible contar con un agente de tránsito en cada esquina para supervisar el comportamiento de todos los conductores. Por ello, se hace

urgente facilitar y promover la participación ciudadana como una herramienta clave para abordar estas problemáticas.

La ciudadanía desempeña un papel fundamental en la observación y denuncia de conductas reprochables al conducir que contribuyen a la congestión. Al empoderar a los ciudadanos para que informen sobre estas situaciones, estamos creando un sistema de vigilancia colectiva que complementa las acciones de las autoridades de tránsito. Esto no solo aumenta la efectividad del control vial, sino que también fomenta un sentido de responsabilidad compartida entre todos los usuarios de las vías.

Además, al incentivar la participación ciudadana, se promueve una cultura de respeto y colaboración en el uso del espacio público. Los ciudadanos se convierten en aliados en la tarea de mantener el orden y la fluidez del tránsito, lo que puede resultar en una disminución significativa de infracciones y comportamientos que generan caos. La implementación de canales accesibles para reportar estas conductas, facilitará este proceso y permitirá una respuesta más ágil por parte de las autoridades.  Facilitar y promover la participación ciudadana en el monitoreo del comportamiento vial es una estrategia esencial para mejorar la seguridad y eficiencia del tránsito. Esta colaboración entre ciudadanos y autoridades no solo ayudará a reducir la congestión vehicular, sino que también creará un entorno más seguro y armonioso para todos.

La seguridad vial y la protección de los ciudadanos son prioridades innegables en nuestra sociedad. Sin embargo, es fundamental que las acciones implementadas para garantizar estas prioridades, como los retenes de tránsito y policía, se realicen de manera que no afecten notablemente el diario vivir de los ciudadanos. Es necesario encontrar un equilibrio entre la efectividad de estas medidas y el respeto por los derechos individuales.

Por otra parte, los retenes son herramientas valiosas para controlar el tránsito, detectar infracciones y, en algunos casos, prevenir delitos. Sin embargo, cuando estos procedimientos se llevan a cabo sin considerar las necesidades y derechos de los ciudadanos, pueden convertirse en una fuente de frustración y malestar. Se debe establecer que la implementación de retenes debe centrarse en protocolos claros que minimicen las molestias a los conductores y transeúntes. Esto incluye limitar el tiempo que un vehículo puede estar detenido y asegurar que se realicen en lugares estratégicos que no generen congestión innecesaria.

Además, es crucial garantizar que estas acciones no sean aprovechadas por delincuentes para llevar a cabo actos delictivos. La seguridad pública debe ser una prioridad, por lo que, también debemos ser proactivos en crear un entorno donde los delincuentes no puedan imitar estas acciones para sus propios fines. La presencia de la autoridad debe generar un sentido de seguridad, no temor.

Debe ser claro cómo se realizan los retenes de tránsito y policía y los procedimientos a la hora de imponer comparendos sea por cambio de color, que se realice mas de una infracción, se ocasionen daños y se huya para evadir responsabilidades o que no se haga caso a la orden de detenerse por parte de la autoridad de tránsito ya que es fundamental para asegurar su efectividad sin sacrificar la calidad de vida de los ciudadanos Al buscar un enfoque equilibrado y respetuoso, podremos construir un entorno más seguro y armonioso para todos.

Igualmente, se deben establecer procedimientos y acciones que prevengan accidentes por mala operación de los frenos y por fenómenos naturales, ya que estos aspectos constituyen

una parte notable de las causas de accidentes de tránsito que terminan en lesiones y muertes cada año.

**Artículo 55.** Sustituye el texto del Artículo 136 y de sus Parágrafos 2° y 3° de la Ley 769 de 2.002 de la siguiente manera:

| ARTÍCULO VIGENTE | ARTÍCULO MODIFICADO |
|---|---|
| **Artículo 136**. **Reducción de la Multa.** Una vez surtida la orden de comparendo, si el inculpado acepta la comisión de la infracción, podrá, sin necesidad de otra actuación administrativa:<br><br>1. Cancelar el cincuenta por ciento (50%) del valor de la multa dentro de los cinco (5) días siguientes a la orden de comparendo y siempre y cuando asista obligatoriamente a un curso sobre normas de tránsito en un Organismo de Tránsito o en un Centro de Enseñanza Automovilística o un Centro integral de atención debidamente registrados ante el RUNT. Si el curso se realiza ante un centro de enseñanza automovilística o en centro integral de atención, o en un organismo de tránsito de diferente jurisdicción donde se cometió la infracción, a este se le cancelará un veinticinco por ciento (25%) del valor a pagar y el excedente se pagará al organismo de tránsito de la jurisdicción donde se cometió la infracción; o<br><br>2. Cancelar el setenta y cinco por ciento (75%) del valor de la multa, si paga dentro de los veinte días siguientes a la orden de comparendo y siempre y cuando asista obligatoriamente a un curso sobre normas de tránsito en un Organismo de Tránsito, en un centro de enseñanza automovilística, o un Centro integral de atención debidamente registrados ante el RUNT. Si el curso se realiza ante un centro de enseñanza automovilística, o centro integral de atención o en un organismo de tránsito de diferente jurisdicción donde se cometió la infracción, a este se le cancelará un veinticinco por ciento (25%) del valor a pagar y el excedente se pagará al organismo de tránsito de la jurisdicción donde se cometió la infracción.<br><br>3. Si aceptada la infracción, ésta no se paga en las oportunidades antes indicadas, el inculpado deberá cancelar el cien por ciento (100%) del valor de la multa más sus correspondientes intereses moratorias.<br><br>Si el inculpado rechaza la comisión de la infracción, deberá comparecer ante el funcionario en audiencia pública para que éste decrete las pruebas conducentes que le sean solicitadas y las de oficio que considere útiles.<br><br>Si el contraventor no compareciere sin justa causa comprobada dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes a la notificación del comparendo, la autoridad de tránsito, después de treinta (30) días calendario de ocurrida la presunta infracción, seguirá el proceso, entendiéndose que queda vinculado al mismo, fallándose en audiencia pública y notificándose en estrados.<br><br>En la misma audiencia, si fuere posible, se practicarán las pruebas y se sancionará o absolverá al inculpado. Si fuere declarado contraventor, se le impondrá el cien por ciento (100%) de la sanción prevista en la ley.<br><br>Los organismos de tránsito de manera gratuita podrán celebrar acuerdos para el recaudo de las multas y podrán establecer convenios con los bancos para este fin. El pago de la multa a favor del organismo de tránsito que la impone y la comparecencia, podrá efectuarse en cualquier lugar del país. | **Artículo 136. REDUCCIÓN DE LA MULTA.** Una vez surtida la orden de comparendo, el presunto infractor aceptará la comisión de la infracción si no solicita la cita para realizar la audiencia de comparecencia dentro de los siguientes once (11) días hábiles después de haber sido notificado. Posterior a esto, o tras la realización de la audiencia de comparecencia en la que se declare configurada la contravención, el infractor podrá:<br>1. cancelar el cincuenta por ciento (50%) del valor de la multa dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes a la aceptación de la comisión de la infracción o a la fecha de realización de la audiencia de comparecencia, siempre y cuando asista y apruebe un curso pedagógico sobre normas de tránsito y seguridad vial en un Organismo de Tránsito, en un Centro de Enseñanza Automovilística o un Centro Integral de Atención debidamente registrados ante el RUNT.<br>2. cancelar el setenta y cinco por ciento (75%) del valor de la multa dentro de los veinte (20) días hábiles siguientes a la aceptación de la comisión de la infracción o a la fecha de realización de la audiencia de comparecencia, siempre y cuando asista y apruebe un curso pedagógico sobre normas de tránsito y seguridad vial en un Organismo de Tránsito, en un Centro de Enseñanza Automovilística o un Centro Integral de Atención debidamente registrados ante el RUNT.<br>3. una vez aceptada la infracción o realizada la audiencia de comparecencia y en esta se declare configurada la contravención, si el valor a pagar no se cancela en las oportunidades antes indicadas, el infractor deberá cancelar el cien por ciento (100%) del valor de la multa más sus correspondientes intereses moratorios.<br>En caso de realizar el curso mencionado en los ítems 1 y 2 en un Centro de Enseñanza Automovilística, Centro Integral de Atención u Organismo de Tránsito diferente al de la jurisdicción donde se cometió la infracción, se cancelará en este sitio el 25% del valor a pagar, además de los pagos a terceros definidos por el Ministerio de Transporte y los impuestos correspondientes.<br><br>Para acceder a los descuentos descritos en este Articulo se debe haber realizado y aprobado el curso en mención, además que cancelado el valor correspondiente al Organismo de Tránsito competente dentro de los términos aquí estipulados. El resultado de la evaluación será publicado en el RUNT y su aprobación será indispensable para acceder a los descuentos mencionados.<br>Los organismos de tránsito podrán celebrar acuerdos gratuitos para el recaudo de multas, así como establecer convenios con entidades bancarias y operadores de plataformas virtuales con el fin de facilitar dicho proceso. El pago de la multa a favor del organismo de tránsito que impone la sanción y la realización del curso para acceder a descuentos, deberán poder efectuarse desde cualquier ubicación dentro del país, sin verse limitados por la jurisdicción del lugar donde se cometió la infracción.<br>Pasados treinta (30) días de aceptada o declarada la comisión de la infracción, la autoridad de tránsito, seguirá el proceso, entendiéndose que queda vinculado al mismo, fallándose en audiencia pública y notificándose en estrados.<br>**Parágrafo 1°.** En los lugares donde existan inspecciones ambulantes de tránsito, los funcionarios competentes podrán imponer al infractor la sanción correspondiente en el sitio y hora donde se haya cometido la contravención respetando el derecho de defensa. |

| | |
|---|---|
| **Parágrafo 1°**. En los lugares donde existan inspecciones ambulantes de tránsito, los funcionarios competentes podrán imponer al infractor la sanción correspondiente en el sitio y hora donde se haya cometido la contravención respetando el derecho de defensa.<br><br>**Parágrafo 2°**. Cuando se demuestre que la orden de comparendo por infracción a las normas de tránsito detectada por sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos, no fue notificada o indebidamente notificada, los términos establecidos para la reducción de la sanción comenzarán a correr a partir de la fecha de la notificación del comparendo.<br><br>**Parágrafo 3.** Los cursos a los infractores de las normas de tránsito podrán ser también virtuales, para lo cual quien lo dicta deberá garantizar la autenticación biométrica del ciudadano en la forma en que determine el Ministerio de Transporte, a través del sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) y por el Sistema de Control y Vigilancia de la Superintendencia de Transporte, que permita la identificación del infractor de forma segura, así como el registro y su permanencia en el curso, en los términos señalados por el Ministerio de Transporte.<br><br>Los cursos realizados por los organismos de tránsito, los centros integrales de atención y los centros de enseñanza automovilística registrados ante el sistema del Registro Nacional de Tránsito (RUNT) para dicha labor, no podrán ser en número/día más de la capacidad física instalada, certificada por medio del registro, gestión de calidad o acreditación, en las condiciones señaladas por el Ministerio de Transporte.<br><br>En todo caso, para la prestación del curso virtual y/o presencial, los centros integrales de atención y los centros de enseñanza automovilística, deberán cumplir los mismos requisitos técnicos de operación y funcionamiento previstos en la ley, según reglamentación del Ministerio de Transporte.<br><br>A los organismos de tránsito no se les exigirá convenio para prestar los cursos.<br><br>Los cursos a los que se refiere este artículo deberán incluir contenidos de seguridad vial que promuevan el respeto en la vía por los usuarios de la bicicleta.<br><br>**Parágrafo transitorio.** El Ministerio de Transporte continuará realizando las habilitaciones, hasta que se cuente con el desarrollo en el sistema RUNT, para que dichos organismos realicen el registro de manera directa, plazo que no podrá ser mayor a 6 meses contados a partir de la expedición del presente decreto ley prorrogables por 3 meses más.<br><br>Para todos los efectos legales, el registro en el RUNT hará las veces de habilitación. | **Parágrafo 2°.** Cuando se demuestre que la orden de comparendo por infracción a las normas de tránsito detectada por los Sistemas Automáticos Semiautomáticos y otros medios Tecnológicos (SAST), no fue notificada o indebidamente notificada, se aplicarán los términos descritos en este código para ese procedimiento.<br>**Parágrafo 3°.** Los cursos a los infractores de las normas de tránsito podrán ser también virtuales, en todo caso, quien lo dicta deberá garantizar la autenticación biométrica del ciudadano en la forma en que determine el Ministerio de Transporte, a través del sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), en el cual se verá reflejado la asistencia y el resultado de la evaluación y por el Sistema de Control y Vigilancia de la Superintendencia de Transporte, que permita la identificación del infractor de forma segura, así como el registro, su permanencia en el curso y la aprobación por medio de una evaluación, en los términos señalados por el Ministerio de Transporte. Esta evaluación deberá llevarse a cabo exclusivamente de manera presencial y podrá abarcar temas tratados en el curso, así como conocimientos generales que todo conductor activo debe poseer. El infractor tendrá un máximo de tres (3) oportunidades para realizar la evaluación, y en caso de no aprobar en dichas ocasiones, deberá cancelar el cien por ciento (100%) del valor de la multa al organismo de tránsito correspondiente sin derecho a devolución alguna por concepto de lo cancelado por el curso en mención.<br>Los cursos realizados por los Organismos de Tránsito, los Centros Integrales de Atención y los Centros de Enseñanza Automovilística registrados ante el sistema del Registro Nacional de Tránsito (RUNT) para dicha labor, no podrán ser en número/día más de la capacidad física instalada, certificada por medio del registro, gestión de calidad o acreditación, en las condiciones señaladas por el Ministerio de Transporte.<br>En todo caso, para la prestación del curso virtual y/o presencial, los centros integrales de atención y los centros de enseñanza automovilística, deberán cumplir los mismos requisitos técnicos de operación y funcionamiento previstos en la ley, según reglamentación del Ministerio de Transporte.<br>A los organismos de tránsito no se les exigirá convenio para prestar los cursos.<br>Los cursos a los que se refiere este artículo deberán incluir contenidos de seguridad vial que promuevan el respeto en la vía por los usuarios de la bicicleta y vehículos autoequilibrados.<br>**Parágrafo transitorio.** El Ministerio de Transporte continuará realizando las habilitaciones, hasta que se cuente con el desarrollo en el sistema RUNT, para que dichos organismos realicen el registro de manera directa, plazo que no podrá ser mayor a 6 meses contados a partir de la expedición del presente decreto ley prorrogables por 3 meses más.<br>Para todos los efectos legales, el registro en el RUNT hará las veces de habilitación. |

Es fundamental promover un sistema de tránsito que no solo se enfoque en la sanción, sino que también fomente el aprendizaje y la responsabilidad entre los conductores. Por esta razón, se debe establecer el acceso a la reducción de multas, incluso después de realizada la audiencia donde se declare configurada la contravención, lo cual no ocurre en la actualidad. Esta medida tiene como objetivo garantizar que el posible infractor pueda ejercer su derecho a la controversia sin temor a consecuencias adversas inmediatas.

