



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXV - N° 285

Bogotá, D. C., miércoles, 15 de abril de 2026

EDICIÓN DE 8 PÁGINAS

DIRECTORES:

DIEGO ALEJANDRO GONZÁLEZ GONZÁLEZ

SECRETARIO GENERAL DEL SENADO

www.secretariassenado.gov.co

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA

SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA

www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

SENADO DE LA REPÚBLICA

INFORMES DE CONCILIACIÓN

INFORME DE CONCILIACIÓN PROYECTO DE LEY NÚMERO 84 DE 2025 SENADO – 303 DE 2024 CÁMARA

por medio de la cual se adoptan medidas para la protección de los ciclistas y peatones y se dictan otras disposiciones.

Bogotá, D.C., abril de 2026

LIDIO GARCÍA TURBAY
Presidente
Senado de la República

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA
Secretario General
Cámara de Representantes

JULIÁN DAVID LÓPEZ TENORIO
Presidente
Cámara de Representantes

DIEGO ALEJADRO GONZÁLEZ
Secretario General
Senado de la República

Referencia: Informe de Conciliación Proyecto de Ley número 084 de 2025 Senado – 303 de 2024 Cámara "Por medio de la cual se adoptan medidas para la protección de los ciclistas y peatones y se dictan otras disposiciones".

Respetados presidentes y secretarios.

Por medio de la presente atendiendo a las designaciones efectuadas por las Presidencias del Senado de la República y de la Cámara de Representantes, y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 161 de la Constitución Política y en los artículos 186, 187 y 188 de la Ley 5ª de 1992, nos permitimos presentar, el texto conciliado del Proyecto de Ley número 084 de 2025 Senado – 303 de 2024 Cámara "Por medio de la cual se adoptan medidas para la protección de los ciclistas y peatones y se dictan otras disposiciones", para que se dé continuidad al trámite correspondiente y pueda someterse a consideración de las plenarias del Senado y de la Cámara.

Cordialmente,

ANA MARÍA CASTAÑEDA GÓMEZ
Senadora de la República
Conciliadora

HERNÁNDO GONZÁLEZ
Representante a la Cámara
Conciliador

INFORME DE CONCILIACIÓN PROYECTO DE LEY NÚMERO 084 DE 2025 SENADO – 303 DE 2024 CÁMARA "POR MEDIO DE LA CUAL SE ADOPTAN MEDIDAS PARA LA PROTECCIÓN DE LOS CICLISTAS Y PEATONES Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES".

i. ANTECEDENTES DEL TRÁMITE LEGISLATIVO.

Este proyecto de ley es iniciativa del Honorable Representante Héctor David Chaparro, entre otros honorables Congresistas. Fue radicado el 11 de septiembre de 2024 en la Cámara de Representantes, publicado en la Gaceta 1528/24.

Surtió su primer debate el día 19 de marzo de 2025; ponencia que fue sustentada por los Honorables Representantes Julián David López Tenorio y Hernando González. Así mismo, surtió su segundo debate y aprobación en la plenaria de la Cámara de Representantes el día 19 de junio de 2025, y del cual su texto aprobado fue publicado en la gaceta 1190/25.

La iniciativa en estudio a su vez fue aprobada por la Honorable Comisión Sexta Constitucional Permanente del Senado de la República el día 3 de diciembre de 2025.

Posteriormente, fue presentada ponencia para segundo debate en la plenaria del Senado de la República, la cual fue publicada en la Gaceta 2325/2025. El 16 de diciembre, se discutió y aprobó por unanimidad de la plenaria del Senado la ponencia de segundo debate, y del cual su texto aprobado fue publicado en la gaceta 075/26.

De conformidad con el artículo 161 de la Constitución Política, cuando existan discrepancias en los textos aprobados en cada una de las Cámaras, se conformará una comisión accidental, con el objetivo de superar dichas diferencias. En este contexto, las Mesas Directivas de la Cámara de Representantes y el Senado de la República, designaron como conciliadores a la Senadora Ana María Castañeda y al Representante Hernando González.



ii. CONSIDERACIONES DE LOS CONCILIADORES:

Con el fin de dar cumplimiento a la designación, la suscrita Senadora y el Representante a la Cámara integrantes de la Comisión Accidental de Conciliación nos permitimos someter a consideración de las Plenarias del Senado de la República y de la Cámara de Representantes, el texto conciliado del proyecto de la referencia, dirimiendo de esta manera las diferencias existentes entre los textos aprobados por las respectivas cámaras.

De dicha revisión encontramos diferencias entre los textos que fueron aprobados en cada una de las cámaras. Una vez analizados, decidimos acoger el texto que exponemos a continuación con el fin de superar las diferencias que se presentaron:

