

REPÚBLICA DE COLOMBIA



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° 659

Bogotá, D. C., martes, 9 de junio de 2026

EDICIÓN DE 16 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 OBJECIONES PRESIDENCIALES

INFORME DE OBJECIONES PRESIDENCIALES 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., 9 de junio de 2026.

Honorable Senador

LIDIO GARCÍA TURBAY

Presidente

Senado de la República

Ciudad

Honorable Representante

JULIÁN DAVID LÓPEZ TENORIO

Presidente

Cámara de Representantes

Ciudad

Referencia: Informe de objeciones presidenciales por inconstitucionalidad e inconveniencia al 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:

Dando cumplimiento a la designación efectuada por la Mesa Directiva de la Cámara de Representantes y el Senado de la República como integrantes de la Comisión Accidental designada para evaluar las objeciones presentadas por el Gobierno Nacional al 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”, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 166, 167 y 168 de la Constitución Política y los artículos 197, 198, 199 y 200 de la Ley 5 de 1992, nos permitimos rendir informe sobre las mismas.

Cordialmente,


HERNANDO GONZÁLEZ
Representante a la Cámara


ANA MARÍA CASTAÑEDA GÓMEZ
Senadora de la República

INFORME SOBRE LAS OBJECIONES PRESIDENCIALES AL 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”

En oficio S-G.2-0766/2026 del 2 de junio de 2026, recibido el 5 de junio del mismo año, el señor Presidente de la Cámara de Representantes, Julián Davis López Tenorio, a través de la Secretaría General de la Corporación y en oficio SL-CS-345-2026 con fecha del 5 de junio de 2026 el Presidente del Senado, Lidio García Turbay, a través de la Secretaría General de la Corporación, designaron como miembros de la Comisión Accidental para el estudio de las objeciones presidenciales al 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”, a la Honorable Senadora Ana María Castañeda y al Honorable Representante Hernando González, publicadas en la Gaceta No. 607 de de 2026.

En virtud de la designación hecha, a continuación presentamos el siguiente informe:

1. CONSIDERACIONES PROCEDIMENTALES DE OPORTUNIDAD

Hay que precisar la oportunidad de la presentación de las objeciones por parte del Presidente de la República. Conforme al artículo 166 de la Constitución, el Presidente cuenta con 6 días hábiles para objetar proyectos de ley de un máximo de 20 artículos. De acuerdo con la Corte Constitucional, dicho término empieza a contar a partir del día hábil siguiente a la recepción del proyecto para sanción presidencial. Para el asunto que nos convoca, el Proyecto de Ley fue recibido por el Departamento Administrativo de la Presidencia de la República el día 22 de Mayo de 2026; por lo tanto, el plazo para objetar era de seis (6) días hábiles, hasta el 1 de junio de 2024, en dicha fecha se radicó el documento ante el Congreso de la República.

2. CONSIDERACIONES DE FONDO SOBRE LA OBJECCIÓN PLANTEADA

El informe de objeciones presidenciales al Proyecto de Ley en cuestión consta de dos partes, una en la que se exponen las objeciones por motivos de inconstitucionalidad y otra en la que se expresan las objeciones por motivos de inconveniencia. Bajo este orden de ideas, el presente acápite se dividirá en dos partes respondiendo por qué se considera que la iniciativa legislativa es tanto constitucional como conveniente.

a. ARGUMENTO QUE SUSTENTAN LA OBJECIÓN POR INCONSTITUCIONALIDAD E INCONVENIENCIA:

Frente al artículo 5 del proyecto de ley aprobado por el Congreso de la República y remitido para sanción presidencial, el Gobierno Nacional formuló objeción por inconstitucionalidad al considerar que vulnera el artículo 29 de la Constitución Política. En particular, señaló que la remisión efectuada en el numeral 7 a la segunda parte del artículo 22 de la Ley 599 de 2000 no permite determinar de manera clara, cierta y precisa la consecuencia punitiva aplicable, desconociendo así el principio de legalidad que rige el derecho penal.

Según expuso el Gobierno, la disposición a la que remite la norma objetada se limita a definir la figura del dolo eventual, sin establecer un marco sancionatorio específico ni criterios para la dosificación de la pena. En consecuencia, la regulación propuesta genera incertidumbre respecto del incremento punitivo que correspondería imponer, impidiendo al operador judicial identificar con claridad la sanción aplicable al supuesto de hecho previsto por el legislador.

Adicionalmente, se advirtió que la medida resulta desproporcionada frente a los deberes del Estado en materia de política criminal, en la medida en que desconoce el carácter excepcional y subsidiario del derecho penal como mecanismo de última ratio.

De otra parte, se menciona que el numeral 8 propuesto en el artículo a pesar de sí contemplar un marco claro de punibilidad, lo cierto es que el mismo resulta desproporcionada frente a los principios de política criminal, desconociendo que el derecho penal debe operar como última ratio y respetar criterios de razonabilidad y proporcionalidad reconocidos por la jurisprudencia constitucional y los tratados internacionales de derechos humanos.