La posibilidad de acceder a una reducción de multa después de la audiencia permite que los conductores comprendan que el sistema no solo busca castigar, sino también educar y mejorar su comportamiento en las vías. Al brindarles esta oportunidad, se promueve un ambiente donde los infractores pueden demostrar su compromiso con el respeto a las normas de tránsito y su deseo de corregir sus errores.

Además, se propone que este proceso incluya una evaluación que determine el nivel de conocimiento del infractor sobre las normas de tránsito. Esta evaluación no solo servirá como un mecanismo para medir su compromiso con la mejora personal, sino que también permitirá a las autoridades identificar áreas específicas donde se requiere mayor educación vial. Al fomentar el aprendizaje continuo, se crea una cultura de responsabilidad y respeto en las vías.

**Artículo 56.** Adiciona el texto del Artículo 136A de la Ley 769 de 2.002 de la siguiente manera:

| ARTÍCULO VIGENTE | ARTÍCULO MODIFICADO |
|---|---|
| **Artículo 136 A. Condiciones mínimas de validez de los cursos sobre normas de tránsito y sanciones por fraude.** Todos los cursos sobre normas de tránsito previstos en el artículo 136 de este Código para la reducción de la sanción, deberán ser impartidos por los Organismos de Tránsito o Centros Integrales de Atención, y ser especializados según el tipo de vehículo, de licencia de conducción y de infracción, respectivamente.<br><br>El infractor a quien se le compruebe que hizo fraude o se benefició de un curso sobre normas de tránsito fraudulento, se hará acreedor a una multa de hasta cien (100) salarios mínimos legales diarios vigentes, y a la suspensión de la licencia de conducción hasta por tres (3) años.<br><br>Si la Superintendencia de Transporte a través de su sistema de control y vigilancia (SICOV) detecta indicios de fraude, falsedad o suplantación en la realización de estos cursos determinará para el infractor o conductor la pérdida del descuento de la multa y compulsará copias a la Fiscalía General de la Nación para lo pertinente. Esto sin perjuicio del procedimiento sancionatorio que debe adelantar contra el Organismo de Tránsito u Organismo de Apoyo a la Autoridad de Tránsito que se prestó para dicha conducta. | **Artículo 136 A. CONDICIONES MINIMAS DE VALIDEZ DE LOS CURSOS SOBRE NORMAS DE TRÁNSITO Y SANCIONES POR FRAUDE.** Todos los cursos sobre normas de tránsito previstos en el artículo 136 y 123 de este Código para la reducción de la sanción o para satisfacer el cumplimiento de la amonestación descrita en este código podrán ser impartidos únicamente por los Centros de Enseñanza Automovilística, los Organismos de Tránsito o Centros Integrales de Atención debidamente registrados en el RUNT y ser especializados según el tipo de vehículo, de licencia de conducción y de infracción, respectivamente.<br>El infractor a quien se le compruebe que hizo fraude en la asistencia y/o evaluación o se benefició de un curso sobre normas de tránsito fraudulento, se hará acreedor a una multa de hasta cien (100) salarios mínimos legales diarios vigentes (SMLDV), y a la suspensión de la licencia de conducción hasta por tres (3) años.<br>Si la Superintendencia de Transporte a través de su sistema de control y vigilancia (SICOV) detecta indicios de fraude, falsedad o suplantación en la realización y/o evaluación de estos cursos determinará para el infractor o conductor la pérdida del descuento de la multa y compulsará copias a la Fiscalía General de la Nación para lo pertinente. Esto sin perjuicio del procedimiento sancionatorio que debe adelantar contra el Centro de Enseñanza Automovilística, el Organismos de Tránsito o Centro Integral de Atención, que se prestó para dicha conducta. |

Los cursos a los que se refiere la amonestación en este código deben ser desarrollados dentro del mismo marco sancionatorio que los cursos para acceder a la reducción de la multa, ya que tienen el mismo objetivo de capacitación. Igualmente, las escuelas automovilísticas legalmente establecidas pueden compartir la función de impartir dichos cursos con los organismos de tránsito y los centros integrales de atención, ya que cuentan con la infraestructura suficiente para hacerlo.

**Artículo 57.** Adiciona el texto de Artículo 138 de la Ley 769 de 2.002, renombra su Parágrafo como Parágrafo 1° e incorpora los Parágrafos 2° y 3°, el cual quedará así:

| ARTÍCULO VIGENTE | ARTÍCULO MODIFICADO |
|---|---|
| **Artículo 138.** *Comparecencia.* El inculpado podrá comparecer por sí mismo, pero si designa apoderado éste deberá ser abogado en ejercicio. El Ministerio Público podrá intervenir en los procesos, de acuerdo con las funciones que le sean propias.<br><br>**Parágrafo.** Si resultare involucrado un menor de edad en la actuación contravencional, deberá estar asistido por su representante legal, o por un apoderado designado por éste, o por un defensor de familia. | **Artículo 138. COMPARECENCIA.** El inculpado podrá comparecer por sí mismo, pero si designa apoderado éste deberá ser abogado en ejercicio. El Ministerio Público podrá intervenir en los procesos, de acuerdo con las funciones que le sean propias. Si el presunto infractor no compareciere sin justa causa comprobada a la audiencia programada se declarará aceptada la comisión de la infracción. En este caso el infractor no podrá acceder a la reducción de la multa descrita en este código y los intereses moratorios se calcularán desde los once (11) días hábiles luego de haberse realizado la respectiva notificación.<br>**Parágrafo 1°.** Si resultare involucrado un menor de edad en la actuación contravencional, deberá estar asistido por su representante legal, o por un apoderado designado por éste, o por un defensor de familia.<br>**Parágrafo 2°.** En la audiencia, una vez declarada la comisión de la contravención, se llevará a cabo una evaluación de la gravedad del acto, considerando la congestión vial causada y el peligro generado para personas o bienes, ya sean públicos o privados, a raíz de la acción infractora. Con base en esta evaluación, el operador jurídico podrá tomar las siguientes decisiones:<br>1. Hacer un llamado de atención verbal en sustitución de la multa pecuniaria.<br>2. Sustituir la sanción correspondiente por una amonestación, de acuerdo con lo establecido en el Artículo 123 de este código, si el monto de la multa es igual o superior a quince Salarios Mínimos Diarios Legales Vigentes (15 SMDLV).<br>3. Optar por el pago de la multa con la reducción prevista en el Artículo 136 de este código.<br>4. Imponer el pago completo de la multa sin posibilidad de reducción, en casos en que se haya puesto en grave peligro a los actores viales o la propiedad pública y/o privada, en el momento de cometer la infracción.<br>En los casos de conducir en estado de embriaguez o bajo el efecto de alucinógenos, así como de conducir o estacionar un vehículo en vías públicas o privadas abiertas al público sin cumplir con los requisitos inherentes sobre SOAT, Revisión Tecno Mecánica y de Gases Obligatoria y Licencia de Conducción, dicho conductor no podrá acceder a las opciones descritas en los numerales 1, 2 y 3 mencionados anteriormente. En estos casos, los intereses moratorios empezaran a generarse once (11) días hábiles luego de haber sido notificado el infractor.<br>**Parágrafo 3°.** La audiencia de comparecencia será exclusivamente virtual, a menos que el posible infractor solicite expresamente lo contrario. Los organismos de tránsito deberán aceptar de forma virtual, en el momento en que se realice, la |

| | |
|---|---|
| | solicitud de fecha y hora para la audiencia de comparecencia realizada por el posible infractor. La asignación se realizará en orden cronológico de las solicitudes según su disponibilidad. En caso de que el organismo de tránsito correspondiente no reciba la solicitud descrita dentro de los once (11) días hábiles después de haberse realizado la respectiva notificación al presunto infractor y se demuestre negligencia, el comparendo perderá su validez. |

La adecuada regulación del proceso sancionatorio en materia de tránsito es fundamental para garantizar la justicia y el respeto a las normas viales. En este contexto, se debe establecer que la solicitud de audiencia no puede ser utilizada por el posible infractor como un medio para postergar el pago de la sanción. Esta medida es esencial para mantener un sistema que fomente la responsabilidad y el cumplimiento de las normas.

Es importante que los conductores entiendan que la solicitud de audiencia tiene un propósito claro: permitirles presentar su defensa y argumentar sobre la comisión o gravedad de la contravención que se les imputa. Sin embargo, esta solicitud no debe convertirse en una herramienta para evadir o retrasar el cumplimiento de sus obligaciones económicas. Por lo tanto, se debe establecer que, si un infractor no se presenta a la audiencia programada, deberá pagar el total de la multa como si hubiera aceptado la comisión de la falta desde un principio.

Esta norma busca incentivar a los infractores a participar activamente en el proceso, asegurando que comprendan la importancia de su asistencia a las audiencias. Al mismo tiempo, se establece un marco claro y equitativo para todos los conductores, promoviendo así un sentido de responsabilidad ante las normas de tránsito. La certeza sobre las consecuencias del incumplimiento evitará abusos del sistema y garantizará que aquellos que realmente desean defenderse lo hagan sin utilizar tácticas dilatorias.

Es importante que la audiencia de comparecencia se evalúe y contextualice la gravedad de cada infracción, teniendo en cuenta factores como la congestión vial y el peligro

generado para personas o bienes. Al permitir que el operador jurídico evalúe las circunstancias específicas del acto infractor, se facilita un enfoque más justo y proporcional en la aplicación de sanciones. Esto incluye opciones como un llamado de atención verbal o una amonestación en lugar de una multa pecuniaria, lo cual puede ser más adecuado en situaciones donde la infracción no haya representado un riesgo significativo. Asimismo, se contempla la posibilidad de la reducción de la multa en ciertos casos acorde a las normas, promoviendo así un sistema más equitativo.

Sin embargo, esta norma también establece límites claros. En situaciones donde se haya puesto en grave peligro a otros actores viales o a la propiedad pública y privada, se garantiza que se imponga el pago completo de la multa. Esto es especialmente relevante, donde la seguridad de los actores viales y los bienes materiales se puso en grave riesgo. Al excluir a estos infractores de opciones más benévolas, se envía un mensaje contundente sobre la importancia del respeto a las normas de tránsito.

Como también debe ser claro para los organismos de tránsito que recibir la solicitud de citas para las audiencias, programarlas y realizarlas deben ser procesos transparentes y accesibles para los posibles infractores de tránsito ya que esto es fundamental para fortalecer la confianza entre la ciudadanía y los organismos encargados de la regulación vial. La transparencia en los procedimientos no solo asegura que los derechos de los ciudadanos sean respetados, sino que también fomenta un ambiente de justicia en el que cada persona pueda entender claramente las implicaciones de sus acciones.

**Artículo 58.** Modifica el Artículo 146 de la Ley 769 de 2.002, para incorporar los Parágrafo 1° y 2° de la siguiente manera:

| ARTÍCULO VIGENTE | ARTÍCULO MODIFICADO |
|---|---|

| | |
|---|---|
| **Artículo 146.** Se entenderán como conceptos técnicos que deben emitir las autoridades de tránsito, los informes de accidentes de tránsito donde se indicará la causa probable del accidente, sin que en dicho concepto se defina la responsabilidad en el choque, salvo en aquellos casos donde la autoridad de tránsito emite órdenes de comparendo por presunta infracción a la norma de tránsito y se impone la multa prevista al culminar el proceso contravencional y la violación de dicha norma es la causa probable del accidente de tránsito. Así mismo, no podrá la autoridad de tránsito determinar la cuantía de los daños. | **Artículo 146. CONCEPTO TÉCNICO.** Se entenderán como conceptos técnicos que deben emitir las autoridades de tránsito, los informes de accidentes de tránsito donde se indicará la causa probable del accidente, sin que en dicho concepto se defina la responsabilidad en el choque, salvo en aquellos casos donde la autoridad de tránsito emite órdenes de comparendo por presunta infracción a la norma de tránsito y se impone la multa prevista al culminar el proceso contravencional y la violación de dicha norma es la causa probable del accidente de tránsito. Así mismo, no podrá la autoridad de tránsito determinar la cuantía de los daños.<br><br>**Parágrafo 1°.** Las autoridades de Tránsito, de oficio, investigarán y emitirán un concepto técnico sobre las posibles causas de todos los accidentes y colisiones simples ocurridos dentro de su jurisdicción, de los cuales tengan conocimiento o a solicitud de alguno de los involucrados realizada durante un plazo máximo de dos (2) días hábiles después de ocurrido el incidente, incluso cuando solo esté involucrado un vehículo. Asimismo, tomarán las medidas necesarias y establecerán las sanciones correspondientes dentro de su competencia.<br>Las compañías aseguradoras tendrán la obligación de enviar un informe detallado de todo incidente vial que genere reclamación, adjuntando copias de las evidencias obtenidas y datos recogidos, en un plazo máximo de tres (3) días hábiles después de ocurrido el incidente, al organismo de tránsito correspondiente a la jurisdicción donde tuvo lugar el evento, para que este pueda tomar las medidas pertinentes dentro de su competencia.<br>**Parágrafo 2°.** Todo accidente en el que hubiere lesionados de gravedad o muertos y que se atribuya a fallas mecánicas debe ser puesto en conocimiento de los organismos competentes, quienes realizarán una investigación forense para determinar por medio de procesos científicos la causa. Las conclusiones de esta investigación serán utilizadas por el Ministerio de Transporte para alimentar el Registro Nacional de Accidentes de Tránsito (RNAT) y tomar decisiones pertinentes sobre homologaciones, así como para dar alerta sobre posibles fallas mecánicas por defectos de fabricación o malas prácticas de mantenimiento que puedan poner en peligro los actores de la vía. |

Debe ser claro que las autoridades de tránsito, como agentes del Estado, tienen la responsabilidad no solo de sancionar las infracciones, sino también de comprender a fondo los incidentes que se producen en las vías. Esta comprensión se logra a través de un análisis técnico exhaustivo que debe ser realizado tanto de oficio como a solicitud de las partes involucradas.