TEXTO APROBADO CÁMARA DE REPRESENTANTES	TEXTO APROBADO SENADO DE LA REPÚBLICA	OBSERVACIÓN	TEXTO ACOGIDO
<p>ARTICULO 1°. Objeto. La presente ley tiene como objeto adoptar acciones para la protección de los ciclistas y peatones en las vías del territorio nacional, se incluyen medidas punitivas para incrementar las sanciones y reducir los beneficios judiciales y administrativos para quienes causen siniestros viales donde las víctimas sean actores viales vulnerables como los ciclistas y peatones.</p>	<p>Artículo 1. Objeto. La presente ley tiene como objeto adoptar medidas para la protección de los ciclistas y peatones en las vías del territorio nacional. Para tal fin, se establecen acciones de prevención, gestión y control, así como medidas punitivas orientadas a incrementar las sanciones aplicables a quienes causen siniestros viales con víctimas ciclistas o peatones.</p>	<p>Se acoge el texto de Senado por cuanto incluye algunas modificaciones que se ajustan mejor al objeto del articulado</p>	<p>Artículo 1. Objeto. La presente ley tiene como objeto adoptar medidas para la protección de los ciclistas y peatones en las vías del territorio nacional. Para tal fin, se establecen acciones de prevención, gestión y control, así como medidas punitivas orientadas a incrementar las sanciones aplicables a quienes causen siniestros viales con víctimas ciclistas o peatones.</p>
<p>ARTICULO 2°. Infraestructura segura para ciclistas y peatones. Las autoridades departamentales, municipales y distritales deberán garantizar la creación y el mantenimiento de una infraestructura vial segura y adecuada para ciclistas y peatones, incluyendo ciclovías, andenes, señalización específica y espacios de estacionamiento para</p>	<p>Artículo 2. Infraestructura segura para ciclistas y peatones. Las autoridades del orden nacional, departamental, municipal y distrital propenderán por garantizar la planeación, creación, mejoramiento y mantenimiento de una infraestructura vial segura y adecuada para ciclistas y peatones, de conformidad con la reglamentación técnica vigente, Manual de</p>		<p>Artículo 2. Infraestructura segura para ciclistas y peatones. Las autoridades del orden nacional, departamental, municipal y distrital propenderán por garantizar la planeación, creación, mejoramiento y mantenimiento de una infraestructura vial segura y adecuada para ciclistas y peatones, de conformidad con la reglamentación técnica vigente, Manual de</p>
<p>elaborarán el plan maestro de ciclocaminabilidad, en el marco de lo dispuesto en el POT, PBOT o EOT.</p> <p>Parágrafo 2°. Las entidades territoriales incluirán en el respectivo programa de ejecución del POT, PBOT o EOT, los proyectos de construcción, adecuación o mantenimiento de ciclorrutas y andenes, que deberán ser adoptados y ejecutados por los correspondientes planes de desarrollo departamentales y municipales.</p> <p>Parágrafo 3°. Para todo lo previsto en este artículo, el Gobierno nacional fijará los criterios para que se prioricen carriles exclusivos para los ciclistas, teniendo en cuenta la destinación de flujos y frecuencias.</p>	<p>equitativo, seguro y eficiente de la movilidad activa.</p> <p>Parágrafo 1. Para el cumplimiento de lo previsto en este artículo, las entidades territoriales podrán incorporar un componente ciclocaminabilidad, en el marco de lo dispuesto en el POT, PBOT o EOT señalados en este artículo, asegurando su armonización con los documentos vigentes.</p> <p>Parágrafo 2. Las entidades territoriales incluirán en el respectivo programa de ejecución del POT, PBOT o EOT, así como en los Planes de Desarrollo y en los demás instrumentos de planificación de la jurisdicción, los proyectos de construcción, adecuación o mantenimiento de infraestructura peatonal y ciclo-infraestructura, con sus metas e indicadores.</p> <p>Parágrafo 3. Para todo lo previsto en este artículo el Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial, fijarán los criterios para que se priorice la infraestructura</p>		<p>eficiente de la movilidad activa.</p> <p>Parágrafo 1. Para el cumplimiento de lo previsto en este artículo, las entidades territoriales podrán incorporar un componente ciclocaminabilidad, en el marco de lo dispuesto en el POT, PBOT o EOT señalados en este artículo, asegurando su armonización con los documentos vigentes.</p> <p>Parágrafo 2. Las entidades territoriales incluirán en el respectivo programa de ejecución del POT, PBOT o EOT, así como en los Planes de Desarrollo y en los demás instrumentos de planificación de la jurisdicción, los proyectos de construcción, adecuación o mantenimiento de infraestructura peatonal y ciclo-infraestructura, con sus metas e indicadores.</p> <p>Parágrafo 3. Para todo lo previsto en este artículo el Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial, fijarán los criterios para que se priorice la infraestructura para ciclistas y peatones.</p>
<p>bicicletas. Se articularán acciones con las entidades públicas y privadas que tengan a su cargo la administración, operación, mantenimiento, mejoramiento o cualquier otra actividad sobre las vías primarias, secundarias y terciarias del territorio nacional.</p> <p>En el marco de la autonomía territorial, las entidades territoriales incorporarán en sus planes de movilidad y de seguridad, en los Planes de Ordenamiento Territorial (POT), planes básicos de ordenamiento territorial (PBOT) o esquemas de ordenamiento territorial (EOT), metas e indicadores sobre la construcción de ciclorrutas y andenes en el área de su jurisdicción, teniendo en cuenta la normatividad técnica vigente sobre diseño de infraestructura, para incluir a las bicicletas y los peatones de manera adecuada en las políticas urbanas y facilitar el desplazamiento equitativo, seguro y eficiente de la movilidad activa.</p> <p>Parágrafo 1°. Para el cumplimiento de lo previsto en este artículo, las entidades territoriales</p>	<p>Señalización Vial y Guía de Cicloinfraestructura del Ministerio de Transporte, o las normas que las modifiquen, adicionen o sustituyan.</p> <p>Para esto, se articularán acciones entre las entidades públicas y privadas que tengan a su cargo la administración, operación, mantenimiento, mejoramiento, o cualquier otra actividad sobre las vías primarias, secundarias y terciarias del territorio nacional.</p> <p>En el marco de la autonomía territorial, las entidades territoriales podrán incorporar en sus planes de movilidad sostenible y segura, de seguridad vial, en los Planes de Ordenamiento Territorial (POT), planes básicos de ordenamiento territorial (PBOT) o esquemas de ordenamiento territorial (EOT), metas e indicadores de infraestructura peatonal y ciclista, observando la normatividad técnica vigente en materia de diseño y accesibilidad universal, para incluir a las bicicletas y los peatones de manera adecuada en las políticas urbanas y facilitar el desplazamiento</p>		<p>Señalización Vial y Guía de Cicloinfraestructura del Ministerio de Transporte, o las normas que las modifiquen, adicionen o sustituyan.</p> <p>Para esto, se articularán acciones entre las entidades públicas y privadas que tengan a su cargo la administración, operación, mantenimiento, mejoramiento, o cualquier otra actividad sobre las vías primarias, secundarias y terciarias del territorio nacional.</p> <p>En el marco de la autonomía territorial, las entidades territoriales podrán incorporar en sus planes de movilidad sostenible y segura, de seguridad vial, en los Planes de Ordenamiento Territorial (POT), planes básicos de ordenamiento territorial (PBOT) o esquemas de ordenamiento territorial (EOT), metas e indicadores de infraestructura peatonal y ciclista, observando la normatividad técnica vigente en materia de diseño y accesibilidad universal, para incluir a las bicicletas y los peatones de manera adecuada en las políticas urbanas y facilitar el desplazamiento equitativo, seguro y</p>
<p>para ciclistas y peatones.</p> <p>ARTICULO 3°. Articulación de políticas públicas. El Ministerio de Transporte, en coordinación con la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), deberá articular e incluir en el Programa Nacional de Fomento al uso de la Bicicleta en el territorio nacional, en la Política Nacional de Movilidad Urbana y Regional, en la Estrategia Nacional de Movilidad Activa y en el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031, planes, programas y proyectos orientados a educar y divulgar las normas de seguridad y protección en la vía para los usuarios de la bicicleta y los peatones; dar a conocer los derechos, deberes y responsabilidades de estos; así como sensibilizar sobre las disposiciones previstas en esta ley.</p> <p>Igualmente, se integrará una línea de acción específica en materia de seguridad vial y prevención de siniestralidad vial de los ciclistas y peatones, la</p>	<p>Artículo 3. Articulación de políticas públicas. El Ministerio de Transporte, en coordinación con la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), deberá articular e incluir en el Programa Nacional de Fomento al uso de la Bicicleta en el territorio nacional, en la Política Nacional de Movilidad Urbana y Regional, en la estrategia Nacional de Movilidad Activa y en el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031 planes, programas y proyectos orientados a educar y divulgar las normas de seguridad y protección en la vía para los usuarios de la bicicleta y los peatones, dar a conocer los derechos, deberes y responsabilidades de estos; así como sensibilizar sobre las disposiciones previstas en esta ley.</p> <p>Igualmente, se integrará una línea de acción específica en materia de seguridad vial y prevención de siniestralidad vial de los ciclistas y peatones, la</p>	<p>Se acoge texto de Senado toda vez que contiene modificaciones que robustecen y mejoran el contenido del artículo</p>	<p>Artículo 3. Articulación de políticas públicas. El Ministerio de Transporte, en coordinación con la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), deberá articular e incluir en el Programa Nacional de Fomento al uso de la Bicicleta en el territorio nacional, en la Política Nacional de Movilidad Urbana y Regional, en la estrategia Nacional de Movilidad Activa y en el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031 planes, programas y proyectos orientados a educar y divulgar las normas de seguridad y protección en la vía para los usuarios de la bicicleta y los peatones, dar a conocer los derechos, deberes y responsabilidades de estos; así como sensibilizar sobre las disposiciones previstas en esta ley.</p> <p>Igualmente, se integrará una línea de acción específica en materia de seguridad vial y prevención de siniestralidad vial de los ciclistas y peatones, la cual deberá contar con</p>