En segundo lugar, respecto de las razones de inconveniencia expuestas por el Gobierno Nacional, se señala la necesidad de actualizar el contenido del artículo 6 del proyecto de ley aprobado por el Congreso de la República. Lo anterior, debido a que durante el trámite de la iniciativa fue expedida la Ley 2486 de 2025, la cual amplió el ámbito de protección para incluir a los usuarios de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana, circunstancia que no fue contemplada en el texto aprobado. En consecuencia, el Gobierno considera necesario armonizar la disposición con la legislación vigente, a fin de garantizar coherencia normativa y extender las medidas de protección a todos los actores viales que actualmente gozan de dicho amparo legal.

b. CONSIDERACIONES DE LOS PONENTES DE LAS OBJECIONES PRESIDENCIALES AL PROYECTO DE LEY.

En ese contexto, los ponentes estimamos pertinente valorar positivamente las consideraciones expuestas por el Gobierno Nacional en relación con la constitucionalidad y conveniencia de las disposiciones objetadas. En consecuencia, y con el propósito de favorecer la continuidad del trámite legislativo y evitar eventuales controversias que puedan afectar la entrada en vigencia de la iniciativa, se considera procedente acoger la objeción formulada respecto de este artículo, permitiendo así que el proyecto avance hacia su culminación y eventual sanción como Ley de la República.

Por las razones previamente mencionadas se aceptan las objeciones de inconstitucionalidad e inconveniencia presentadas por el Presidente de la República y se ajusta el texto de los artículos 5 y 6 de la siguiente manera, en lo demás tal y como fue aprobado por el Congreso de la República:

Texto Aprobado por el congreso de la República:	Objeción Presidencial:	Nuevo Texto Propuesto:
<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>No se presentó objeción presidencial:</p>	<p>El mismo Texto aprobado por el congreso de la República.</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</p>	<p>No se presentó objeción presidencial:</p>	<p>El mismo Texto aprobado por el congreso de la República.</p>

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, adicionen 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

<p>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>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</p>	<p>No se presentó objeción presidencial:</p>	<p>El mismo Texto aprobado por el congreso de la República.</p>

<p>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 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 existentes y conforme a la</p>		
--	--	--

<p>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 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>No se presentó objeción presidencial:</p>	<p>El mismo Texto aprobado por el congreso de la República.</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 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>Se presentó objeción presidencial por inconstitucionalidad</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 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 parágrafo 3, el cual quedará así:</p> <p>“ARTÍCULO 60. OBLIGATORIEDAD DE</p>	<p>Se presentó objeción presidencial por inconveniencia</p>	<p>Artículo 5. Modifíquese el artículo 60 de la Ley 769 de 2002, adicionando un inciso nuevo al parágrafo 3, el cual quedará así:</p> <p>“ARTÍCULO 60.</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 metro con cincuenta centímetros (1.50 metros) del mismo.</p> <p>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</p>		<p>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.</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, <u>ni por los bicarriles.</u></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 <u>la maniobra de adelantamiento de ciclistas y usuarios de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana a una distancia</u> no menor de un metro con cincuenta centímetros (1.50 metros) <u>de estos.</u></p> <p>El incumplimiento de esta obligación dará lugar a la aplicación de la multa consagrada en el artículo 131</p>
---	--	--

<p>conducción del infractor hasta por un término de 10 años.</p>		<p>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>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.</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>No se presentó objeción presidencial:</p>	<p>El mismo Texto aprobado por el congreso de la República.</p>
<p>ARTÍCULO 8. Vigencia. La presente ley rige a partir de su</p>	<p>No se presentó objeción</p>	<p>El mismo Texto aprobado por el congreso de la República.</p>

publicación, y deroga todas aquellas que le sean contrarias.	presidencial:	
--	---------------	--

En mérito de lo expuesto en el presente informe, le solicitamos a la Plenaria de la Cámara de Representantes y del Senado de la República que:

3.Proposición.

De conformidad con lo anteriormente expuesto, solicitamos a la plenaria del Honorable Senado de la República y a la plenaria de la Honorable Cámara de Representantes **ACEPTAR** las objeciones presidenciales por inconstitucionalidad e inconveniencia presentadas los artículos 5 y 6 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” **APROBANDO** el siguiente texto propuesto que se pone a consideración.



HERNANDO GONZÁLEZ
Representante a la Cámara



ANA MARÍA CASTAÑEDA GÓMEZ
Senadora de la República

TEXTO PROPUESTO PARA EL INFORME DE OBJECIONES PRESIDENCIALES**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”****EL CONGRESO DE COLOMBIA****DECRETA**

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, adicionen 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 ciclo-infraestructura, 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. 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 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, ni por los bicicarriles.

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 la maniobra de adelantamiento de ciclistas y usuarios de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana a una distancia no menor de un metro con cincuenta centímetros (1.50 metros) de estos.

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.

Artículo 6. 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 7. Vigencia. La presente ley rige a partir de su publicación, y deroga todas aquellas que le sean contrarias.

HERNANDO GONZÁLEZ
Representante a la Cámara

ANA MARÍA CASTAÑEDA GÓMEZ
Senadora de la República