Es importante destacar que no siempre será necesaria la presencia física de un agente en el lugar del incidente. La recolección y análisis de información proporcionada por los solicitantes permitirá a las autoridades emitir conceptos técnicos precisos y justos, basados en datos concretos. Esta flexibilidad no solo optimiza los recursos disponibles, sino que también acelera el proceso para los ciudadanos, quienes merecen respuestas rápidas y efectivas ante sus situaciones.

Además, es crucial establecer una obligación para que las compañías de seguros informen a las autoridades sobre cualquier incidente o accidente del que tengan conocimiento, como también conocer por medios técnicos y científicos las causas que ocasionaron accidentes de gravedad. Esta colaboración permitirá un flujo continuo de información relevante, lo que contribuye a una mejor comprensión del contexto en que ocurren los accidentes. Al integrar esta información en el análisis, se podrán identificar patrones y tendencias que ayuden a prevenir futuros incidentes y mejorar la seguridad vial, además, multar a los infractores causantes de accidentes de tránsito.

**Artículo 59.** Modifica el Artículo 148 de la Ley 769 de 2.002, para incorporar los Parágrafos 1° y 2° de la siguiente manera:

| ARTÍCULO VIGENTE | ARTÍCULO MODIFICADO |
|---|---|
| **Artículo 148.** *Funciones de Policía Judicial.* En caso de hechos que puedan constituir infracción penal, las autoridades de tránsito tendrán las atribuciones y deberes de la policía judicial, con arreglo al Código de Procedimiento Penal. | **Artículo 148. FUNCIONES DE POLICÍA JUDICIAL.** En caso de hechos que puedan constituir infracción penal, las autoridades de tránsito tendrán las atribuciones y deberes de la policía judicial, con arreglo al Código de Procedimiento Penal.<br>**Parágrafo 1º.** Todos los organismos de tránsito, a través de sus oficinas de Policía Judicial, tendrán la facultad de conocer los casos de falsedad personal y falsedad marcaria que hayan inducido al error en la imposición de una orden de comparendo dentro de su jurisdicción. Antes de iniciar cualquier acción, deberán notificar de manera clara y precisa al denunciante sobre las posibles consecuencias penales derivadas de presentar una denuncia falsa. Únicamente el afectado podrá instaurar esta denuncia ante el organismo de tránsito competente.<br>Los organismos de tránsito, actuando como denunciantes legítimos, serán responsables de presentar las denuncias penales ante la Fiscalía General. Los efectos de los comparendos relacionados con esta actuación se suspenderán hasta que se resuelva la acción judicial. Los Organismos de Tránsito realizarán de oficio los trámites necesarios para el cumplimiento de las disposiciones descritas en este Parágrafo.<br>**Parágrafo 2°.** El agente o policía de tránsito que tenga conocimiento de un incidente en el que un conductor, dentro de su jurisdicción, emita injurias, intimide, o permita o incite a sus acompañantes a lanzar injurias o intimidar a otros conductores, peatones o ciclistas, ya sea con o sin elementos como armas de fuego, armas traumáticas, dispositivos cortopunzantes, gases, armas de electrochoque o elementos contundentes, tanto desde su vehículo como descendiendo del mismo para llevar a cabo dichas acciones, deberá hacer uso de sus atribuciones y responsabilidades como policía judicial.<br>El agente deberá redactar un informe detallado de los hechos y circunstancias, del cual se deberá adjuntar una copia a la correspondiente orden de comparendo. Posteriormente, en un lapso no superior a tres (3) días hábiles, el agente o policía de tránsito entregará dicho informe junto con los elementos audiovisuales probatorios pertinentes a la Fiscalía General de la Nación para que esta institución realice las acciones correspondientes en el marco de su competencia. |

En el contexto de las infracciones de tránsito, existen elementos de orden penal que las autoridades de tránsito, en virtud de su envestidura como policías judiciales, deben tener la facultad de conocer y dirigir a los organismos de instrucción penal correspondientes. En los casos de falsedad marcaria y falsedad personal, son los organismos de tránsito los realmente perjudicados y, en calidad de denunciantes legítimos, deben poner en marcha los mecanismos jurídicos que protejan sus intereses. Lo anterior no debe afectar los derechos de los ciudadanos.

En situaciones de agresiones verbales intimidantes y amenazantes entre actores viales, las autoridades de tránsito deben tener conocimiento de la noticia e iniciar el proceso jurídico penal correspondiente. Esto genera conciencia entre los actores viales sobre las consecuencias de sus actos.

**Artículo 60.** Sustituye el texto del Artículo 151 de la Ley 769 de 2.002, e incorpora el Parágrafo 1° de la siguiente manera:

| ARTÍCULO VIGENTE | ARTÍCULO MODIFICADO |
|---|---|
| **Artículo 151. Suspensión de licencia.** Quien cause lesiones u homicidios en accidente de tránsito y se demuestre que actuó bajo cualquiera de los estados de embriaguez de que trata este código, o que injustificadamente abandone el lugar de los hechos, a más de las sanciones previstas en el Código Penal, se hará acreedor a la suspensión de su licencia por el término de cinco (5) años. | **Artículo 151. SUSPENSIÓN DE LA LICENCIA.** Quien cause lesiones u homicidios en accidente de tránsito y se demuestre que actuó con imprudencia o bajo cualquiera de los estados de embriaguez de que trata este código, o que injustificadamente abandone el lugar de los hechos, a más de las sanciones previstas en este código y en el Código Penal, se hará acreedor a la suspensión de su licencia de conducción por el término del doble de la condena privativa de la libertad, la cual se cumplirá, aunque la condena restrictiva de la libertad sea suspendida.<br>**Parágrafo 1°.** En los casos que conozca el agente o policía de tránsito donde exista material visual probatorio en que claramente se constate que un vehículo generó lesiones personales o fatales y huyó, iniciará el trámite administrativo correspondiente basado en el material audiovisual probatorio obtenido, siguiendo los procedimientos establecidos para las infracciones detectadas por los Sistemas Automáticos Semiautomáticos y otros medios Tecnológicos (SAST) mencionados en este código, para la imposición de las correspondientes sanciones, la inmovilización del vehículo y la retención preventiva de la licencia de conducción, vía acto administrativo. Además de lo anterior, se hará un registro con la anotación de vehículo prófugo en el RUNT. La existencia de esta anotación será motivo suficiente para que cualquier autoridad de tránsito a nivel nacional proceda a la inmovilización del vehículo con el fin de ponerlo a disposición de la Fiscalía General de la Nación. Además, se compartirá esta información con la Policía Nacional (PONAL) y su cuerpo de Policía de Carreteras (POLCA) para lograr su colaboración en la ubicación del vehículo. Mientras persista esta anotación ningún organismo de tránsito podrá adelantar tramite alguno relacionado con el vehículo afectado con la sanción. Lo anterior sin perjuicio |

| | |
|---|---|
| | de las demás acciones administrativas civiles o penales a que haya lugar. |

Los causantes de accidentes de tránsito cuyas repercusiones son de naturaleza penal deben ser sancionados administrativamente, ya que violan las normas de tránsito al ocasionar dichos accidentes. Las sanciones administrativas deben ser, al menos, el doble de la condena privativa de libertad, por simple lógica jurídica, ya que para que el castigo administrativo se haga efectivo, el encausado debe estar en libertad.

Asimismo, deben ser perseguidos desde la parte administrativa aquellos causantes de accidentes graves que evadieron su responsabilidad, ya que también infringieron las normas de tránsito y, por lo tanto, les corresponde una sanción administrativa.

**Artículo 61.** Modifica el Artículo 158A de la Ley 769 de 2.002 para renombrar su Parágrafo como Parágrafo 1° e incorpora el Parágrafo 2° de la siguiente manera:

| ARTÍCULO VIGENTE | ARTÍCULO MODIFICADO |
|---|---|
| **Artículo 158 A. Incumplimiento de criterios de seguridad vial para la instalación y operación de ayudas tecnológicas.** Las autoridades de tránsito serán sancionadas con multa equivalente al doble del valor recaudado por concepto de las multas impuestas en los procesos sancionatorios derivados de las infracciones detectadas con ayudas tecnológicas, en aquellos casos en que se utilicen dichas ayudas, sin el cumplimiento de los criterios de seguridad vial para su instalación y operación establecidos por el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial en cumplimiento de la Ley 1843 de 2017.<br><br>Todas aquellas multas impuestas durante el período en el cual no se contó con la autorización, deberán ser revocadas de forma oficiosa por parte de la autoridad de tránsito y sin necesidad de la autorización expresa del afectado, dentro de un término que, en ningún caso, podrá superar los 30 días hábiles siguientes a la fecha en la cual haya quedado en firme la decisión que para el efecto haya proferido la Superintendencia de Transporte.<br><br>Los recursos provenientes de la multa prevista en el presente artículo entrarán a formar parte del presupuesto de la Superintendencia de Transporte.<br><br>**Parágrafo**. En aquellos organismos de tránsito que cuenten con más de una ayuda tecnológica; la sanción a la que hace referencia este artículo se determinará teniendo en cuenta únicamente aquellas ayudas tecnológicas que no cumplían con los criterios de seguridad vial para su instalación y operación. | **Artículo 158 A. INCUMPLIMIENTO DE CRITERIOS DE SEGURIDA VIAL PARA LA INSTALACIÓN Y OPERACIÓN DE AYUDAS TECNOLOGICAS.** Las autoridades de tránsito serán sancionadas con multa equivalente al doble del valor recaudado por concepto de las multas impuestas en los procesos sancionatorios derivados de las infracciones detectadas con ayudas tecnológicas, en aquellos casos en que se utilicen dichas ayudas, sin el cumplimiento de los criterios de seguridad vial para su instalación y operación establecidos por el Ministerio de Transporte, la Agencia Nacional de Seguridad Vial en cumplimiento de la Ley 1843 de 2017 y las normas que le sean aplicables.<br>Todas aquellas multas impuestas durante el período en el cual no se contó con la autorización o sin cumplir con los requerimientos establecidos, deberán ser revocadas de forma oficiosa por parte de la autoridad de tránsito y sin necesidad de la autorización expresa del afectado, dentro de un término que, en ningún caso, podrá superar los 30 días hábiles siguientes a la fecha en la cual haya quedado en firme la decisión que para el efecto haya proferido la Superintendencia de Transporte.<br>Los recursos provenientes de la multa prevista en el presente artículo entrarán a formar parte del presupuesto de la Superintendencia de Transporte.<br>**Parágrafo 1°.** En aquellos organismos de tránsito que cuenten con más de una ayuda tecnológica; la sanción a la que hace referencia este artículo se determinará teniendo en cuenta únicamente aquellas ayudas tecnológicas que no cumplían con los criterios de seguridad vial para su instalación y operación.<br>**Parágrafo 2°.** Para que sea factible imponer una sanción detectada por cualquier Sistema Automático Semiautomático u |

| | |
|---|---|
| | otro medio Tecnológico (SAST) por cruzar con el semáforo en luz amarilla o roja, este debe contar con un cronometro que indique el tiempo de los periodos en forma regresiva y que sea visible a la distancia, excepto que se observe de manera ostensible la intención de realizar la infracción o que con la acción se haya puesto en peligro a los demás actores de la vía. |

Debe ser obligatoria la existencia de un cronómetro visible y claro para la imposición del comparendo por la infracción de pasarse el semáforo en luz amarilla o roja, ya que los momentos para tomar la decisión adecuada son escasos y la infracción puede cometerse en cuestión de pocos segundos. Lo anterior es fundamental para la seguridad de los actores viales y para la justa imposición de las multas. Asimismo, se debe tener claro que quien cometa esta infracción de manera intencional e irresponsable debe asumir las consecuencias, exista o no dicho cronómetro.

**Artículo 62.** Sustituye el texto del Artículo 159 y de su Parágrafo 2° de la Ley 769 de 2.002 de la siguiente manera:

| ARTÍCULO VIGENTE | ARTÍCULO MODIFICADO |
|---|---|
| **Artículo 159. Cumplimiento.** La ejecución de las sanciones que se impongan por violación de las normas de tránsito, estará a cargo de las autoridades de tránsito de la jurisdicción donde se cometió el hecho, quienes estarán investidas de jurisdicción coactiva para el cobro, cuando ella fuere necesario.<br><br>Las sanciones impuestas por infracciones a las normas de tránsito prescribirán en tres (3) años contados a partir de la ocurrencia del hecho; la prescripción deberá ser declarada de oficio y se interrumpirá con la notificación del mandamiento de pago. La autoridad de tránsito no podrá iniciar el cobro coactivo de sanciones respecto de las cuales se encuentren configurados los supuestos necesarios para declarar su prescripción.<br><br>Las autoridades de tránsito deberán establecer públicamente a más tardar en el mes de enero de cada año, planes y programas destinados al cobro de dichas sanciones y dentro de este mismo periodo rendirán cuentas públicas sobre la ejecución de los mismos.<br><br>**Parágrafo 1**. Las autoridades de tránsito podrán contratar el cobro de las multas que se impongan por la comisión de infracciones de tránsito.<br><br>**Parágrafo 2**. Las multas serán de propiedad exclusiva de los organismos de tránsito donde se cometió la infracción de acuerdo con su jurisdicción. El manto de aquellas multas que sean impuestas sobre las vías nacionales, por parte del personal de la Policía Nacional de Colombia, adscrito a la Dirección de Tránsito y Transporte, se distribuirá en un cincuenta por ciento (50%) para el municipio donde se entregue el correspondiente comparendo y el otro cincuenta por ciento (50%) para la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, con destino a la capacitación de su personal adscrito, planes de educación y seguridad vial que adelante esta especialidad a lo largo de la red vial nacional, locaciones que suplan las necesidades del servicio y la | **Artículo 159. CUMPLIMIENTO.** La ejecución de las sanciones que se impongan por violación de las normas de tránsito, estará a cargo de las autoridades de tránsito de la jurisdicción donde se cometió el hecho, quienes estarán investidas de jurisdicción coactiva para el cobro, cuando ella fuere necesario. La sanción de inmovilización podrá ser ejecutada por cualquier organismo de tránsito que ubique el vehículo del cual exista la anotación de vehículo prófugo en el RUNT, sin importar la jurisdicción donde se haya cometido el acto que llevara a la imposición de dicha anotación. Los costos asociados a dicha inmovilización serán a favor del organismo de tránsito que la realice. Se deberá realizar la Revisión Técnica de Identificación de Automotores por la autoridad competente conforme está descrito en este Código, cuando esta sea requisito obligatorio para la entrega del vehículo. Una vez realizada efectivamente la inmovilización, el organismo de tránsito que la hubiere hecho, deberá informar al RUNT para que le sea retirada la anotación de vehículo prófugo.<br>Las sanciones impuestas por infracciones a las normas de tránsito prescribirán en tres (3) años contados a partir de la ocurrencia del hecho; la prescripción deberá ser declarada de oficio y se interrumpirá con la notificación del mandamiento de pago. La autoridad de tránsito no podrá iniciar el cobro coactivo de sanciones respecto de las cuales se encuentren configurados los supuestos necesarios para declarar su prescripción. En los casos de las sanciones por infracciones de tránsito impuestas a menores de edad mayores de dieciséis (16) años, la contabilización para la prescripción aquí descrita empezará a partir de la fecha en que el infractor cumpla la mayoría de edad.<br>Las autoridades de tránsito deberán publicar en su página web, a más tardar en el mes de enero de cada año, planes y programas para el cobro de las multas por infracciones de tránsito. Asimismo, durante este periodo, deberán presentar informes públicos sobre la ejecución de dichos planes y programas.<br>**Parágrafo 1°.** Las autoridades de tránsito podrán contratar el cobro de las multas que se impongan por la comisión de infracciones de tránsito. |

| | |
|---|---|
| construcción de la Escuela de Seguridad Vial de la Policía Nacional. | **Parágrafo 2°.** Las multas serán administradas por los organismos de tránsito donde se cometió la infracción de acuerdo con su jurisdicción. El manto de aquellas multas que sean impuestas sobre las vías nacionales, por parte del personal de la Policía Nacional de Colombia, adscrito a la Dirección de Tránsito y Transporte, se distribuirá en un cincuenta por ciento (50%) para el municipio donde se entregue el correspondiente comparendo y el otro cincuenta por ciento (50%) para la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, con destino a la capacitación de su personal adscrito, planes de educación y seguridad vial que adelante esta especialidad a lo largo de la red vial nacional, locaciones que suplan las necesidades del servicio y la construcción de la Escuela de Seguridad Vial de la Policía Nacional. |