<p>cual deberá contar con metas e indicadores de cumplimiento a mediano y largo plazo. Para esto, se deberá involucrar a las organizaciones civiles y autoridades que tengan competencia en la materia, tanto del orden nacional como territorial.</p>	<p>cual deberá contar con metas e indicadores de cumplimiento a mediano y largo plazo y cuyo seguimiento lo realizará la ANSV a través del Observatorio Nacional de Seguridad Vial.</p> <p>Asimismo, el Ministerio de Transporte y la ANSV adoptarán lineamientos para una política de visibilidad y protección de ciclistas y peatones, que incluya criterios técnicos para mejorar su visualización por parte de otros actores viales y mitigar factores de riesgos, de conformidad con la reglamentación técnica vigente.</p> <p>El Ministerio de Transporte y la ANSV brindarán asistencia técnica a las entidades territoriales y propiciarán la armonización de lo dispuesto en este artículo, conforme con las políticas públicas territoriales vigentes sobre bicicleta y peatón, respetando la autonomía territorial.</p> <p>En desarrollo de lo dispuesto, se deberá involucrar a las organizaciones civiles y autoridades que tengan competencia en la materia, tanto del orden nacional, como territorial, a través de las</p>	<p>metas e indicadores de cumplimiento a mediano y largo plazo y cuyo seguimiento lo realizará la ANSV a través del Observatorio Nacional de Seguridad Vial.</p> <p>Asimismo, el Ministerio de Transporte y la ANSV adoptarán lineamientos para una política de visibilidad y protección de ciclistas y peatones, que incluya criterios técnicos para mejorar su visualización por parte de otros actores viales y mitigar factores de riesgos, de conformidad con la reglamentación técnica vigente.</p> <p>El Ministerio de Transporte y la ANSV brindarán asistencia técnica a las entidades territoriales y propiciarán la armonización de lo dispuesto en este artículo, conforme con las políticas públicas territoriales vigentes sobre bicicleta y peatón, respetando la autonomía territorial.</p> <p>En desarrollo de lo dispuesto, se deberá involucrar a las organizaciones civiles y autoridades que tengan competencia en la materia, tanto del orden nacional, como territorial, a través de las instancias de participación</p>	<p>instancias de participación existentes y conforme a la normatividad aplicable.</p> <p>ARTÍCULO 4°. El Gobierno nacional, departamental, municipal y distrital garantizarán la participación de las fundaciones, asociaciones, colectivos de ciclistas y peatones para los planes, programas y proyectos que se adelanten en la ejecución del Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031, la implementación de la Ley 2222 de 2022, por medio de la cual se promueve el uso de la "bici" segura y sin accidentes, el cumplimiento de los Objetivos del Desarrollo Sostenible (ODS) 2030 y las demás normas que contengan campañas y políticas públicas para proteger y promover los derechos y deberes de los ciclistas y peatones como actores viales vulnerables.</p>	<p>instancias de participación existentes y conforme a la normatividad aplicable.</p> <p>Artículo 4°. Participación de usuarios y organizaciones de ciclistas y peatones. El Gobierno Nacional, Departamental, Municipal y Distrital fomentarán y facilitarán la participación de usuarios de la bicicleta y peatones, así como de sus organizaciones representativas (fundaciones, asociaciones y colectivos) en los planes, programas y proyectos que se adelanten en la ejecución del Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031, la implementación de la Ley 2222 de 2022 "Por medio de la cual se promueve el uso de la "bici" segura y sin accidentes", y las campañas y políticas públicas orientadas para proteger y promover los derechos y deberes de los ciclistas y peatones en armonía con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) 2030.</p>	<p>Se acoge texto de Senado por cuanto se incluye algunas modificaciones para dar mayor precisión al título y contenido del artículo.</p>	<p>existentes y conforme a la normatividad aplicable.</p> <p>Artículo 4. ° Participación de usuarios y organizaciones de ciclistas y peatones. El Gobierno Nacional, Departamental, Municipal y Distrital fomentarán y facilitarán la participación de usuarios de la bicicleta y peatones, así como de sus organizaciones representativas (fundaciones, asociaciones y colectivos) en los planes, programas y proyectos que se adelanten en la ejecución del Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031, la implementación de la Ley 2222 de 2022 "Por medio de la cual se promueve el uso de la "bici" segura y sin accidentes", y las campañas y políticas públicas orientadas para proteger y promover los derechos y deberes de los ciclistas y peatones en armonía con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) 2030.</p> <p>La participación se realizará a través de las instancias y mecanismos</p>
<p>La participación se realizará a través de las instancias y mecanismos de participación existentes en cada nivel de gobierno y respetando la autonomía territorial. En el ámbito territorial, la participación en instrumentos de orden nacional tendrá carácter potestativo y se articulará con los Planes de Movilidad Sostenible y Segura, los Planes Territoriales de Seguridad Vial y las políticas públicas locales vigentes, utilizando las instancias creadas para tal fin, cuando existan.</p> <p>ARTÍCULO 6°. Adiciónese un numeral al artículo 110 de la Ley 599 de 2000, el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 110. CIRCUNSTANCIAS DE AGRAVACIÓN PUNITIVA PARA EL HOMICIDIO CULPOSO. La pena prevista en el artículo anterior se aumentará:</p> <p>(...)</p> <p>7. Si el homicidio se presenta en siniestros viales conduciendo vehículos bajo los efectos de</p>	<p>La participación se realizará a través de las instancias y mecanismos de participación existentes en cada nivel de gobierno y respetando la autonomía territorial. En el ámbito territorial, la participación en instrumentos de orden nacional tendrá carácter potestativo y se articulará con los Planes de Movilidad Sostenible y Segura, los Planes Territoriales de Seguridad Vial y las políticas públicas locales vigentes, utilizando las instancias creadas para tal fin, cuando existan.</p> <p>ARTÍCULO 5°. Adiciónese dos numerales al artículo 110 de la Ley 599 de 2000, el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 110. CIRCUNSTANCIAS DE AGRAVACIÓN PUNITIVA PARA EL HOMICIDIO CULPOSO. La pena prevista en el artículo anterior se aumentará:</p> <p>(...)</p> <p>7. Si el homicidio se presenta en siniestros viales conduciendo vehículos bajo</p>	<p>de participación existentes en cada nivel de gobierno y respetando la autonomía territorial. En el ámbito territorial, la participación en instrumentos de orden nacional tendrá carácter potestativo y se articulará con los Planes de Movilidad Sostenible y Segura, los Planes Territoriales de Seguridad Vial y las políticas públicas locales vigentes, utilizando las instancias creadas para tal fin, cuando existan.</p> <p>Se acoge el texto de Senado, por cuanto fueron incluidas una precisión en el encabezado del artículo.</p> <p>ARTÍCULO 5°. Adiciónese dos numerales al artículo 110 de la Ley 599 de 2000, el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 110. CIRCUNSTANCIAS DE AGRAVACIÓN PUNITIVA PARA EL HOMICIDIO CULPOSO. La pena prevista en el artículo anterior se aumentará:</p> <p>(...)</p> <p>7. Si el homicidio se presenta en siniestros viales conduciendo vehículos bajo</p>	<p>sustancias psicoactivas (alcohol y/o sustancias alucinógenas), donde las víctimas sean actores viales vulnerables como los ciclistas o peatones, las penas se aumentarán de conformidad con lo previsto en la segunda parte del artículo 22 de esta ley.</p> <p>8. Si el homicidio se presenta en siniestros viales donde las víctimas sean actores viales vulnerables como los ciclistas o peatones, las penas se aumentarán hasta en una tercera parte.</p> <p>Artículo Nuevo. Modifíquese el artículo 60 de la Ley 769 de 2002, adicionando un inciso nuevo al párrafo 3, el cual quedará así: "ARTÍCULO 60. OBLIGATORIEDAD DE</p>	<p>los efectos de sustancias psicoactivas (alcohol y/o sustancias alucinógenas), donde las víctimas sean ciclistas o peatones, las penas se aumentarán de conformidad con lo previsto en la segunda parte del artículo 22 de esta ley.</p> <p>8. Si el homicidio se presenta en siniestros viales donde las víctimas sean ciclistas o peatones, las penas se aumentarán hasta en una tercera parte.</p> <p>Artículo 6°. Modifíquese el artículo 60 de la Ley 769 de 2002, adicionando un inciso nuevo al párrafo 3, el cual quedará así: "ARTÍCULO 60. OBLIGATORIEDAD DE</p>	<p>los efectos de sustancias psicoactivas (alcohol y/o sustancias alucinógenas), donde las víctimas sean ciclistas o peatones, las penas se aumentarán de conformidad con lo previsto en la segunda parte del artículo 22 de esta ley.</p> <p>8. Si el homicidio se presenta en siniestros viales donde las víctimas sean ciclistas o peatones, las penas se aumentarán hasta en una tercera parte.</p> <p>Texto idéntico en Cámara y Senado. Por errores involuntarios de digitación se hace necesario reemplazar en el</p>	<p>los efectos de sustancias psicoactivas (alcohol y/o sustancias alucinógenas), donde las víctimas sean ciclistas o peatones, las penas se aumentarán de conformidad con lo previsto en la segunda parte del artículo 22 de esta ley.</p> <p>8. Si el homicidio se presenta en siniestros viales donde las víctimas sean ciclistas o peatones, las penas se aumentarán hasta en una tercera parte.</p> <p>Artículo 6°. Modifíquese el artículo 60 de la Ley 769 de 2002, adicionando un inciso nuevo al párrafo 3, el cual quedará así: "ARTÍCULO 60. OBLIGATORIEDAD DE</p>

<p>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.</p> <p>PARÁGRAFO 1o. Los conductores no podrán transitar con vehículo automotor o de tracción animal por la zona de seguridad y protección de la vía férrea.</p> <p>PARÁGRAFO 2o. 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.</p> <p>PARÁGRAFO 3o. Todo conductor de vehículo automotor deberá realizar el adelantamiento de un ciclista a una distancia no menor de un</p>	<p>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.</p> <p>PARÁGRAFO 1o. Los conductores no podrán transitar con vehículo automotor o de tracción animal por la zona de seguridad y protección de la vía férrea.</p> <p>PARÁGRAFO 2o. 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.</p> <p>PARÁGRAFO 3o. Todo conductor de vehículo automotor deberá realizar el adelantamiento</p>	<p>Parágrafo 3 la palabra "párrafo" por "parágrafo".</p>	<p>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.</p> <p>PARÁGRAFO 1o. Los conductores no podrán transitar con vehículo automotor o de tracción animal por la zona de seguridad y protección de la vía férrea.</p> <p>PARÁGRAFO 2o. 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.</p> <p>PARÁGRAFO 3o. Todo conductor de vehículo automotor deberá realizar el adelantamiento de un ciclista a una distancia no menor de un</p>	<p>metro con cincuenta centímetros (1.50 metros) del mismo. El incumplimiento de esta obligación dará lugar a la aplicación de la multa consagrada en el artículo 131 literal D6 del Código Nacional de Tránsito. Cuando, como consecuencia del incumplimiento de la distancia mínima prevista en este párrafo, se ocasionen lesiones o la muerte del ciclista, se podrá suspender la licencia de conducción del infractor hasta por un término de 10 años.</p>	<p>de un ciclista a una distancia no menor de un metro con cincuenta centímetros (1.50 metros) del mismo. El incumplimiento de esta obligación dará lugar a la aplicación de la multa consagrada en el artículo 131 literal D6 del Código Nacional de Tránsito. Cuando, como consecuencia del incumplimiento de la distancia mínima prevista en este párrafo, se ocasionen lesiones o la muerte del ciclista, se podrá suspender la licencia de conducción del infractor hasta por un término de 10 años.</p>		<p>metro con cincuenta centímetros (1.50 metros) del mismo. El incumplimiento de esta obligación dará lugar a la aplicación de la multa consagrada en el artículo 131 literal D6 del Código Nacional de Tránsito. Cuando, como consecuencia del incumplimiento de la distancia mínima prevista en este párrafo, se ocasionen lesiones o la muerte del ciclista, se podrá suspender la licencia de conducción del infractor hasta por un término de 10 años.</p>
<p>Las acciones adoptadas deberán asegurar la accesibilidad universal, la señalización inclusiva, la infraestructura adaptada y la participación activa de estos grupos en la formulación y seguimiento de las políticas públicas de seguridad vial.</p> <p>El Ministerio de Transporte reglamentará, dentro de los seis (6) meses siguientes a la promulgación de esta ley, los criterios técnicos y pedagógicos para la aplicación de este enfoque diferencial.</p>	<p>ARTÍCULO 8°. Vigencia. La presente ley rige a partir de su publicación, y deroga todas aquellas que le sean contrarias.</p>	<p>Texto idéntico en Cámara y Senado</p>	<p>Las acciones adoptadas deberán asegurar la accesibilidad universal, la señalización inclusiva, la infraestructura adaptada y la participación activa de estos grupos en la formulación y seguimiento de las políticas públicas de seguridad vial.</p> <p>El Ministerio de Transporte reglamentará, dentro de los seis (6) meses siguientes a la promulgación de esta ley, los criterios técnicos y pedagógicos para la aplicación de este enfoque diferencial.</p> <p>ARTÍCULO 8°. Vigencia. La presente ley rige a partir de su publicación, y deroga todas aquellas que le sean contrarias.</p>	<p>iii. PROPOSICIÓN</p> <p>Con base en las consideraciones presentadas, los conciliadores del Senado de la República y la Cámara de Representantes rendimos Informe de Conciliación Proyecto de Ley número 084 de 2025 Senado – 303 de 2024 Cámara "Por medio de la cual se adoptan medidas para la protección de los ciclistas y peatones y se dictan otras disposiciones", y se solicita a la Plenaria de cada corporación que ponga en consideración y aprueben el texto conciliado que se presenta a continuación.</p> <p>Cordialmente,</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;">  ANA MARÍA CASTAÑEDA GÓMEZ Senadora de la República Conciliadora </div> <div style="text-align: center;">  HERNÁNDO GONZÁLEZ Representante a la Cámara Conciliador </div> </div>			

iv. IV. TEXTO CONCILIADO

PROYECTO DE LEY NÚMERO 084 DE 2025 SENADO – 303 DE 2024 CÁMARA “POR MEDIO DE LA CUAL SE ADOPTAN MEDIDAS PARA LA PROTECCIÓN DE LOS CICLISTAS Y PEATONES Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

Artículo 1. Objeto. La presente ley tiene como objeto adoptar medidas para la protección de los ciclistas y peatones en las vías del territorio nacional. Para tal fin, se establecen acciones de prevención, gestión y control, así como medidas punitivas orientadas a incrementar las sanciones aplicables a quienes causen siniestros viales con víctimas ciclistas o peatones.

Artículo 2. Infraestructura segura para ciclistas y peatones. Las autoridades del orden nacional, departamental, municipal y distrital propenderán por garantizar la planeación, creación, mejoramiento y mantenimiento de una infraestructura vial segura y adecuada para ciclistas y peatones, de conformidad con la reglamentación técnica vigente, Manual de Señalización Vial y Guía de Cicloinfraestructura del Ministerio de Transporte, o las normas que las modifiquen, adicione o sustituyan.

Para esto, se articularán acciones entre las entidades públicas y privadas que tengan a su cargo la administración, operación, mantenimiento, mejoramiento, o cualquier otra actividad sobre las vías primarias, secundarias y terciarias del territorio nacional.

En el marco de la autonomía territorial, las entidades territoriales podrán incorporar en sus planes de movilidad sostenible y segura, de seguridad vial, en los Planes de Ordenamiento Territorial (POT), planes básicos de ordenamiento territorial (PBOT) o esquemas de ordenamiento territorial (EOT), metas e indicadores de infraestructura peatonal y ciclista, observando la normatividad técnica vigente en materia de diseño y accesibilidad universal, para incluir a las bicicletas y los peatones de manera adecuada en las políticas urbanas y facilitar el desplazamiento equitativo, seguro y eficiente de la movilidad activa.

Parágrafo 1. Para el cumplimiento de lo previsto en este artículo, las entidades territoriales podrán incorporar un componente ciclocaminabilidad, en el marco de lo dispuesto en el POT, PBOT o EOT señalados en este artículo, asegurando su armonización con los documentos vigentes.

Parágrafo 2. Las entidades territoriales incluirán en el respectivo programa de ejecución del POT, PBOT o EOT, así como en los Planes de Desarrollo y en los demás instrumentos de planificación de la jurisdicción, los proyectos de construcción, adecuación o mantenimiento de infraestructura peatonal y cicloinfraestructura, con sus metas e indicadores.

Parágrafo 3. Para todo lo previsto en este artículo el Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial, fijarán los criterios para que se priorice la infraestructura para ciclistas y peatones.

Artículo 3. Articulación de políticas públicas. El Ministerio de Transporte, en coordinación con la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), deberá articular e incluir en el Programa Nacional de Fomento al uso de la Bicicleta en el territorio nacional, en la Política Nacional Movilidad Urbana y Regional, en la estrategia Nacional de Movilidad Activa y en el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031 planes, programas y proyectos orientados a educar y divulgar las normas de seguridad y protección en la vía para los usuarios de la bicicleta y los peatones, dar a conocer los derechos, deberes y responsabilidades de estos; así como sensibilizar sobre las disposiciones previstas en esta ley.

Igualmente, se integrará una línea de acción específica en materia de seguridad vial y prevención de siniestralidad vial de los ciclistas y peatones, la cual deberá contar con metas e indicadores de cumplimiento a mediano y largo plazo y cuyo seguimiento lo realizará la ANSV a través del Observatorio Nacional de Seguridad Vial.