La inmovilización de vehículos prófugos debe ser una responsabilidad compartida por todos los organismos de tránsito a nivel nacional, independientemente del lugar donde se haya cometido la infracción. Esta medida es crucial para garantizar la seguridad vial y el cumplimiento de las normas de tránsito, ya que los vehículos que evaden su responsabilidad representan un peligro tanto para otros conductores como para peatones.

Al permitir que todos los organismos de tránsito intervengan en la inmovilización de estos vehículos, se crea un sistema más eficiente y coordinado que puede actuar rápidamente ante situaciones de riesgo. Esto no solo facilita el control y la vigilancia en las vías, sino que también envía un mensaje claro a la sociedad sobre la seriedad con la que se deben tomar las infracciones viales.

Además, esta modificación fomenta una cultura de responsabilidad compartida entre las diferentes entidades encargadas de velar por la seguridad en las carreteras. La colaboración interinstitucional es esencial para enfrentar el problema del tránsito irresponsable y garantizar que quienes infrinjan las normas asuman las consecuencias de sus acciones. En última instancia, esta medida contribuirá a un entorno vial más seguro y ordenado, beneficiando a todos los usuarios de las vías.

Igualmente, es fundamental modificar la normativa vigente respecto al tiempo de prescripción de las multas por infracciones de tránsito cometidas por menores de edad

mayores de 16 años. Actualmente, esta normativa permite que estos jóvenes sean titulares del derecho a conducir, lo que conlleva responsabilidades importantes. Sin embargo, el tiempo para la prescripción de las multas debería comenzar a contar solo una vez que estos menores alcancen la mayoría de edad y sean plenamente capaces de asumir las obligaciones derivadas de su conducta en las vías.

Esta modificación no solo busca establecer un marco más justo y coherente, sino que también tiene un componente educativo esencial. Al mantener la responsabilidad administrativa con efectos civiles hasta que los jóvenes sean adultos, se les envía un mensaje claro sobre la importancia de actuar con responsabilidad al volante. Este enfoque fomenta una cultura de aprendizaje y reflexión en torno a las consecuencias de sus acciones, ayudando a formar conductores más conscientes y respetuosos en el futuro.

Además, es pertinente reconocer que la incapacidad legal para asumir ciertas obligaciones no debe ser un motivo para que se extingan las responsabilidades vinculadas a infracciones graves. La educación vial y el respeto a las normas son pilares fundamentales para garantizar la seguridad en nuestras vías. Al mantener estas responsabilidades hasta que los jóvenes puedan asumirlas plenamente, estamos contribuyendo a una sociedad más segura y responsable.

Es esencial modificar la normativa vigente sobre la administración de los recursos recaudados por concepto de multas por infracciones de tránsito, para que estos fondos sean gestionados por los municipios, pero con la posibilidad de que el gobierno nacional también los utilice.  Lo anterior con el fin de mejorar la seguridad vial en las vías del Territorio Nacional.

**Artículo 63.** sustituye el texto del Artículo 160 y de sus Parágrafos 1° y 2° de la Ley 769 de 2.002 e incorpora los Parágrafos 3° y 4° de la siguiente manera:

| ARTÍCULO VIGENTE | ARTÍCULO MODIFICADO |
|---|---|
| **Artículo 160. Destinación de multas y sanciones.** De conformidad con las normas presupuestales respectivas, el recaudo por concepto de multas y sanciones por infracciones de tránsito, se destinará a la ejecución de los planes y proyectos del sector movilidad, en aspectos tales como planes de tránsito, transporte y movilidad, educación, dotación de equipos, combustible, seguridad vial, operación e infraestructura vial del servicio de transporte público de pasajeros, transporte no motorizado, y gestión del sistema de recaudo de las multas, salvo en lo que corresponde a la Federación Colombiana de Municipios.<br>**Parágrafo.** En lo que se refiere al servicio de transporte público las entidades territoriales que cuenten con sistemas de transporte cofinanciados por la Nación priorizarán la financiación de estos sistemas.<br>**Parágrafo 2**. Del recaudo por concepto de multas y sanciones por infracciones de tránsito, se podrán destinar recursos para la ejecución, en acciones y medidas que permitan realizar labores de control operativo y regulación del tránsito en el territorio nacional, para verificar el cumplimiento de las medidas adoptadas para prevenir y evitar el contagio y/o propagación de la enfermedad por Coronavirus de quienes en el marco de las excepciones contempladas siguen transitando en el territorio nacional, directamente o mediante acuerdo con terceros, sin perjuicio de las facultades de los Gobernadores y alcaldes otorgadas en el artículo 1 del Decreto 461 de 2020". | **Artículo 160. DESTINACIÓN DE MULTAS Y SANCIONES.** De conformidad con las normas presupuestales respectivas, el recaudo por concepto de multas y sanciones por infracciones de tránsito, se destinará a la ejecución de los planes y proyectos del sector movilidad, en aspectos tales como planes de tránsito, transporte y movilidad, a la ejecución de planes de educación y seguridad vial en los municipios, infraestructura vial del servicio de transporte público de pasajeros, transporte no motorizado, y gestión del sistema de recaudo de las multas, salvo en lo que corresponde a la Federación Colombiana de Municipios.<br>**Parágrafo 1°.** Los organismos de tránsito darán prioridad, dentro de su jurisdicción, a proporcionar asistencia técnica y recurso humano a las secretarías de educación para la implementación de lo establecido en el Artículo 56 de este código, así como para la creación y gestión de parques de educación vial.<br>**Parágrafo 2°.** El Ministerio de Transporte dispondrá de seis (6) meses a partir de la fecha de promulgación de esta ley para reglamentar la creación de un fondo rotatorio por parte de cada organismo de tránsito, financiado con recursos recaudados por concepto de multas por infracciones y sanciones de tránsito. Su objetivo será, en concordancia con lo descrito en el Parágrafo 10° del Artículo 125 de este Código, garantizar el pago por el servicio de transporte en los traslados, dentro de los quince (15) días hábiles siguientes de ser realizado, cuando se inmovilicen los vehículos a que refiere el Parágrafo 9° del Artículo 125, como también vehículos inutilizables o partes de ellos que no se puedan identificar abandonados en la vía, retiro de vehículos varados o chocados que generen congestión vial o peligro para otros actores viales, y elementos que sin permiso de la autoridad competente la comunidad instale para bloquear o interferir las vías,.<br>**Parágrafo 3°.** Las Autoridades de Tránsito en el Territorio Nacional, estarán obligadas a publicar en su página web, a más tardar en el mes de enero de cada año, planes y programas que serán financiados con los recursos recaudados por concepto de sanciones y multas de tránsito. Durante este mismo período, rendirán cuentas públicas sobre la ejecución de los mismos y uso de dichos recaudos. Igualmente, deberán presentar informes que detallen el impacto de los planes y programas ejecutados en la reducción de accidentes e infracciones de tránsito dentro de su jurisdicción.<br>**Parágrafo 4°.** La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), podrá solicitar a los Organismos de Tránsito Territoriales aportes provenientes de lo recaudado por concepto de sanciones y multas por infracciones de tránsito, para ejecutar campañas nacionales de educación y seguridad vial. |

Es imperativo modificar la normativa sobre la destinación de los recursos recaudados por concepto de multas por infracciones de tránsito, estableciendo como prioridad la inversión en educación vial en todos sus niveles. La educación vial es fundamental para construir una cultura de respeto y responsabilidad en nuestras vías, y al destinar estos fondos a programas educativos, estamos invirtiendo en el futuro de nuestras comunidades.

La implementación de programas de educación vial desde la infancia es esencial para formar generaciones más conscientes y responsables. Al existir recursos para poder incorporar la educación vial en el currículo escolar, desde la educación preescolar hasta la secundaria, se puede inculcar desde temprana edad la importancia de seguir las normas de tránsito, el respeto por los peatones y el uso adecuado de los espacios públicos. Esto no solo contribuirá a reducir el número de accidentes, sino que también fomentará un sentido de comunidad y cuidado entre los ciudadanos.

Además, al invertir en campañas de sensibilización y formación para jóvenes conductores, se puede asegurar que aquellos que están a punto de obtener su licencia comprendan plenamente las implicaciones de sus acciones al volante. La educación vial no debe ser vista solo como un requisito, sino como una herramienta poderosa para transformar hábitos y actitudes hacia la seguridad en las carreteras.

Es esencial que los organismos de tránsito establezcan mecanismos efectivos y ágiles que permitan a los municipios contar con proveedores dispuestos a realizar el retiro de vehículos varados, chocados o elementos abandonados en las vías. La presencia de estos obstáculos no solo interfiere con la fluidez del tráfico, sino que también representa un grave riesgo para todos los actores viales, incluidos conductores, ciclistas y peatones.

**Artículo 64.** Por el cual se incorpora el Artículo 169A y los Parágrafos 1° y 2° al Código Nacional de Tránsito Ley 769 de 2.002 de la siguiente manera:

> **"Artículo 169A. COBRO ELECTRÓNICO DE PEAJES, CONTROL DE PESO EN VIA Y OTRAS DISPOCISIONES. El Ministerio de Transporte tendrá un plazo de seis (6) meses, prorrogable por única vez por seis (6) meses adicionales a partir de la fecha de promulgación de la presente Ley, para reglamentar e implementar el cobro electrónico de peajes en todo el territorio nacional, mediante un sistema único de reconocimiento por radiofrecuencia.**
> **A partir de doce (12) meses desde la fecha de promulgación de esta Ley, todas las estaciones de cobro de peajes en el territorio nacional deberán estar equipadas con tecnología para el cobro electrónico y en efectivo como requisito para su funcionamiento. Además, cada caseta de cobro deberá contar con un operario disponible para brindar soluciones inmediatas a cualquier inconveniente que pueda surgir.**
> **Los operadores de peajes podrán aplicar un recargo de hasta el treinta por ciento (30%) en la tarifa a los usuarios que opten por pagar en efectivo en las casetas designadas exclusivamente para el pago electrónico, siempre y cuando el operador haya destinado una o más casetas para el pago tanto electrónico como en efectivo.**

**En caso de fallas técnicas atribuibles al operador del peaje que impidan el proceso de cobro y no puedan ser solucionadas en un plazo de cinco (5) minutos, el supervisor o supervisora de turno de la estación de peaje estará autorizado(a) para ordenar la apertura de la barrera y permitir el flujo vehicular, asegurando que no se vea afectado el tránsito normal. Esta medida también aplicará si la fila de vehículos supera los doscientos metros, los cuales deberán estar demarcados para tal fin. En ausencia del supervisor o supervisora, el operario u operaria de la caseta de recaudo asumirá esa responsabilidad. En caso de que no esté demarcada la distancia mencionada, bastará con quince (15) vehículos en fila para aplicar esta medida. Lo anterior no aplicarán en situaciones de caso fortuito, fuerza mayor o acciones malintencionadas. Además, todas las estaciones de cobro de peajes deberán contar con un sistema de respaldo en caso de cortes en el suministro eléctrico.**

**Parágrafo 1°. Los requisitos para el funcionamiento de los puntos de control de peso de vehículos de carga en las vías del territorio nacional en cuanto a su influencia en el tráfico y fiabilidad de la medición serán.**

5. **Señalización: Todo punto de control de peso deberá contar con la debida señalización, visible y clara, que indique su presencia y funcionamiento.**
6. **Procedimientos de pre-pesaje: Los puntos de control de peso, para poder funcionar, deberán implementar procedimientos de pre-pesaje rápidos que permitan clasificar los vehículos que se encuentren cerca de su peso máximo permitido. Estos vehículos deberán ser los únicos dirigidos a la báscula para su pesaje.**
7. **Calibración: Para que sea válida la información de medición emitida por los puntos de control de peso en vía, deberán tener un certificado de calibración y revisión emitida por Instituto Nacional de Metrología de Colombia de no mas de seis meses de vigencia. Dicha certificación deberá estar visible al público.**
8. **Vía alterna: Deberá existir una vía alterna que permita la salida de la estación de pesaje a aquellos vehículos que transiten livianos en relación con su capacidad de peso, sin que pasen por la báscula.**

**Prohibiciones**

4. **Interferencia con el flujo vehicular: En ningún caso, la autoridad de tránsito podrá permitir que la fila para ingresar a la estación de control de peso interfiera con el normal flujo vehicular.**
5. **Tiempo de procedimiento de pesado: El tiempo para realizar el procedimiento de pesado no deberá superar diez (10) minutos, contados desde el ingreso a la infraestructura de la estación de pesaje hasta la incorporación nuevamente a la vía.**
6. **Diseño: En ningún caso, el diseño de las básculas deberá contener elementos que representen riesgos latentes que puedan producir daños a las llantas de los vehículos.**

**Parágrafo 2°. Se establece que todo generador y/o receptor de carga en transporte automotor terrestre, puertos marítimos o fluviales, terminales de transporte de pasajeros o carga, parques industriales y/o de bodegas, operadores de peajes, operadores de estaciones de pesaje en vías públicas, centros comerciales, promotores de eventos culturales, sociales, políticos, religiosos, recreativos o manifestaciones en vía pública sin autorización de la autoridad competente, así como cualquier entidad cuyo funcionamiento operativo, comercial y/o industrial genere o permita algún tipo de obstrucción en el normal tránsito vehicular y/o peatonal en las vías públicas donde pueda influir su actividad o los vehículos relacionados con su actividad, ya sea por acción u omisión en sus esfuerzos para prevenirlo, estarán sujetos a sanción por parte del organismo tránsito competente de un Salario Mínimo Mensual Legal Vigente (1 SMMLV) por día de ocurrencia sí el infractor es persona natural y diez Salarios Mínimos Mensuales Legales Vigentes (10 SMMLV) por día de ocurrencia sí el infractor es persona jurídica. Lo anterior sin perjuicio de otras sanciones que puedan corresponder.**

**El agente o policía de tránsito que tenga conocimiento sobre la obstrucción, sin permiso de la autoridad competente, de alguna vía nacional, departamental, vía principal, arteria o autopista y lo cual no ocurra por caso fortuito o fuerza mayor deberá ordenar el despeje del motivo que ocasiona el cierre vial de inmediato, de no poder hacerlo, solicitará ayuda a la fuerza pública.**"

La implementación del cobro electrónico de peajes es una medida necesaria y urgente en el contexto actual de modernización del sistema de transporte nacional. La transición hacia un sistema más eficiente no solo busca optimizar el flujo vehicular, sino también mejorar la experiencia del usuario en las estaciones de peaje.