Asimismo, el Ministerio de Transporte y la ANSV adoptarán lineamientos para una política de visibilidad y protección de ciclistas y peatones, que incluya criterios técnicos para mejorar su visualización por parte de otros actores viales y mitigar factores de riesgos, de conformidad con la reglamentación técnica vigente.

El Ministerio de Transporte y la ANSV brindarán asistencia técnica a las entidades territoriales y propiciarán la armonización de lo dispuesto en este artículo, conforme con las políticas públicas territoriales vigentes sobre bicicleta y peatón, respetando la autonomía territorial.

En desarrollo de lo dispuesto, se deberá involucrar a las organizaciones civiles y autoridades que tengan competencia en la materia, tanto del orden nacional, como territorial, a través de las instancias de participación existentes y conforme a la normatividad aplicable.

Artículo 4. Participación de usuarios y organizaciones de ciclistas y peatones. El Gobierno Nacional, Departamental, Municipal y Distrital fomentarán y facilitarán la participación de usuarios de la bicicleta y peatones, así como de sus organizaciones representativas (fundaciones, asociaciones y colectivos) en los planes, programas y proyectos que se adelanten en la ejecución del Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031, la implementación de la Ley 2222 de 2022 "Por medio de la cual se promueve el uso de la "bici" segura y sin accidentes", y las campañas y políticas públicas orientadas para proteger y promover los derechos y deberes de los ciclistas y peatones en armonía con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) 2030.

La participación se realizará a través de las instancias y mecanismos de participación existentes en cada nivel de gobierno y respetando la autonomía territorial. En el ámbito territorial, la participación en instrumentos de orden nacional tendrá carácter potestativo y se articulará con los Planes de Movilidad Sostenible y Segura, los Planes Territoriales de Seguridad Vial y las políticas públicas locales vigentes, utilizando las instancias creadas para tal fin, cuando existan.

ARTÍCULO 5. Adiciónese dos numerales al artículo 110 de la Ley 599 de 2000, el cual quedará así:

ARTÍCULO 110. CIRCUNSTANCIAS DE AGRAVACIÓN PUNITIVA PARA EL HOMICIDIO CULPOSO. La pena prevista en el artículo anterior se aumentará:

(...)

7. Si el homicidio se presenta en siniestros viales conduciendo vehículos bajo los efectos de sustancias psicoactivas (alcohol y/o sustancias alucinógenas), donde las víctimas sean ciclistas o peatones, las penas se aumentarán de conformidad con lo previsto en la segunda parte del artículo 22 de esta ley.

8. Si el homicidio se presenta en siniestros viales donde las víctimas sean ciclistas o peatones, las penas se aumentarán hasta en una tercera parte.

Artículo 6. Modifíquese el artículo 60 de la Ley 769 de 2002, adicionando un inciso nuevo al parágrafo 3, 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 1o. Los conductores no podrán transitar con vehículo automotor o de tracción animal por la zona de seguridad y protección de la vía férrea.

PARÁGRAFO 2o. 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.

PARÁGRAFO 3o. 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.

El incumplimiento de esta obligación dará lugar a la aplicación de la multa consagrada en el artículo 131 literal D6 del Código Nacional de Tránsito. Cuando, como consecuencia del incumplimiento de la distancia mínima prevista en este parágrafo, se ocasionen lesiones o la muerte del ciclista, se podrá suspender la licencia de conducción del infractor hasta por un término de 10 años.

Artículo 7. Enfoque Diferencial. En la implementación de las políticas, programas y proyectos derivados de la presente ley, las autoridades nacionales, departamentales, distritales y municipales deberán incorporar un enfoque diferencial que garantice la priorización de la protección de mujeres, niños, niñas, adolescentes y adultos mayores, como actores viales especialmente vulnerables.

Las acciones adoptadas deberán asegurar la accesibilidad universal, la señalización inclusiva, la infraestructura adaptada y la participación activa de estos grupos en la formulación y seguimiento de las políticas públicas de seguridad vial.

El Ministerio de Transporte reglamentará, dentro de los seis (6) meses siguientes a la promulgación de esta ley, los criterios técnicos y pedagógicos para la aplicación de este enfoque diferencial.

ARTÍCULO 8. Vigencia. La presente ley rige a partir de su publicación, y deroga todas aquellas que le sean contrarias.

Cordialmente,



ANA MARÍA CASTAÑEDA GÓMEZ
Senadora de la República
Conciliadora





HERNANDO GONZÁLEZ
Representante a la Cámara
Conciliador

CONCEPTOS JURÍDICOS

CONCEPTO JURÍDICO MINISTERIO DE HACIENDA Y CRÉDITO PÚBLICO AL TEXTO PROPUESTO PARA CUARTO DEBATE PROYECTO DE LEY NÚMERO 133 DE 2025 SENADO - 315 DE 2024 CÁMARA

por la cual se declara como Patrimonio Cultural de la Nación el Festival “Pirotécnico, Artístico y Cultural” o “Festival de Luces” de Guateque en el departamento de Boyacá.

Gaceta del Congreso número 128 de 2026.

 <p>2. Despacho del Viceministro General</p> <p>Honorable Presidente LIDIO GARCÍA TURBAY Senado de la República CONGRESO DE LA REPÚBLICA Carrera 7 No. 8-68. Edificio Nuevo del Congreso Bogotá D.C.,</p>  <p>Radicado: 2-2026-028861 Bogotá D.C., 14 de abril de 2026 10:42</p> <p style="text-align: right;">Radicado entrada No. Expediente 17909/2026/OFI</p> <p>Asunto: Concepto al texto propuesto para cuarto debate del Proyecto de Ley No. 133 de 2025 Senado - 315 de 2024 Cámara <i>“por la cual se declara como Patrimonio Cultural de la Nación el Festival “Pirotécnico, Artístico y Cultural” o “Festival de Luces” de Guateque en el departamento de Boyacá.”</i> Gaceta 128 de 2026</p> <p>Respetado Presidente:</p> <p>En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 7 de la Ley 819 de 2003¹, se presentan los comentarios y consideraciones del Ministerio de Hacienda y Crédito Público al texto propuesto para cuarto debate del proyecto de ley del asunto, en los siguientes términos:</p> <p>El proyecto de ley, de iniciativa congresional, tiene por objeto, según su artículo 1º, declarar como Patrimonio Cultural Inmaterial de la Nación el “Festival Pirotécnico, Artístico y Cultural” también conocido como “Festival de Luces”, que se celebra anualmente en el municipio de Guateque en el Departamento de Boyacá².</p> <p>Para tal fin, el artículo 2º exhorta al Gobierno nacional para induir el “festival Pirotécnico, artístico y Cultural”, también conocido como “Festival de las Luces”, en la lista representativa de patrimonio cultural inmaterial del ámbito nacional, y a formular, aprobar e implementar el correspondiente Plan Especial de Salvaguardia (PES).</p> <p>Así mismo, reconoce al municipio de Guateque del departamento de Boyacá como el lugar de origen del festival de Luces y a sus habitantes como gestores principales de este evento.</p> <p>Por otra parte, el artículo 4º faculta al Gobierno nacional para contribuir en la promoción, sostenimiento, conservación, divulgación, realización, desarrollo y fomento del festival de Luces.</p> <p>Finalmente, el artículo 5º faculta al Gobierno nacional por conducto del Ministerio de las Culturas, las Artes y los Saberes, para incorporar dentro del Presupuesto General de la Nación y/o impulsar a través de otros mecanismos las apropiaciones necesarias para el cumplimiento de esta ley.</p> <p>Al respecto, se recomienda tener en cuenta los siguientes elementos. En primer lugar, la financiación por parte de la Nación de las medidas autorizadas en el proyecto de ley deberá responder a la priorización que realicen las entidades o sectores nacionales involucrados, de acuerdo con la disponibilidad de recursos apropiados en el Presupuesto General de la Nación para cada vigencia fiscal. Así mismo, es importante recordar que, conforme a la autonomía presupuestal, cada entidad tiene la facultad de programar, ejecutar y controlar su propio presupuesto sin interferencia de otras entidades, principio consagrado en el artículo 110 del Estatuto Orgánico del Presupuesto (Decreto 111 de 1996³).</p>	<p>En cuanto a la capacidad de ejecución del presupuesto y la ordenación del gasto, se recomienda considerar lo dispuesto por la Corte Constitucional en la Sentencia C-101 de 1996⁴. En particular, debe tenerse en cuenta que corresponde a la entidad competente, en el marco de su autonomía, priorizar los recursos aprobados en la Ley Anual de Presupuesto para atender las necesidades de gasto durante la respectiva vigencia fiscal.</p> <p>Así mismo, conforme lo ha establecido ese Alto Tribunal las disposiciones del Legislador que ordenan gastos, expedidas con el cumplimiento de las formalidades constitucionales, no pueden tener mayor eficacia que la de constituir títulos jurídicos suficientes, en los términos de los artículos 345 y 346 superior, para la posterior inclusión del gasto en la Ley de Presupuesto, pero por sí mismas, no tienen tal alcance.</p> <p>Por otra parte, resulta conveniente advertir que, si bien el Congreso de la República tiene la facultad de autorizar gasto público, es el Gobierno nacional quien debe definir, según las prioridades que se hayan establecido en el Plan Nacional de Desarrollo, qué partidas se deben incluir en el Presupuesto General de la Nación. Así lo ha entendido la Corte Constitucional y lo ha reiterado en varias providencias⁵.</p> <p>En particular, respecto de la propuesta revisada se identifica que los gastos que produce esta iniciativa para la Nación, relacionados con la declaración del Festival “Pirotécnico, Artístico y Cultural” o “Festival de Luces” de Guateque, en el departamento de Boyacá, como Patrimonio Cultural de la Nación, podrán ser atendidos con recursos que serán incorporados al Presupuesto General de la Nación en la medida que sean priorizados por la entidad competente en el marco de su autonomía. Se concluye entonces que el proyecto de ley del asunto, conforme la redacción en términos potestativos, no tiene asociado impacto fiscal alguno.</p> <p>En todo caso, específicamente sobre las leyes de honores, como aquellas que buscan rendir honores, homenaje y de aniversario, la Corte Constitucional mediante en sentencia C-984 de 2014 ha manifestado lo siguiente:</p> <p><i>“(...) 57. En lo concerniente a la incorporación de medidas que impliquen o puedan generar gastos del erario en leyes de honores, la Corporación tiene plenamente definida una regla de decisión, según la cual el Congreso de la República no puede incorporar en ellas apropiaciones o partidas no previstas en las normas de presupuesto, pero sí puede autorizar gastos, en el ejercicio de su potestad de configuración del derecho, pues, según lo ha precisado esta Corporación, tales gastos podrán ser efectuados o no por el Gobierno Nacional, quien determinará si define las partidas y apropiaciones necesarias al momento de ejercer su iniciativa en materia de gasto público. (...)”</i></p> <p><small>tendrán la capacidad de contratar y comprometer a nombre de la persona jurídica de la cual hagan parte, y ordenar el gasto en desarrollo de las apropiaciones incorporadas en la respectiva sección, lo que constituye la autonomía presupuestal a que se refiere la Constitución Política y la ley. Estas facultades estarán en cabeza del jefe de cada órgano quien podrá delegarlas en funcionarios del nivel directivo o quien haga sus veces, y serán ejercidas teniendo en cuenta las normas consagradas en el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública y en las disposiciones legales vigentes”.</small></p> <p><small>¹ COLOMBIA, CORTE CONSTITUCIONAL, Sentencia C-101 de 1996, M.P. Eduardo Cifuentes Muñoz. “... El concepto de ordenador del gasto se refiere a la capacidad de ejecución del Presupuesto. Ejecutar el gasto, significa que, a partir del programa de gastos aprobado —limitado por los recursos aprobados en la Ley de Presupuesto—, se decide la oportunidad de contratar, comprometer los recursos y ordenar el gasto, funciones que atañen al ordenador del gasto (...).”</small></p> <p><small>² COLOMBIA, CORTE CONSTITUCIONAL, Sentencia C-197 de 01, M.P. Dr. Rodrigo Escobar Gil. Objeciones presidenciales al Proyecto de Ley No. 22/98 Senado, 242/99 Cámara “Mediante la cual la Nación se asocia a la conmemoración de los 200 años de fundación del municipio de Chiricaguá, Departamento del Cesar y se ordena la realización de obras de infraestructura e interés social” respecto de leyes o proyectos de leyes que se refieren a la asignación de partidas del Presupuesto Nacional para el cumplimiento de determinados gastos. La Corte ha sostenido reiteradamente una posición según la cual tales disposiciones del Legislador que ordenan gastos, expedidas con el cumplimiento de las formalidades constitucionales, no pueden tener mayor eficacia que la de constituir títulos jurídicos suficientes, en los términos de los artículos 345 y 346 de la Carta, para la posterior inclusión del gasto en la Ley de Presupuesto, pero que ellas en sí mismas no pueden constituir órdenes para llevar a cabo tal inclusión, sino autorizaciones para ello.”</small></p> <p><small>³ M.P. Dra. María Victoria Calle Correa</small></p>
--	---

En consonancia con lo anterior, resulta necesario que el articulado del proyecto de ley se conserve en términos de “autorícese”, so pena de incurrir en un vicio de inconstitucionalidad, de conformidad con la jurisprudencia de la Corte Constitucional, por cuenta de la violación a la iniciativa gubernamental en materia de gasto público. Al respecto, en Sentencia C-755 de 2014⁶, se indicó lo siguiente:

“... el criterio determinante para establecer si el Congreso violó la regla de iniciativa gubernamental en materia de gasto público no es el carácter imperativo del verbo. Por el contrario, se debe establecer si a partir del análisis integral de la ley surge de manera clara e inequívoca que el Congreso está dándole una orden al Gobierno para apropiar recursos en la ley de presupuesto respectiva. Si ello es así, la disposición analizada será inconstitucional. De lo contrario, ha de entenderse que es ajustada a la Carta Política. Adicionalmente, del análisis de la jurisprudencia es necesario concluir también, que cuando en el proyecto de ley existe una disposición que le otorga la facultad al Gobierno, o lo autoriza para hacer las respectivas apropiaciones, el Congreso no le está dando una orden al Gobierno, y por lo tanto no vulnera la regla constitucional de iniciativa gubernamental en materia de gasto público...” (énfasis fuera del texto).

Por lo anterior, este Ministerio, en el marco de las competencias establecidas en la Ley 819 de 2003, artículo 7º, rinde concepto favorable respecto del proyecto de ley del asunto, indicando que el mismo no general impacto fiscal para la nación, en tanto se establezca en términos potestativos conforme las consideraciones expuestas en el presente documento para efecto de las deliberaciones legislativas que procedan.

Así mismo, se manifiesta la disposición de colaborar con la actividad legislativa dentro de los parámetros constitucionales y legales de disciplina fiscal vigente.

Cordialmente,
Firmado digitalmente por:
LEONARDO ARTURO PAZOS GALINDO
LEONARDO ARTURO PAZOS GALINDO
Ministerio de Hacienda y Crédito Público
Viceministro General (E)
DGPPN/OAJ

Proyecto: Jesús David Muñoz Cáceres – Oficina Asesora de Jurídica
Revisó: Fabiola Rojas Simbaqueva – Oficina Asesora de Jurídica
Aprobó: Rosa Dory Chaparro Espinosa (FRS) – Jefe Oficina Asesora de Jurídica

Copia: Dr. Diego Alejandro Gonzalez Gonzalez. Secretario Senado de la Republica.

⁶ Corte Constitucional de Colombia, sentencia C-755 de 2014, MP Gloria Stella Ortiz Delgado

CONCEPTO JURÍDICO MINISTERIO DE HACIENDA Y CRÉDITO PÚBLICO
COMENTARIOS AL TEXTO APROBADO EN TERCER DEBATE AL PROYECTO DE
LEY NÚMERO 231 DE 2025 SENADO, 331 DE 2024 CÁMARA

por medio de la cual se rinde homenaje al cantautor José A. Morales, se exalta la importancia cultural del Concurso Nacional de la Canción inédita José A. Morales como uno de los principales festivales de música andina de Colombia, se fortalece su promoción, conservación y realización anual en el municipio El Socorro y se dictan otras disposiciones.