En primer lugar, el cobro electrónico facilita una mayor rapidez en el tránsito, reduciendo los tiempos de espera en las casetas de peaje. Esto es fundamental en un país donde el tráfico puede ser un desafío diario. Al permitir que los usuarios paguen de forma ágil y sin la necesidad de detenerse por largos períodos, se contribuye a disminuir la congestión vehicular y a promover un flujo más constante en las vías.

La exigencia de contar con operarios disponibles para resolver inconvenientes es necesario para manejar cualquier eventualidad. Esto no solo mejorará la eficiencia operativa, sino también la satisfacción del usuario.

Las disposiciones en caso de fallas técnicas son cruciales. Permitir la apertura inmediata de barreras ante problemas técnicos o largas filas no solo debe ser una respuesta proactiva ante situaciones adversas, sino que también un compromiso con la seguridad y bienestar de los ciudadanos que transitan por nuestras vías.

Asimismo, es necesaria la modernización y mejora de la agilidad con la que funcionan los puntos de control de peso para vehículos de carga. Si bien muchos de estos cumplen con los requerimientos establecidos, algunos aún están lejos de hacerlo, lo que generan congestiones vehiculares y malestar a sus usuarios.

Igualmente, la movilidad es un derecho fundamental que permite el desarrollo social, económico y cultural de nuestra sociedad. Sin embargo, el aumento del tráfico vehicular y las diversas actividades que se realizan en las vías públicas han generado situaciones de congestión y obstrucción que afectan directamente la fluidez del tránsito. Por esta razón, es imperativo establecer una regulación clara que garantice el orden y la seguridad en las vías del Territorio Nacional.

El parágrafo 2° propuesto tiene como objetivo principal prevenir y sancionar cualquier actividad que comprometa el normal flujo vehicular y peatonal. Es esencial que tanto los generadores como los receptores de carga, así como los organizadores de eventos, asuman la responsabilidad de sus acciones y su impacto en la movilidad pública. La norma establece sanciones específicas para disuadir comportamientos que puedan causar obstrucciones innecesarias, asegurando así un entorno más seguro y accesible para todos.

La intervención inmediata por parte de los agentes de tránsito es otro aspecto clave de esta norma. Al permitir que la autoridad actúe rápidamente ante situaciones de obstrucción, se minimizan los riesgos asociados con el cierre de vías importantes, favoreciendo así la seguridad y el bienestar general. La coordinación con la fuerza pública garantiza una respuesta efectiva ante casos donde se requiera apoyo adicional para restablecer el orden.

En conclusión, esta norma no solo busca sancionar, sino también educar y concienciar sobre la importancia del respeto a las normas de tránsito. A través de su implementación, se espera mejorar la calidad del transporte en nuestras ciudades, beneficiando a todos los ciudadanos y contribuyendo al desarrollo sostenible de nuestra comunidad.

## TITULO II

## OTRAS DISPOSICIONES

**Artículo 65.** Por el cual se dicta la siguiente disposición:

"A partir de la fecha de promulgación de la presente Ley créese las siguientes alternativas de movilidad.

- Servicio de transporte de pasajero en vehículo no automotor.
- Servicio de transporte de pasajeros en motocicleta.
- Movilidad dentro de comunidades virtuales abiertas moderadas por plataformas tecnológicas digitales, en vehículos automotores con capacidad de nueve o menos pasajeros y motocicletas.
- Habilitación de empresas de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Mixto para prestar servicio de transporte de pasajeros desde y hacia zonas periféricas de Municipios, Distritos y Áreas Metropolitanas con vehículos cerrados.
- Servicio compartido en vehículos de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi en recorridos fijos.

El Ministerio de Transporte contará con un plazo de seis (6) meses, contados a partir de la fecha de promulgación de esta Ley, el cual podrá ser ampliado por única vez hasta por seis (6) meses más. Durante este tiempo, deberá censar, identificar, reformar,

sustituir y realizar lo pertinente y necesario para reglamentar las disposiciones descritas en este Artículo. Para ello, deberá tener en cuenta:

**Servicio de transporte de pasajero en vehículo no automotor.**

- La prestación de este servicio solo estará autorizada a cooperativas y asociaciones legalmente establecidas para este fin. Los vehículos solo podrán ser conducidos por sus propietarios, a menos que exista una incapacidad física comprobada. Todos los conductores deberán ser miembros de la cooperativa o asociación en la que prestan el servicio.
- Las personas naturales solo podrán pertenecer a una persona jurídica para este fin a la vez y en caso de pertenecer a una persona jurídica autorizada para este fin sancionada con la cancelación de la autorización por parte del organismo de tránsito competente, no podrán hacer parte de otra autorizada o en proceso de constitución para prestar este servicio por un (1) año desde la fecha en que haya quedado en firme la sanción.
- Los vehículos no automotores utilizados en esta modalidad solo podrán ser triciclos o cuatriciclos, los cuales podrán ser de pedaleo asistido por un motor auxiliar con potencia nominal continua no superior a 0,50 kW o 0.75 kW respectivamente.
- Se autorizará la prestación de este servicio únicamente para cubrir la ausencia de transporte formal o necesidades específicas que no se puedan satisfacer de otra manera o por solicitud de la comunidad.
- Se autorizará únicamente una ruta por persona jurídica. La adjudicación de las rutas será exclusiva para cada persona jurídica.
- Las personas jurídicas autorizadas para este fin, deberán garantizar la seguridad social de sus integrantes. En el caso de aquellos que sean beneficiarios del régimen de protección social subsidiado o afiliados al sistema contributivo en calidad de beneficiarios, estas personas jurídicas deberán guiarlos y asegurarse de que cuenten con una cuenta en el programa de Colpensiones Beneficios Económicos Periódicos (BEPS). Asimismo, las personas jurídicas mencionadas deberán recaudar mensualmente una doceava parte de la cantidad máxima anual permitida como ahorro y depositarla en dicho programa en la cuenta correspondiente de cada afiliado.
- Los conductores deberán portar un chaleco que los distinga e identifique.
- Los vehículos deben ser de un color distintivo uniforme. Deberán tener marcado el nombre y logotipo de la cooperativa o asociación. Además, numero de móvil y la ruta que realiza.
- Los conductores no deben tener antecedentes penales de condenas emitidas durante los últimos diez (10) años ni anotaciones penales de procesos pendientes, como tampoco requerimientos judiciales pendientes. Se exceptúa de lo anterior, los delitos políticos.
- Los conductores no deben tener infracciones de tránsito pendientes de pago o sin acuerdo de pago.
- Los conductores de ciudadanía extranjera, deben tener el permiso de permanencia cumpliendo con las normas que le sean aplicables.
- Solo se autorizarán rutas por ciclorutas o vías secundarias, colectoras, ordinarias y locales
- Las cooperativas o asociaciones autorizadas para tal fin, deben velar por el cumplimiento de los requerimientos de calidad y seguridad. Deben garantizar que los sitios de inicio de ruta no generen peligro a los demás actores de la vía ni alteraciones al tráfico vehicular.
- Los vehículos deberán contar con un seguro individual similar al SOAT que cubrirá los gastos de; traslados, hospitalarios, quirúrgicos, farmacéuticos, funerarios e incapacidades permanentes o temporales en caso de accidente. El costo de este, no podrá superar el establecido para motocicletas con cilindraje menor a 100 c.c.
- Las personas jurídicas autorizadas para prestar este servicio deben constituir pólizas colectivas de seguros de responsabilidad civil contractual para cubrir gastos de; traslados, hospitalarios, quirúrgicos, farmacéuticos, funerarios e incapacidades permanentes o temporales en accidentes de tránsito que no cubra el seguro individual del vehículo vinculado o de otros vehículos implicados en caso de accidentes de tránsito.
- El usuario de esta modalidad de movilidad deberá ser parte activa en la seguridad del recorrido.
- En caso de incumplir las normas dictaminadas por las normas vigentes, las cooperativas o asociaciones autorizadas para tal fin, se sancionará por parte del organismo de tránsito competente, la primera vez hasta por cinco Salarios Mínimos Mensuales Legales Vigentes (5 SMMLV) por el doble la segunda y vez y cancelación de la autorización para prestar este servicio a la tercera vez.
- Los vehículos serán de capacidad máxima de dos pasajeros mas el conductor y deberán cumplir con las características mínimas de seguridad exigidas por el Ministerio de Transporte.
- La tarifa será única y será el Alcalde competente el encargado de regularla.
- Los organismos de tránsito en cuya jurisdicción operen personas jurídicas autorizadas para prestar este servicio deberán establecer un canal regular de comunicación que permita a los usuarios presentar quejas sobre la prestación del mismo. El organismo de tránsito tomará las medidas pertinentes en respuesta a estas quejas.
- Las personas jurídicas autorizadas para este fin, deberán notificar a usuarios y conductores sobre los términos y condiciones bajo los cuales se presta este servicio.

Los Alcaldes podrán autorizar este servicio dentro de su jurisdicción, cumpliendo lo aquí descrito y las normas que les sean aplicables, en la modalidad de bicitaxi sin una ruta especifica. En este caso le será asignada una zona a las personas jurídicas autorizadas.

**Servicio de transporte de pasajeros en motocicleta.**

En municipios en cuya cabecera municipal la población sea de hasta seiscientos mil (600.000) habitantes se podrá autorizar para prestar este servicio únicamente a cooperativas y asociaciones y para su reglamentación deberá tenerse en cuenta lo siguiente.

- La prestación de este servicio solo estará autorizada a cooperativas y asociaciones legalmente establecidas para este fin. Los vehículos solo podrán ser conducidos por sus propietarios, a menos que exista una incapacidad física comprobada. Todos los conductores deberán ser miembros de la cooperativa o asociación en la que prestan el servicio.
- Las personas naturales solo podrán pertenecer a una persona jurídica para este fin a la vez y en caso de pertenecer a una persona jurídica autorizada para este fin sancionada con la cancelación de la autorización por parte del organismo de tránsito competente, no podrán hacer parte de otra autorizada o en proceso de constitución para prestar este servicio por un (1) año desde la fecha en que haya quedado en firme la sanción.
- Los conductores no deben tener antecedentes penales de condenas emitidas durante los últimos diez (10) años ni anotaciones penales de procesos pendientes, como tampoco requerimientos judiciales pendientes. Se exceptúa de lo anterior, los delitos políticos.
- El conductor deberá poseer licencia de conducción A2 y renovarla cada tres años. Los conductores no deben tener infracciones de tránsito pendientes de pago o sin acuerdo de pago.
- Los conductores de ciudadanía extranjera, deben tener el permiso de permanencia cumpliendo con las normas que le sean aplicables.

- Los vehículos automotores utilizados no podrán ser modelo superior a diez (10) años ni su motor ser de dos tiempos, deberán contar con el SOAT y la revisión tecno mecánica obligatoria vigente. No será requisito poseer pólizas individuales de seguros sobre responsabilidad civil contractual ni extracontractual.
- Las personas jurídicas autorizadas para prestar este servicio deben constituir pólizas colectivas de seguros de responsabilidad civil contractual para cubrir gastos de; traslados, hospitalarios, quirúrgicos, farmacéuticos, médicos, funerarios e incapacidades permanentes o temporales resultantes en accidentes de tránsito que no cubra el SOAT de los vehículos.
- El usuario de esta modalidad de movilidad deberá ser parte activa en la seguridad del recorrido.
- Las personas jurídicas autorizadas para este propósito deberán garantizar la seguridad social de sus integrantes. En particular, aquellas personas que sean beneficiarias del régimen de protección social subsidiado o afiliados al sistema contributivo en calidad de beneficiarios, deberán recibir orientación y apoyo por parte de estas entidades para asegurar que cuenten con una cuenta activa en el programa de Colpensiones Beneficios Económicos Periódicos (BEPS). Además, estas personas jurídicas estarán obligadas a recaudar mensualmente una doceava parte del monto máximo anual permitido como ahorro y a depositar dicha cantidad en la cuenta correspondiente de cada afiliado dentro del programa BEPS.
- Los conductores deberán portar un chaleco que los distinga e identifique.
- La tarifa será única y la designará los Alcaldes dentro de su jurisdicción.
- Las cooperativas o asociaciones autorizadas para tal fin, deben velar por el cumplimiento de los requerimientos de calidad y seguridad.
- Los organismos de tránsito en cuya jurisdicción operen personas jurídicas autorizadas para prestar este servicio deberán establecer un canal regular de comunicación que permita a los usuarios presentar quejas sobre la prestación del mismo. El organismo de tránsito tomará las medidas pertinentes en respuesta a estas quejas.
- Las personas jurídicas autorizadas para este fin, deberán notificar a usuarios y conductores sobre los términos y condiciones bajo los cuales se presta este servicio.
- En caso de incumplir las normas dictaminadas por las normas vigentes, la persona jurídica autorizada se sancionará la primera vez hasta por diez Salarios Mínimos Mensuales Legales Vigentes (10 SMMLV) por el doble la segunda y vez y cancelación de la autorización para prestar este servicio a la tercera vez.