2. Despacho del Viceministro General

Honorable Congresista
LIDIO GARCÍA TURBAY
Senado de la República
CONGRESO DE LA REPÚBLICA
Carrera 7 No. 8-68, Edificio Nuevo del Congreso
Bogotá D.C.

Radicado: 2-2026-028830
Bogotá D.C., 14 de abril de 2026 09:36

Radicado entrada
No. Expediente 6472/2026/OFI

Asunto: Comentarios al texto aprobado en tercer debate al Proyecto de Ley No. 231 de 2025 Senado, 331 de 2024 Cámara "por medio de la cual se rinde homenaje al cantautor José A. Morales, se exalta la importancia cultural del concurso nacional de la canción inédita José A. Morales como uno de los principales festivales de música andina de Colombia, se fortalece su promoción, conservación y realización anual en el municipio El Socorro y se dictan otras disposiciones".

Respetado Presidente,

De manera atenta, se presentan los comentarios y consideraciones del Ministerio de Hacienda y Crédito Público respecto del texto aprobado en tercer debate al Proyecto de Ley del asunto en los siguientes términos:

El proyecto de ley, de iniciativa congresional, tiene por objeto "vincular a la Nación y al Congreso de la República para rendir homenaje a la memoria del maestro José A. Morales, exhortando la declaración como Patrimonio Cultural Inmaterial de la Nación al Concurso Nacional de la Canción Inédita José A. Morales reconociendo la importancia de este festival de música andina de Colombia, para ello se faculta al Gobierno Nacional para destinar recursos con destino a la preservación, fomento, promoción, protección, divulgación, sostenibilidad y realización anual del Concurso Nacional de la Canción Inédita José A. Morales en el municipio de El Socorro (Santander)".

Para tal fin, se autoriza al Gobierno nacional para incorporar dentro del Presupuesto General de la Nación las apropiaciones necesarias que permitan dar cumplimiento a la iniciativa, relacionadas con:

- 1. Incluir en el Banco de Proyectos del Ministerio, al Concurso Nacional de la Canción Inédita José A. Morales.
2. Apoyar la creación de la Escuela de Formación Artística José A. Morales en el municipio de El Socorro, Santander, como un espacio dirigido a la niñez y juventud para la formación, capacitación, creación y producción de la música andina colombiana.
3. Incorporar los recursos necesarios para financiar un producto audiovisual corto y de alta calidad con perfil multiplataformas en el que se exalte y reconozcan los aportes y la memoria del maestro José A. Morales

Para ello, el artículo 10º del citado proyecto de ley establece lo siguiente:

"ARTÍCULO 10. Asignaciones presupuestales. Las entidades del orden nacional y municipal, de acuerdo con sus competencias, identificarán las asignaciones presupuestales específicas para el cumplimiento de lo establecido en la presente ley, de acuerdo con su disponibilidad presupuestal.

1 Gaceta 1822 de 2025 página 4

"(...) 57. En lo concerniente a la incorporación de medidas que impliquen o puedan generar gastos del erario en leyes de honores, la Corporación tiene plenamente definida una regla de decisión, según la cual el Congreso de la República no puede incorporar en ellas apropiaciones o partidas no previstas en las normas de presupuesto, pero sí puede autorizar gastos, en el ejercicio de su potestad de configuración del derecho, pues, según lo ha precisado esta Corporación, tales gastos podrán ser efectuados o no por el Gobierno Nacional, quien determinará si define las partidas y apropiaciones necesarias al momento de ejercer su iniciativa en materia de gasto público. (...)".

En consonancia con lo anterior, resulta necesario que el articulado del proyecto de ley se conserve en términos de "autorícese", so pena de incurrir en un vicio de inconstitucionalidad, de conformidad con la jurisprudencia de la Corte Constitucional, por cuenta de la violación a la iniciativa gubernamental en materia de gasto público. Al respecto, en Sentencia C-755 de 2014*, se indicó lo siguiente:

"... el criterio determinante para establecer si el Congreso violó la regla de iniciativa gubernamental en materia de gasto público no es el carácter imperativo del verbo. Por el contrario, se debe establecer si a partir del análisis integral de la ley surge de manera clara e inequívoca que el Congreso está dándole una orden al Gobierno para aprobar recursos en la ley de presupuesto respectiva. Si ello es así, la disposición analizada será inconstitucional. De lo contrario, ha de entenderse que es ajustada a la Carta Política. Adicionalmente, del análisis de la jurisprudencia es necesario concluir también, que cuando en el proyecto de ley existe una disposición que le otorga la facultad al Gobierno, o lo autoriza para hacer las respectivas apropiaciones, el Congreso no le está dando una orden al Gobierno, y por lo tanto no vulnera la regla constitucional de iniciativa gubernamental en materia de gasto público..." (énfasis fuera del texto).

Por otra parte, los artículos 6 y 7 autorizan al Gobierno Nacional a apoyar la creación de la Escuela de Formación Artística José A. Morales, la cual estará a cargo de un director con reconocida trayectoria musical y cultural, designado por el Ministerio de las Culturas, las Artes y los Saberes, en coordinación con la Alcaldía municipal de El Socorro.

Al respecto, es importante precisar que no existe claridad sobre la naturaleza jurídica de la entidad propuesta ni sobre si estará vinculada directamente al Ministerio de las Culturas, las Artes y los Saberes. No obstante, es fundamental resaltar que la implementación de esta medida debe observar y alinearse con las políticas de austeridad promovidas por el Gobierno Nacional, orientadas a la reducción del gasto público. Entre otras consideraciones, estas políticas incluyen aspectos relacionados con la modificación de la planta de personal. Por ello, la conformación de la Escuela deberá supereditarse al personal con el que actualmente cuentan las entidades que tendrán representación en la comisión mencionada.

En este sentido, cabe señalar que, mediante el Decreto 199 de 2024*, se incorporaron medidas de austeridad relativas a: i) modificaciones de plantas de personal; ii) contratación de personal; iii) arrendamiento y mantenimiento de bienes inmuebles; iv) prelación de encuentros virtuales; v) suministro de tickets; vi) reconocimiento de viáticos; vii) eventos; viii) esquemas de seguridad; ix)

ahorro en publicidad estatal; x) suscripción a periódicos, revistas, publicaciones y bases de datos; xi) sostenibilidad ambiental, entre otros.

Adicionalmente, es preciso indicar que, conforme al artículo 154 de la Constitución Política, únicamente podrán dictarse o reformarse leyes sobre la estructura de la administración nacional por iniciativa del Gobierno Nacional. En caso de que cursen en el Congreso proyectos de ley de iniciativa parlamentaria con dicho

5 M.P. Dra. María Victoria Calle Correa
6 Corte Constitucional de Colombia, sentencia C-755 de 2014, MP Gloria Stella Ortiz Delgado
7 Por el cual se establece el Plan de Austeridad del Gasto 2024 para los órganos que hacen parte del Presupuesto General de la Nación"

Parágrafo. Autorícese al Gobierno Nacional para que de acuerdo al Marco Piscal de Mediano Plazo y al Marco de Gasto de Mediano Plazo realice las asignaciones y traslados presupuestales pertinentes para hacer efectivo el cumplimiento de la presente ley."

Al respecto, se recomienda tener en cuenta los siguientes elementos. En primer lugar, la financiación por parte de la Nación de las medidas autorizadas en el proyecto de ley deberá responder a la priorización que realicen las entidades o sectores nacionales involucrados, de acuerdo con la disponibilidad de recursos apropiados en el Presupuesto General de la Nación para cada vigencia fiscal. Así mismo, es importante recordar que, conforme a la autonomía presupuestal, cada entidad tiene la facultad de programar, ejecutar y controlar su propio presupuesto sin interferencia de otras entidades, principio consagrado en el artículo 110 del Estatuto Orgánico del Presupuesto (Decreto 111 de 1996*).

En cuanto a la capacidad de ejecución del presupuesto y la ordenación del gasto, se recomienda considerar lo dispuesto por la Corte Constitucional en la Sentencia C-101 de 1996*. En particular, debe tenerse en cuenta que corresponde a la entidad competente, en el marco de su autonomía, priorizar los recursos aprobados en la Ley Anual de Presupuesto para atender las necesidades de gasto durante la respectiva vigencia fiscal.

Así mismo, conforme lo ha establecido ese Alto Tribunal las disposiciones del Legislador que ordenan gastos, expedidas con el cumplimiento de las formalidades constitucionales, no pueden tener mayor eficacia que la de constituir títulos jurídicos suficientes, en los términos de los artículos 345 y 346 superior, para la posterior inclusión del gasto en la ley de Presupuesto, pero por sí mismas, no tienen tal alcance.

Por otra parte, resulta conveniente advertir que, si bien el Congreso de la República tiene la facultad de autorizar gasto público, es el Gobierno nacional quien debe definir, según las prioridades que se hayan establecido en el Plan Nacional de Desarrollo, qué partidas se deben incluir en el Presupuesto General de la Nación. Así lo ha entendido la Corte Constitucional y lo ha reiterado en varias providencias*.

En particular, respecto de la propuesta revisada se identifica que los gastos que produce esta iniciativa para la Nación, relacionados con el homenaje al cantautor José A. Morales, podrán ser atendidos con recursos que serán incorporados al Presupuesto General de la Nación en la medida que sean priorizados

por la entidad competente en el marco de su autonomía. Se concluye entonces que el proyecto de ley del asunto, conforme la redacción en términos potestativos, no tiene asociado impacto fiscal alguno.

En todo caso, específicamente sobre las leyes de honores, como aquellas que buscan rendir honores, homenaje y de aniversario, la Corte Constitucional mediante en sentencia C-984 de 2014 ha manifestado lo siguiente:

2 COLOMBIA, PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA, Artículo 110, Decreto 111 (15, enero, 1996), Por el cual se complan la Ley 38 de 1989, la Ley 179 de 1994 y la Ley 225 de 1992 que conforman el estatuto orgánico del presupuesto. Los órganos que son una sección en el Presupuesto General de la Nación, tendrán la capacidad de contratar y comprometer a nombre de la persona jurídica de la cual hagan parte, y ordenar el gasto en desarrollo de las apropiaciones incorporadas en la respectiva sección, lo que constituye la autonomía presupuestal a que se refieren la Constitución Política y la ley. Estas facultades estarán en cabeza del jefe de cada órgano quien podrá delegarlas en funcionarios del nivel directivo o quien haga sus veces, y serán ejercidas teniendo en cuenta las normas consagradas en el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública y en las disposiciones legales vigentes".
3 COLOMBIA, CORTE CONSTITUCIONAL, Sentencia C-101 de 1996, M.P. Eduardo Cifuentes Muñoz. "El concepto de ordenador del gasto se refiere a la capacidad de ejecución del Presupuesto. Ejecutar el gasto, significa que, a partir del programa de gastos aprobado —limitado por los recursos aprobados en la ley de Presupuesto—, se decide la oportunidad de contratar, comprometer los recursos y ordenar el gasto, funciones que atañen al ordenador del gasto (...)"

4 COLOMBIA, CORTE CONSTITUCIONAL, Sentencia C-197 de 01, M.P. Dr. Rodrigo Escobar Gil, Objeciones presidenciales al Proyecto de Ley Nº 22/98 Senado, 242/99 Cámara "Mediante la cual la Nación se asocia a la conmemoración de los 250 años del fundación del municipio de Chusichagua, Departamento del Cesar y se ordena la realización de obras de infraestructura e interés social", respecto de leyes o proyectos de leyes que se refieren a la asignación de partidas del Presupuesto Nacional para el cumplimiento de determinados gastos, la Corte ha sostenido reiteradamente una posición según la cual tales disposiciones del Legislador que ordenan gastos, expedidas con el cumplimiento de las formalidades constitucionales, no pueden tener mayor eficacia que la de constituir títulos jurídicos suficientes, en los términos de los artículos 345 y 346 de la Carta, para la posterior inclusión del gasto en la ley de Presupuesto, entre que ellas en sí mismas no pueden constituir ordenes para llevar a cabo tal inclusión, sino autorizaciones para ello."

contenido, estos deberán contar con el aval del Gobierno, según lo ha establecido la jurisprudencia de la Corte Constitucional*. Así, la creación de establecimientos públicos o entidades del orden nacional —como parecerían pretender los artículos comentados— requiere el aval del Gobierno Nacional, so pena de incurrir en un riesgo de inconstitucionalidad.

Finalmente, dado que el proyecto de ley podría generar gastos adicionales para la Nación, es necesario que sus autores y ponentes cumplan con lo dispuesto en el artículo 7 de la Ley 819 de 2003, el cual exige que todo proyecto de ley declare expresamente su compatibilidad con el Marco Fiscal de Mediano Plazo, e incluya en la exposición de motivos y en las ponencias respectivas los costos fiscales de la iniciativa y la fuente de ingreso adicional para su financiamiento.

En virtud de lo anterior, corresponde al Congreso de la República deliberar específicamente sobre las implicaciones fiscales del proyecto y sus repercusiones en las finanzas y la sostenibilidad fiscal de la Nación, conforme lo ha exigido la Corte Constitucional en varias sentencias*. Según el alto tribunal, para cumplir con el artículo citado, el Congreso debe contar al menos con una comprensión básica del costo real de la propuesta, del grado de afectación que las medidas generarían en la capacidad presupuestal del Estado y del origen de los ingresos adicionales que financiarían las medidas propuestas, a fin de garantizar la sostenibilidad fiscal.

Por lo anterior, este Ministerio, en el marco de las competencias establecidas en la Ley 819 de 2003, artículo 7º, rinde concepto favorable respecto del proyecto de ley del asunto, indicando que el mismo no general impacto fiscal para la Nación, en tanto se mantenga en términos potestativos conforme las consideraciones expuestas en el presente documento para efecto de las deliberaciones legislativas que procedan.

Firmado digitalmente por:
LEONARDO ARTURO PAZOS
DIPLOMADO

LEONARDO ARTURO PAZOS
Ministerio de Hacienda y Crédito Público
Viceministro General (E)
OAJ/DGPNN

Proyecto: Jean Marco Feria Perero – Oficina Asesora de Jurídica
Revisó: Rosa Dory Chaparro Espinosa – Jefe Oficina Asesora Jurídica
Con: Camilo Gutiérrez VG

Con Copia a: Carlos Ramiro Chavarró, secretario de la Comisión Segunda Constitucional Permanente del Senado.

8 Ver sentencia C- 821 de 2011, entre otras
9 Ver entre otros: sentencia 075 de 2022, Corte Constitucional de Colombia, Magistrado Ponente Dr. Alejandro Linares Cantillo.

C O N T E N I D O

Gaceta número 285 - miércoles, 15 de abril de 2026

**SENADO DE LA REPÚBLICA
INFORMES DE CONCILIACIÓN**

Págs.

Informe de Conciliación Proyecto de Ley número 84 de 2025 Senado – 303 de 2024 Cámara, por medio de la cual se adoptan medidas para la protección de los ciclistas y peatones y se dictan otras disposiciones..... 1

CONCEPTOS JURÍDICOS

Concepto Jurídico Ministerio de Hacienda y Crédito Público al texto propuesto para cuarto debate Proyecto de Ley número 133 de 2025 Senado - 315 de 2024 Cámara, por la cual se declara como patrimonio cultural de la nación el festival “pirotécnico, artístico y cultural” o “festival de luces” de Guateque en el departamento de Boyacá, Gaceta del Congreso número 128 de 2026..... 6

Concepto Jurídico Ministerio de Hacienda y Crédito Público comentarios al texto aprobado en tercer debate al Proyecto de Ley número 231 de 2025 Senado, 331 de 2024 Cámara, por medio de la cual se rinde homenaje al cantautor José A. Morales, se exalta la importancia cultural del Concurso Nacional de la Canción Inédita José A. Morales como uno de los principales festivales de música andina de Colombia, se fortalece su promoción, conservación y realización anual en el municipio el socorro y se dictan otras disposiciones..... 7