**Movilidad dentro de comunidades virtuales abiertas moderadas por plataformas tecnológicas digitales, en vehículos automotores con capacidad de nueve o menos pasajeros y motocicletas.**

Para este fin, se entenderá por comunidad virtual abierta, un grupo de individuos organizados cibernéticamente, cuyas interacciones, vínculos, relaciones y comunicaciones se llevan a cabo a través de la red, moderadas por una plataforma tecnológica digital, en el cual, uno de sus objetivos, sea facilitar la movilidad de sus miembros. Esta movilidad será realizada por los propios integrantes, siguiendo estándares de calidad y seguridad, sin la intermediación de terceros y sin que se constituya la obligación de contratar con personas naturales o jurídicas, ni entre los integrantes.

Para ello, se definirán los siguientes conceptos:

- Movilizador: Miembro de la comunidad que realiza la movilidad requerida, conduciendo un vehículo automotor.
- Movilizado: Miembro de la comunidad que solicita ser movilizado.
- Movilidad: Conjunto de características requeridas en cuanto a espacio, tiempo y garantías que abarcan el traslado de un punto a otro de los movilizados.

Los vehículos que se utilicen para tal fin serán de servicio público y particular con capacidad máxima de diez (10) ocupantes incluido el conductor. Estos vehículos deberán cumplir con los siguientes requisitos.

- Que su modelo de fabricación no sea mayor de veinte (20) años en caso de automóviles, camperos y camionetas y de diez (10) años en caso de motocicletas.
- Que sean motocicletas con cilindraje mayor a 125 c.c.
- Que cuenten con el SOAT y revisión Tecno Mecánica vigentes. No será requisito poseer pólizas individuales de seguros sobre responsabilidad civil contractual ni extracontractual.
- Los movilizadores no deben tener antecedentes penales de condenas emitidas durante los últimos diez (10) años ni anotaciones penales de procesos pendientes, como tampoco requerimientos judiciales pendientes. Se exceptúa de lo anterior, los delitos políticos.
- Los movilizadores deberán tener como mínimo licencia de conducción C1 vigente para automóvil o A2 vigente para motocicleta la cual deberán refrendar cada tres (3) años. No deberán tener infracciones de tránsito pendientes de pago o sin acuerdo de pago para poder pertenecer a dichas comunidades.
- Los movilizadores de ciudadanía extranjera, deben tener el permiso de permanencia cumpliendo con las normas que le sean aplicables para poder ejercer este rol en estas comunidades.
- Los vehículos y motocicletas utilizadas para este fin no podrán tener logotipos, avisos, ni insignias tanto en la superficie visible como en cascos y chalecos utilizados que asocien con dichas comunidades.

Las plataformas moderadoras autorizadas para este fin deberán:

- constituirse en personas jurídicas conforme a las normas que sean aplicables.
- Tener mecanismos que garanticen la verificación de identidad de los miembros que ingresen a dichas comunidades, sea en los roles de movilizadores o movilizados que brinden seguridad a sus miembros.
- Contar con la tecnología suficiente para cumplir su rol dentro de la comunidad virtual que modere.
- Constituir pólizas de seguros de responsabilidad civil contractual para cubrir gastos de; traslados, hospitalarios, quirúrgicos, farmacéuticos, funerarios e incapacidades permanentes o temporales resultantes en accidentes de tránsito que no cubra el SOAT de los vehículos en caso de accidentes de tránsito que ocurran dentro de las actividades de la comunidad.
- Señalar al movilizado el canon a pagar por la movilidad, al momento de ser solicitada, incluido valores pendientes por otros conceptos, el cual será inmodificable excepto los costos por tiempo de espera al inicio o en escalas realizadas dentro del recorrido y modificaciones que el movilizado realice durante el recorrido.
- Cancelar al movilizador una tarifa por tiempo de espera una vez se hayan superado treinta (30) segundos del arribo al sitio de recogida. Esta tarifa no podrá ser menor al valor correspondiente del siete por ciento (7%) de la Unidad de Valor Tributario (UVT) vigente, y cubrirá los primeros cinco (5) minutos de espera e incluirá el recorrido que deba realizar el movilizador para regresar al sitio de recogida y no generar congestión vehicular. Esta tarifa deberá ser cancelada al movilizador inclusive sí el movilizado no se presenta.
- Cancelar al movilizador una tarifa no menor a la equivalente a una (1) Unidad de Valor Tributario (UVT) vigente por daños menores causados al vehículo o por contaminación biológica provocada por heces fecales y fluidos corporales, tanto humanos como animales, producidos por los movilizados o sus mascotas. Para hacer esta reclamación, el movilizador deberá presentar un soporte videográfico de los hechos.
- Generar de manera electrónica la hoja de ruta, la cual deberá contener como mínimo el origen, destino, datos del vehículo y conductor, nombre e identificación del movilizado, y el canon a cancelar. Este documento electrónico reemplazará cualquier

otro documento requerido por las normas vigentes a los vehículos de servicio público en el momento de realizar las movilizaciones dentro de la comunidad.

- Implementar el uso de una clave personal, que exigirá al movilizador cuando ingresé a la plataforma tecnológica y al movilizado al solicitar cada movilidad.
- No permitir, generar ni incitar la comunicación escrita entre plataforma y movilizador y entre movilizado y movilizador mientras el movilizador este conduciendo.
- Ofrecer a los movilizadores cánones sobre viajes interurbanos que incluyan el costo de los peajes y los costos de retorno al sitio de origen.
- Ofrecer al movilizador el canon a recibir por la movilidad a realizar con todos los descuentos ya realizados, que le permita tener un punto de vista objetivo para tomar la decisión de aceptar o no realizar dicha movilidad.
- Cancelar al movilizador un canon por cancelación de la movilidad solicitada por el movilizado, no menor al valor correspondiente del siete por ciento (7%) de la Unidad de Valor Tributario (UVT) vigente, sí esta es realizada después de un minuto de aceptada y dentro del tiempo pactado para la llegada del vehículo al sitio de recogida.
- No descontar ni retener canon alguno, ni generar ninguna acción cuando el movilizador no acepte realizar movilidades ofrecidas a través de la plataforma moderadora o cancele las aceptadas dentro del primer minuto de haberlas aceptado.
- Indicar al movilizado el posible tiempo de llegada al sitio de recogida teniendo en cuenta dificultades de tráfico sin generar afán al movilizador.
- Dar aviso al movilizado cuando el movilizador se esté acercando cinco (5) y dos (2) minutos antes de su llegada y cuando este haya llegado, todo constatado por la ubicación geo satelital o similar con la que funcione la plataforma. Para lo anterior, las plataformas deberán tener en cuenta las barreras de seguridad que no permitan el ingreso del vehículo a sitios residenciales o comerciales.
- Permitir que tanto la movilidad realizada por el movilizador como el comportamiento del movilizado sean calificables, pero sin publicar en la plataforma tecnológica calificaciones negativas y anotaciones desfavorables ni aplicar sanciones sin que se dé un debido proceso de descargos. La ausencia de documentación audiovisual será determinante para aceptar como ciertas las quejas o defensa del movilizado.
- Tener la capacidad de permitir al movilizado incluir paradas en el recorrido, así como modificar el destino, previa aceptación del movilizador.
- Permitir al movilizado indicar que en la movilidad se llevaran mascotas en brazos. En este caso dichas plataformas deberán cancelar al movilizador un valor adicional al canon acordado, la cual no deberá ser menor al valor correspondiente al diez por ciento (10%) del valor de la Unidad de Valor Tributario (UVT) vigente.
- Ser garantes de la seguridad social de los movilizadores. En el caso de aquellos que sean beneficiarios del régimen de protección social subsidiado o afiliados al sistema contributivo en calidad de beneficiarios, las plataformas autorizadas deberán asegurarse de que cuenten con una cuenta en el programa de Colpensiones Beneficios Económicos Periódicos (BEPS). Asimismo, estas plataformas deberán realizar un recaudo correspondiente al dos por ciento (2%) del valor total del canon cobrado al movilizado, excluido lo cobrado por concepto de peajes, la cual será depositada en dicho programa en la cuenta correspondiente de cada miembro semanalmente.
- Hacer un recaudo correspondiente al uno por ciento (1%) del canon cobrado al movilizado con destino al fondo de reposición de vehículos tipo taxi que el Ministerio de Transportes indique.
- No cobrar por conceptos de vinculación.
- No permitir que se realice esta actividad por parte de los movilizadores por periodos mayores a 14 horas seguidas o con interrupciones.
- Notificar a movilizados y movilizadores sobre los términos y condiciones bajo los cuales se puede pertenecer e interactuar dentro de la comunidad.
- Cumplir con los requisitos que el Ministerio de Transportes crea necesario y normas que les sean aplicables.

El Ministerio de Transporte creará para este fin un registro con aportes de las plataformas tecnológicas, movilizadores y propietarios de los vehículos que participen en ello. Este registro deberá renovarse semestralmente por parte de los conductores y propietarios de vehículos y será obligatorio para poder ingresar a dichas comunidades. Ninguna persona natural o jurídica podrá tener inscrito como propietario o movilizador en este registro mas de tres (3) vehículos. Los vehículos de servicio particular y motocicletas que ingresen a este registro quedarán gravados con la obligación de realizar el proceso de cancelación de matrícula una vez se halla cumplido veinticinco (25) años de la fecha de matriculación. El Ministerio de Transporte reglamentará lo necesario para garantizar el cumplimiento de esta disposición.

Los cánones a pagar por las movilidades, así como, los costos por la moderación de las plataformas autorizadas, serán establecidas por estas y podrán variar según a la oferta y la demanda, siendo de libre aceptación por parte del movilizado y movilizador. Sin embargo, las plataformas autorizadas para dicho fin, podrán actuar únicamente como mediadoras entre movilizadores y movilizados, facilitando que ambos lleguen a un acuerdo sobre el canon de la movilidad. En este caso, no podrán indicar valores de referencia a ninguna de las partes y solo podrán cobrar, por concepto de moderación, hasta el diez por ciento (10%) del valor pactado entre ellos.

Las plataformas tecnológicas y similares que no se encuentren en el registro aquí descrito y/o no cumplan las condiciones para acceder a la autorización para realizar esta actividad o que aún, autorizadas para realizar esta actividad no cumplan con las obligaciones descritas en las normas que les sean aplicables, deberán ser bloqueadas de los servidores de los prestadores de internet en el Territorio Nacional por parte del Ministerio de Tecnologías de la Información y Comunicaciones previa resolución de esto por parte del Ministerio de Transporte. Lo anterior respetando el derecho al debido proceso.

**Habilitación de empresas de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Mixto para prestar servicio de transporte de pasajeros desde y hacia zonas periféricas de Municipios, Distritos y Áreas Metropolitanas con vehículos cerrados.**

El Ministerio de Transporte reglamentará la prestación del servicio de transporte de pasajeros desde y hacia áreas periféricas de municipios, distritos y áreas metropolitanas de forma temporal por parte de empresas de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Mixto con vehículos cerrados, en las siguientes condiciones:

- La autorización para prestar este tipo de servicio tendrá como objetivo atender la demanda insatisfecha de transporte de una población específica, hasta que se implemente una solución de transporte urbano que garantice la satisfacción total de dicha demanda, tanto en las rutas requeridas como en la frecuencia de servicio.
- Solo se autorizará una ruta para realizar los recorridos por persona jurídica que, en todo caso deberá ser circular, cuyo punto de inicio y final serán el mismo.
- La prestación de este servicio solo podrá ser autorizada a empresas de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Mixto de economía solidaria legalmente establecidas cuyo objeto sea únicamente este fin y cuya existencia sea por el tiempo que exista dicha autorización.
- Los recorridos deben tener su origen y destino en la zona periférica que así lo requiera, realizando una única parada para dejar a los usuarios en el paradero de inicio de ruta, portal o terminal de transporte público de servicio urbano mas cercano posible, donde los usuarios puedan acceder a dicho servicio y viceversa.

- La tarifa será única y la designará los Alcaldes dentro de su jurisdicción.
- Los vehículos automotores utilizados para este fin no podrán ser modelo superior a veinticinco (25) años, deberán ser tipo cerrado y cumplir con todos los requisitos exigidos por las normas para la prestación de servicio público, además de estar a paz y salvo con los impuestos vehiculares que le correspondan.
- Los vehículos deberán estar pintados de un color distintivo uniforme. Deberán tener marcado el nombre y logotipo de la empresa. Además, numero de móvil y recorrido que realiza.
- Las empresas autorizadas para tal fin, deben velar por el cumplimiento de los requerimientos de calidad y seguridad. Deben garantizar que los sitios de inicio de recorrido no generen peligro a los actores de la vía ni alteraciones al tráfico vehicular.
- Durante dos (2) años a partir de la fecha en que entre en vigencia la normatividad que el Ministerio de Transportes establezca para reglamentar este tema, y por única vez, se permitirá el ingreso al Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Mixto de vehículos sin importar el modelo, siempre que se cumplan las demás normas aplicables.
- Los vehículos utilizados para este fin no podrán cambiar de empresa o persona jurídica autorizada para prestar este servicio. Una vez que se extinga el objeto de la existencia de dicha persona jurídica, se deberá proceder a la cancelación de matrícula de los vehículos.
- Los organismos de tránsito en cuya jurisdicción operen personas jurídicas autorizadas para prestar este servicio deberán establecer un canal regular de comunicación que permita a los usuarios presentar quejas sobre la prestación del mismo. El organismo de tránsito tomará las medidas pertinentes en respuesta a estas quejas.

**Servicio compartido en vehículos de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi en recorridos fijos.**

El Ministerio de Transporte reglamentará lo pertinente para que las Empresas y asociaciones de empresas de personas naturales de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi, puedan solicitar ante el organismo de tránsito competente la autorización para prestar el servicio compartido en recorridos fijos, teniendo en cuenta:

- Que el servicio sea prestado de forma ordenada y segura para el usuario.
- Solo podrá ser prestado por vehículos de capacidad máxima de cinco ocupantes incluido el conductor.
- Que el servicio sea prestado únicamente sobre autopistas, vías principales y arterias.
- Que no exista cubrimiento de más del cincuenta por ciento (50%) del recorrido a realizar por rutas asignadas a Empresas de Transporte Público Terrestre Automotor Colectivo Metropolitano, Distrital y Municipal de Pasajeros o Mixto y que estas las cubran con una frecuencia de mínimo cada cinco (5) minutos de forma constante desde las 5:00 hasta las 21:00 horas.
- Que la tarifa sea, como mínimo, un cincuenta por ciento (50%) mas alta que la tarifa del servicio urbano local cuando este exista.
- Que los sitios de inicio de ruta no generen peligro a los demás actores de la vía ni alteraciones al tráfico vehicular.
- Tendrán prioridad para ser autorizadas las asociaciones de empresas de persona natural, siempre y cuando estas cumplan lo exigido en Articulo 2.2.1.3.2.4 del Decreto 1079 del 2.015 o norma que lo modifique adicione o sustituya.

**Parágrafo 1°.** Primará en estas reglamentaciones, los factores socioeconómicos, responsabilidad social, seguridad vial y protección al medio ambiente. Para efectos de las autorizaciones descritas en este Artículo, tendrán prelación aquellas personas jurídicas de economía solidaria que puedan comprobar que están conformadas en su mayoría absoluta por personas naturales que desarrollaron esta actividad, en los sitios donde se va autorizar la prestación del servicio, durante al menos dos años antes de la fecha de promulgación de la presente Ley."

En la actualidad, los desafíos en cuanto a movilidad y transporte son cada vez más complejos, reflejando las diversas necesidades individuales de los ciudadanos. En este contexto, es obligación del Estado ofrecer alternativas que se adapten a las exigencias contemporáneas, derivadas de las nuevas tecnologías y de la evolución en la forma en que se requieren estos derechos fundamentales.

La movilidad eficiente, no solo es un aspecto crucial para el desarrollo urbano, sino que también es esencial para garantizar una mejor calidad de vida. Los ciudadanos tienen el derecho de acceder a diferentes alternativas de transporte que les permitan desplazarse con facilidad, comodidad y seguridad. Por ello, es necesario implementar esta norma que contempla las siguientes modalidades:

1. **Servicio de transporte de pasajeros en vehículos no automotores:** Promover alternativas sostenibles que reduzcan el impacto ambiental y fomenten estilos de vida saludables. Actualmente el uso de los vehículos conocidos como bicitaxis se utiliza a lo largo y ancho del país, por lo que se necesita el marco legal para ser reglamentado y que se preste este servicio con seguridad y calidad.

**2. Servicio de transporte de pasajeros en motocicleta:** Facilitar opciones rápidas y eficientes para aquellos que requieren desplazamientos ágiles en entornos urbanos. En muchas ciudades incluso existen organizaciones para prestar este servicio que es muy utilizado en todo el territorio nacional. La motocicleta es el vehículo mas eficiente en cuanto a uso del espacio y contaminación ambiental.

3. **Movilidad dentro de comunidades virtuales abiertas moderadas por plataformas tecnológicas digitales, en vehículos automotores con capacidad de nueve o menos pasajeros y motocicletas:** La movilidad dentro de comunidades virtuales abiertas moderadas por plataformas tecnológicas digitales representa una forma de movilidad diferente al transporte público. Este modelo se basa en el comportamiento comunitario, donde se evalúa la conducta de todos sus miembros en beneficio del conjunto. La calidad humana se erige como un principio fundamental en la interacción entre los integrantes de la comunidad.

En este contexto, la moderación de una plataforma digital se convierte en el centro de dicha interacción. El mal comportamiento de un miembro puede llevar a su expulsión, un aspecto que no ocurre en el servicio de transporte público tradicional. Esta dinámica fomenta un entorno más seguro y respetuoso, donde cada usuario asume la responsabilidad de sus acciones y contribuye al bienestar colectivo.

**4. la habilitación de empresas de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Mixto:** La motivación es permitir que estas empresas ofrezcan servicios hacia zonas periféricas, garantizando que todos los ciudadanos, sin importar su ubicación geográfica, tengan acceso a un transporte digno y seguro.

**5. Servicio compartido en vehículos de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual:** Fomentar el uso compartido en taxis con recorridos fijos, optimizando recursos y reduciendo la congestión vehicular. Estos vehículos pueden dejar y recoger pasajeros en forma mas flexible que el servicio colectivo, el cual está sujeto a paraderos determinados.

La implementación de esta norma no solo responde a la necesidad urgente de modernizar nuestro sistema de transporte, sino que también promueve un enfoque inclusivo y accesible para todos. Al proporcionar diversas opciones, se espera optimizar el uso de los recursos, reducir el tiempo de desplazamiento y contribuir al bienestar general de la población.

Es momento de avanzar hacia un modelo de movilidad integral que responda a las realidades del siglo XXI. La creación de esta norma es un paso fundamental hacia un futuro más sostenible y equitativo para todos los ciudadanos.

**Artículo 66.** Por el cual se sustituye el inciso primero del texto del Artículo 6° de la Ley 105 de 1.993 modificado por el Artículo 2° de la ley 276 de 1.996 de la siguiente manera:

> "**Reposición del Parque Automotor del Servicio Público de Pasajeros y/o mixto.** La vida útil máxima de los vehículos terrestres de servicio público colectivo de pasajeros y/o mixto será de veinte (20) años. Se excluyen de esta reposición el parque automotor del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Mixto que preste dicho servicio en zonas rurales de difícil acceso o que, con radio de acción metropolitano distrital o municipal presten su servicio desde y hacia zonas periféricas, siempre y cuando reúnan los requisitos técnicos de seguridad exigidos por las normas y con la certificación establecida por ellas. La vida útil máxima permitida para los vehículos que ingresen a partir del año 2.026 al parque automotor del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Mixto acogidos en la anterior excepción, será de veinte cinco (25) años. El Ministerio de Transporte exigirá la reposición del parque automotor, garantizando que se sustituyan por nuevos los vehículos que hayan cumplido su ciclo de vida útil"

Esta modificación es indispensable para viabilizar la existencia de empresas de transporte de pasajeros mixto que presten servicios desde y hacia zonas periféricas en municipios, distritos o áreas metropolitanas que así lo requieran. La existencia legal de estas empresas debe ser temporal, limitada únicamente a la duración de la necesidad de prestar este servicio, por lo que lo vehículos utilizados no deben tener mucha vida útil.

Asimismo, es fundamental establecer un límite de vida útil para los vehículos que ingresen a este servicio, ya que actualmente, en algunos casos no existe tal restricción.

**Artículo 67.** Incorpora un Parágrafo al artículo 5° del Decreto 4190 del 2.007 y en consecuencia modifica lo compilado en el artículo 2.2.1.5.5.2 del decreto 1079 de 2.015 de la siguiente manera:

> **"Parágrafo. Los vehículos de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Mixto cuyo radio de acción sea metropolitano, distrital o municipal que presten el servicio desde y hacia zonas periféricas podrán ser de carrocería cerrada homologadas para los servicios de transporte de pasajeros por carretera y especial, siempre y cuando cuenten con espacios amplios y suficientes para el transporte simultaneo de personas, carga y mercancías de forma cómoda y segura."**

Es importante permitir la transformación del transporte en Colombia, incluso si el servicio se presta mediante vehículos de transporte mixto, para que este se realice con comodidad y seguridad. Esto hará que las empresas y propietarios de estos vehículos sean más competitivos. En muchas zonas del país, los usuarios utilizan dichos vehículos en los tramos de las rutas donde la carretera está en malas condiciones y cambian de vehículo en los tramos donde la vía está en mejores condiciones y hacen rutas vehículos mas cómodos.

**Artículo 68.** Sustituye el texto del Articulo 2.2.1.6.8.9 de Decreto 1079 de 2.015 modificado por el Artículo 12 del Decreto 478 del 2.021 de la siguiente manera:

> "**Artículo 2.2.1.6.8.9 Cambio de modalidad.** A parte de vehículos nuevos, se permitirá el ingreso al Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial, de vehículos usados del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera, siempre y cuando se cumplan los requisitos de reposición y normas que sean aplicables en dicho caso.
> No se podrá realizar el cambio de modalidad de los vehículos de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial, exceptuando el cambio a Servicio Particular si el modelo del vehículo no supera los diez (10) años y a la modalidad de Servicio Público de Transporte Terrestre Mixto, siempre y cuando cuenten con la homologación para esta última modalidad y que el modelo no sea de una antigüedad superior a veinte (20) años. Además, que se cumplan con las normas que le sean aplicables al caso."

Esta modificación permitirá que los pequeños propietarios sean más competitivos al poder acceder a vehículos lujosos y cómodos, lo cual actualmente es muy difícil debido al alto costo de estos vehículos nuevos y a la desventajosa relación costo-ganancia que impide que los pequeños propietarios puedan comprarlos. La mayoría de los vehículos costosos y lujosos solo pueden ser adquiridos en el servicio de transporte de pasajeros por carretera, y allí la constante innovación hace que un vehículo pierda rápidamente su vida comercialmente útil en comparación con el servicio de transporte de pasajeros especial y mixto.

**Artículo 69.** Sustituye el texto del Articulo 2.2.1.6.15.4 de Decreto 1079 de 2.015 modificado por el Artículo 17 del Decreto 478 de 2.021 de la siguiente manera:

> "Artículo 2.2.1.6.15.4 **Cambio de servicio.** Los vehículos de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial podrán cambiarse al Servicio Particular siempre y cuando cumplan con los requisitos de reposición y las normas que sean aplicables en dicho caso."

Se debe permitir el cambio de vehículos de transporte de pasajeros del servicio público especial al servicio particular cumpliendo las normas en cuanto a reposición y demás que sean aplicables, para que puedan ser utilizados con fines personales, familiares o para actividades que no incluyan el transporte de personas o bienes con fines lucrativos. Estos vehículos estarán destinados exclusivamente al uso privado y no estarán autorizados para realizar actividades comerciales o de transporte público. Esta modificación ayudará a renovar el parque automotor del servicio público especial de pasajeros y permitirá que muchas familias puedan tener un vehículo familiar de gran capacidad.

**Artículo 70.** Sustituye el texto del Artículo 36 de la Resolución 8321 de 1.983 expedida por el Ministerio de Salud, de la siguiente manera:

**"ARTICULO 36. Ninguna persona ocasionará o permitirá la operación de vehículos de motor, motocicletas o cualquier otro similar, en las vías públicas y en cualquier momento de tal forma que los niveles de presión de sonido emitidos por tales vehículos excedan los niveles máximos permisibles establecidos en la siguiente tabla No. 2.**

**TABLA No. 2**

**NIVELES MAXIMOS PERMISIBLES PARA VEHICULOS**

| TIPO DE VEHICULO | NIVEL SONORO dB (A) |
|---|---|
| Vehículos Diesel de más de 3000 c.c., incluido cualquier sistema retardador. | 95 dB (A) |
| Vehículos Diesel de 3000 c.c. o menos, incluido cualquier sistema retardador. | 90 dB (A) |
| Vehículos a gasolina y/o GNV | 83 dB (A) |
| Motocicletas y similares de más de 125 c.c. | 90 dB (A) |
| Motocicletas y similares de 125 c.c. o menos, motociclos, ciclomotores, mopeds, tricimotos y cuadriciclos | 86 dB (A) |
| Sistemas de freno y/o bajo de acción neumática | 90 dB (A) |
| Los dispositivos sonoros de aviso eléctricos, neumáticos y electroneumáticos utilizados en un vehículo, ya sea individualmente o en conjunto | 100 dB (A) |

**PARAGRAFO: Para determinar, en vía, los niveles de presión sonora que se establecen en este Artículo, deberán darse cumplimiento a lo que se indica a continuación:**

**a. Estas mediciones se harán en vía con un instrumento digital certificado por el Instituto Nacional de Metrología de Colombia o quien haga sus veces, cumpliendo con todas las normas técnicas aceptadas en Colombia que sean aplicables para este procedimiento.**

**b. Los niveles sonoros máximos permisibles que se indican en la tabla No. 2 se medirán en vehículos estacionados con el nivel de Revoluciones Por Minuto (RPM) en el tope máximo dentro del rango donde el fabricante indique su máximo rendimiento. En ese punto se medirá también la presión sonora de los sistemas retardadores con que cuente el vehículo, en su máxima potencia cuando esta sea graduable manualmente. El no funcionamiento de estos elementos será causal de generación de comparendo por cometer la infracción tipificada en el Articulo 131 del Código Nacional de Transito Ley 769 de 2.002 o la norma que lo modifique o sustituya como C.41.**

**c. Se tomará mediciones de la presión sonora causada por los dispositivos sonoros de aviso de función eléctrica neumática o electroneumática**

**d. Igualmente se medirá la presión sonora provocada al utilizar el sistema de frenos principal cuando estos funcionen de forma total o parcial por acción neumática.**

**En caso de ser procedente la realización del comparendo, a este se anexará una copia impresa del resultado de la medición en mención."**

Es necesario actualizar los parámetros en cuanto a presión sonora, ya que en el año 1983 no existían vehículos tan potentes como los de ahora, cuarenta años después, que pueden generar mayor presión sonora. Esto se debe a la necesidad de contar con una medida más ajustada a la actualidad, que permita sancionar correctamente a los infractores.

**Artículo 71.** Incorpora el Parágrafo 3° en el Artículo 2.2.1.3.3 del Decreto 1079 de 2.015, modificado por el Artículo 2° del Decreto 2297 de 2.015, el cual quedara así:

"**Parágrafo 3°.** Las empresas y asociaciones de empresas de personas naturales de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi, podrán pedir autorización al organismo de tránsito competente para prestar el servicio de forma compartida en recorridos fijos, cumpliendo las demás normas que sean aplicables."

Se requiere esta adición a la normativa que regula este tipo de transporte, para que los vehículos de servicio público tipo taxi puedan prestar dicho servicio de forma compartida en recorridos fijos. Esto tiene como objetivo cubrir las necesidades actuales y los requerimientos de una alternativa de transporte más eficiente, cómoda y segura en los municipios del territorio nacional.

**Artículo 72.** Sustituye el texto del Artículo 1° del decreto 2044 de 1.988 e incorpora un parágrafo, de la siguiente manera:

**"Artículo 1º Los productos que a continuación se relacionan, podrán movilizarse mediante contratación directa entre el usuario y el propietario del vehículo de servicio público o su representante:**
**1. ANIMALES:**
**Todo tipo de ganado en pie. Aves vivas y peces cuyo transporte esté permitido por las normas ambientales**
**2. PRODUCTOS DE ORIGEN ANIMAL:**
**Huevos, leche cruda o pasteurizada. Productos y subproductos lácteos en general. Productos cárnicos refrigerados o en canal.**
**3. EMPAQUES Y RECIPIENTES USADOS:**
**Envases, empaques, canastillas, guacales, tambores vacíos, estibas y/o materia prima para producirlas, material plástico reciclado, cajas de cartón vacías, todo tipo de cartón y papel reciclado, material metálico reciclado, vidrio reciclado, laminas metálicas, rollos de láminas metálicas y rollos de papel**
**4. PRODUCTOS ELABORADOS:**
**Cerveza, gaseosa, panela, alimentos procesados y/o empacados y todo tipo de manufacturas de producción nacional.**
**5. PRODUCTOS DEL AGRO:**
**Aquellos cuyo origen se dé en el campo con destino a un centro urbano, incluido el café y productos procesados y/o empacados. Insumos para el campo, sean procesados, empacados o a granel. Materias primas empacadas o a granel para la producción de alimentos e insumos para el campo.**
**6. MATERIALES DE CONSTRUCCION:**
**Ladrillo, tejas, baldosas, enchapes, grifería, elementos para construcción de baños y cocinas, piedra, grava, arena, tierra, yeso, balasto, mármol, madera, asfalto, tanques para almacenamiento de agua, tanques para pozos sépticos, postes, cemento, concreto, tuberías, varilla, alambre y alambrón.**
**7. COMBUSTIBLES FOSILES:**
**Gas propano, kerosene, cocinol, carbones minerales, sus productos, subproductos y derivados, empacados o a granel.**
**8. MUEBLES Y ENCERES:**
**Muebles nuevos y usados.**
**Parágrafo. Pasados doce (12) meses desde la fecha de promulgación de la presente Ley, el transporte de todo tipo de carga, incluidas las descritas en este Artículo, que se realice por las vías rurales del Territorio Nacional deberá estar registrado en el Registro Nacional de Carga (RNDC) y contar con el manifiesto de carga electrónico. Por lo tanto, el Ministerio de Transporte tendrá un plazo de doce (12) meses contados a partir de la fecha de promulgación de la presente Ley, para realizar todos los ajustes necesarios en dicho registro y asegurar el cumplimiento de esta disposición."**

Es fundamental permitir el contrato directo entre los transportadores y los generadores de carga de ciertos elementos, ya que la intermediación en estos procesos ha demostrado ser un obstáculo significativo para la rentabilidad de los transportadores. Las costosas comisiones generadas por la intermediación no solo reducen las ganancias de quienes

realizan el transporte, sino que también impactan negativamente en la economía nacional al generar sobrecostos que repercuten en los precios finales de los productos.

El transporte es una actividad clave para el desarrollo económico del país; debe ser fluido y eficiente. Al eliminar intermediarios innecesarios, se facilitará una relación más directa y justa entre transportadores y generadores de carga, lo que permitirá optimizar costos y mejorar la competitividad del sector.

**ARTICULO 73.**

**"El Ministerio de Transporte contará con doce (12) meses para crear y reglamentar un registro que funcionará como base de datos e información para la medición de riesgos en la toma de decisiones por parte de los interesados. Este registro se llamará "Datos de la Actividad del Transporte" y su acrónimo será DATAPORTE.**
**En dicho registro deberán estar incluidos las empresas de transporte terrestre de carga, generadores de carga, empresas de transporte terrestre de pasajeros en todas sus modalidades, conductores, propietarios, tenedores de vehículos, receptores y almacenadores de carga y los que el Ministerio de Transporte crea necesarios.**
**Este registro deberá tener la capacidad de permitir medir la gestión de:**

- **Empresas de transporte terrestre de servicio pasajeros en cuanto al nivel de accidentes, cumplimiento de las normas de prevención de accidentes, cumplimiento en cubrimiento de rutas y servicio al usuario.**
- **Empresas de transporte terrestre de carga en cuanto a cumplimiento de normas para prevención de accidentes y cumplimiento en sus obligaciones contractuales**
- **Gestión de los conductores de vehículos automotores de servicio público**
- **Gestión de los, propietarios, conductores y/o tenedores de vehículos de carga cuando haya existido una relación contractual sin intermediación de alguna empresa.**
- **Gestión y cumplimiento de los conductores, propietarios y tenedores de vehículos en el marco de la relación con las empresas de transporte terrestre de pasajeros y carga.**
- **Gestión y cumplimiento de los generadores, receptores y almacenadores de carga.**
- **Los datos e información que el Ministerio de Trasportes crea necesario para el cumplimiento del objetivo.**

**Este registro solo podrá contener información sobre eventos que hayan ocurrido con posterioridad a la fecha de promulgación de la presente Ley.**
"

En la actualidad, la creación de mecanismos para analizar factores de riesgo en la toma de decisiones se ha vuelto esencial en diversas actividades. Es imperativo establecer un sistema similar en el ámbito del transporte, que permita recopilar y evaluar información relevante sobre los actores involucrados en esta actividad. La implementación de una herramienta como DATAPORTE será fundamental para medir aspectos clave como la calidad, el compromiso y la honestidad de individuos y organizaciones que participan en el transporte.

La norma propuesta busca fomentar un entorno más eficiente y seguro, donde las decisiones se basen en datos concretos y confiables. Al calificar a los actores del transporte mediante un análisis riguroso, se podrá identificar áreas de mejora, promover buenas prácticas y reducir riesgos asociados a esta actividad. Esto no solo beneficiará a los transportadores, sino también a los usuarios y a la economía en general, al garantizar un servicio más confiable y seguro.

La creación de esta norma no solo responde a una necesidad actual, sino que también posiciona al sector del transporte como un modelo de innovación y responsabilidad. Es momento de avanzar hacia un sistema que priorice la seguridad y la eficiencia, asegurando así un futuro más prometedor para todos los involucrados.

**Artículo 74.** Renombra el Parágrafo del Articulo 10 de la Ley 336 de 1.993 como Parágrafo 1° e incorpora el Parágrafo 2° de la siguiente manera:

> **"Artículo 10.** Para los efectos de la presente ley se entiende por operador o empresa de transporte la persona natural o jurídica constituida como unidad de explotación económica permanente con los equipos, instalaciones y órganos de administración adecuados para efectuar el traslado de un lugar a otro de personas o cosas, o de unas y otras conjuntamente.
> **Parágrafo 1°.** La constitución de la persona jurídica a que se refiere el presente artículo, no requerirá de autorización previa alguna por parte del Estado.
> **Parágrafo 2°.** Podrán existir personas jurídicas cuyo único objetivo sea administrar y operar plataformas tecnológicas digitales que faciliten la interacción entre individuos que conformen comunidades virtuales abiertas, destinadas, entre otros objetivos, a cubrir requerimientos de movilidad realizados entre sus propios miembros. Esto no configurará la necesidad de intermediación por parte de empresas habilitadas. Estas personas jurídicas podrán, incluso, crear dichas comunidades virtuales. Para llevar a cabo esta actividad, se requerirá autorización por parte del Ministerio de Transporte."

Es necesario actualizar el contexto de la movilidad de las personas con las nuevas tecnologías y las formas de afrontar dichos cambios que buscan una mejor calidad de vida. Esta visión no era la misma hace treinta años, cuando el internet apenas se conocía. Es imperativo permitir que la sociedad se adapte a todas las actividades que conllevan los avances tecnológicos, en pos de una mayor comodidad y seguridad.

**Artículo 75.** Sustituye el literal e) del artículo 49 de la Ley 336 de 1.996 de la siguiente manera:

> "e) Cuando se compruebe que el equipo no reúne las condiciones técnico-mecánicas requeridas para su operación."

Es necesario actualizar las normas y sus sanciones para evitar confusiones. la conducta objeto de sanción existente en esta antigua norma esta tipificado en el actual código nacional de tránsito Ley 769 de 2.002 en su Articulo 131 el cual se pretende modificar en este proyecto de Ley.

**Artículo 76.**

> **"Facúltese a los Alcaldes municipales y distritales para crear mecanismos, dentro de su jurisdicción y adoptar medidas que faciliten el saneamiento de cartera por concepto de impuesto vehicular. Estas medidas solo aplicarán a deudas generadas con anterioridad a dos (2) años antes de la fecha de promulgación de la presente Ley. El objetivo de lo anterior será, facilitar los procedimientos de reposición descritos en la presente Ley.**"

Se deben crear herramientas que, en armonía con los procesos de reposición mencionados en este proyecto de ley, permitan el flujo adecuado de dichos procesos. Esto ayudará al saneamiento de la cartera por concepto de impuesto vehicular, que en la actualidad presenta dudas sobre su recuperación, dados los aspectos normativos y socioeconómicos que actualmente afectan a la mayoría de los vehículos automotores de servicio particular al final de su vida útil.

**Artículo 77.** Adiciónese el Artículo 13 de la Ley 1811 de 2.016, el cual quedará así;

> **"Artículo 13.** *Reinserción de bicicletas.* Las autoridades territoriales locales podrán adjudicar bicicletas con o sin pedaleo asistido, vehículos autoequilibrados y en general cualquier vehículo no automotor cuya propulsión generé cero emisiones contaminantes que se encuentren inmovilizadas y lleven retenidas seis meses o más y que además no hayan sido reclamadas ni se encuentren en proceso de reclamación por parte de sus propietarios, a instituciones educativas del sector público y a los sistemas SITM, SITP, SETP y SITR. Para ello el Ministerio de Transporte reglamentará los mecanismos para la reintegración de los vehículos no automotores aquí mencionados a la autoridad territorial local. Lo anterior estará condicionado a la inscripción al registro que corresponda cuando ello sea requerido."

Es necesario incluir en esta disposición otros tipos de vehículos no automotores que puedan ofrecer un servicio a la comunidad, protegiendo al mismo tiempo el medio ambiente. Esto ayudará a estimular el uso de alternativas ecológicas en la movilidad.

# TITULO III

# REGLAMENTACIÓN, VIGENCIA Y DERROGATORIAS

## Artículo 78.

**"Artículo 78. Reglamentación.** El Ministerio de Transporte, resolverá en un plazo máximo de seis (6) meses siguientes a la sanción de la presente ley, todo lo pertinente para el cumplimiento de la misma, excepto en aquellos artículos que tengan fijados términos diferentes.
**Parágrafo.** El Ministerio de Transporte contará con un plazo de doce (12) meses contados a partir de la fecha de promulgación de la presente Ley para compilar las disposiciones aquí descritas en las normas vigentes que correspondan, en especial en el Decreto 1079 de 2.015".

## Artículo 79.

**"Artículo 79.** El Ministerio de Transporte en asocio con la Agencia Nacional de Seguridad Vial, contarán con un plazo de seis (6) meses para crear y poner en marcha un plan que promoverá la difusión y el conocimiento de las disposiciones contenidas en esta Ley a nivel nacional, orientado a capacitar a todos los actores viales sobre las disposiciones aquí establecidas. Para alcanzar este objetivo, dicha asociación podrá solicitar recursos a los organismos de tránsito territoriales de lo recaudado por concepto de multas por infracciones de tránsito tras la promulgación de la presente Ley."

## Artículo 80.

**"Artículo 80. Vigencia y derogatoria.** La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.
**Parágrafo Transitorio.** Durante los primeros doce (12) meses contados a partir de la fecha de promulgación de la presente Ley, se seguirá aplicando el marco sancionatorio por infracciones de tránsito vigente antes de su entrada en vigencia, excepto en el caso de la inmovilización de vehículos, la cual se llevará a cabo únicamente en aquellos casos en que sea absolutamente necesario para proteger la integridad física de los actores viales o la movilidad del flujo vehicular. Pasados los doce (12) meses desde la fecha de promulgación de la presente Ley, entrará en pleno vigor su alcance sancionatorio."

## ANALISIS DEL IMPACTO FISCAL

La norma a seguir para ajustar este proyecto de ley al cumplimiento de lo requerido para su viabilidad en este tema es el Artículo 7° de la Ley 819 de 2003, que reza lo siguiente:

> "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.
> Para estos propósitos, deberán incluirse expresamente en la exposición de motivos y en las ponencias de trámite respectivas los costos fiscales de la iniciativa y la fuente de ingreso adicional generada para el financiamiento de dicho costo.
> El Ministerio de Hacienda y Crédito Público, en cualquier momento durante el respectivo trámite en el Congreso de la República, deberá rendir su concepto frente a la consistencia de lo dispuesto en el inciso anterior. En ningún caso este concepto podrá ir en contravía del Marco Fiscal de Mediano Plazo. Este informe será publicado en la Gaceta del Congreso.
> Los proyectos de ley de iniciativa gubernamental que planteen un gasto adicional o una reducción de ingresos deberán contener la correspondiente fuente sustitutiva por disminución de gasto o aumentos de ingresos, lo cual deberá ser analizado y aprobado por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público.
> En las entidades territoriales, el trámite previsto en el inciso anterior será surtido ante la respectiva Secretaría de Hacienda o quien haga sus veces."

De lo anterior podemos extraer que cualquier proyecto de ley, que ordene gasto o que otorgue beneficios tributarios deberá incluir dicho análisis explícito y este deberá ser compatible con el Marco Fiscal a mediano plazo.

Considerando lo anterior y a primera vista, este proyecto de ley no ordena gasto alguno más allá de lo presupuestado para el funcionamiento y cumplimiento del objetivo de las entidades y organismos que nombra. Igualmente, aunque modifica el uso de recaudos por conceptos de multas por infracciones de tránsito, estos son ingresos corrientes no tributarios cuyo cálculo es indeterminado, ya que no es posible saber cuántas personas cometerán infracciones de tránsito y, así mismo, no deben hacer parte del presupuesto de los organismos que las captan. En cuanto a beneficios tributarios, lo más aproximado al tema en este proyecto es lo descrito en el Artículo 76.

> **"Artículo 76.** Facúltese a los Alcaldes municipales y distritales para decretar, dentro de su jurisdicción, amnistías a propietarios de vehículos y adoptar medidas para el saneamiento de cartera por concepto de impuesto vehicular. Estas amnistías solo aplicarán a deudas generadas hasta dos (2) años antes de la fecha de promulgación de la presente Ley, y su objetivo será facilitar los procedimientos de reposición descritos en este documento."

Es claro que, en lo anterior, el objetivo de la norma en estudio es implementar posibles acciones para recuperar deudas que, dadas las actuales condiciones socioeconómicas y normativas, la forma en que termina la vida útil de la mayoría de los vehículos de servicio particular hace que no sea sencillo su recuperación; por lo cual se deduce que la intención sea proteger el erario público y no generar un gasto o detrimento en él.

Aun así, tal como reza el Artículo 7° de la ley mencionada, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, en cualquier momento durante el respectivo trámite en el Congreso de la República, deberá rendir su concepto; este será quien finalmente resuelva, ya que una iniciativa ciudadana no cuenta con recursos técnicos ni económicos suficientes para realizar a profundidad dicho análisis, lo cual no puede ser un veto a este derecho constitucional.