



Bogotá, D.C.

Doctora  
DIANA MARCELA MORALES ROJAS  
Secretaria  
Comisión Sexta Constitucional Permanente  
Cámara de Representantes  
Carrera 7 No. 8-68, Edificio Nuevo del Congreso  
Ciudad



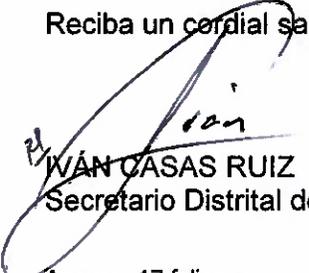
Asunto: Comentarios de la Administración Distrital al proyecto de Ley No. 165 de 2018  
Cámara, "Por medio de la cual se crean medidas para la protección y seguridad de  
los bicusuarios en el país y se dictan otras disposiciones"

Respetada Secretaria:

De conformidad con lo previsto en el Capítulo III del Decreto Distrital No.06 de 2009 y con el propósito de que, por su intermedio, se pongan en conocimiento de los Honorables Representantes que integran la Comisión Sexta, de manera atenta, envío los comentarios de la Administración Distrital sobre la iniciativa citada en el asunto (Anexo).

Sobre el particular, cabe señalar que la Administración Distrital considera viable la iniciativa legislativa en la medida en que se acojan las observaciones señaladas en cada caso y, respetuosamente, sugiere que las mismas sean tenidas en cuenta en el estudio y discusión del referido proyecto de Ley, no sin antes manifestar nuestra disposición y compromiso en colaborar con la actividad legislativa.

Reciba un cordial saludo,

  
IVÁN CASAS RUIZ  
Secretario Distrital de Gobierno

Anexo: 17 folios

Aprobó: Camilo Andrés Suárez Espinosa – Director de Relaciones Políticas  
Camilo Reynosa Carrero – Asesor DRP  
Revisó: Óscar Pulecio Díaz – Coordinación Equipo Congreso  
Proyectó: Johana Ruiz Jara - DRP

Edificio Liévano  
Calle 11 No. 8 -17  
Código Postal: 111711  
Tel. 3387000 - 3820660  
Información Línea 195  
www.gobiernobogota.gov.co

GDI - GPD - F032  
Versión: 03  
Vigencia:  
22 de noviembre de 2018

**BOGOTÁ  
MEJOR  
PARA TODOS**





**FORMATO ÚNICO PARA EMISIÓN DE COMENTARIOS  
PROYECTOS DE LEY Y/O ACTO LEGISLATIVO  
FECHA 24 de Septiembre de 2019\_**

SECTOR QUE CONCEPTÚA: Secretaría Distrital de Movilidad

NÚMERO DEL PROYECTO:

EN CÁMARA: LEY  ACTO LEGISLATIVO  165 AÑO: 2019  
EN SENADO: LEY  ACTO LEGISLATIVO  AÑO: \_\_\_\_\_

ORIGEN DEL PROYECTO \_\_\_\_\_ FECHA DE RADICACIÓN \_\_\_\_\_  
COMISIÓN \_\_\_\_\_

ESTADO DEL  
PROYECTO \_\_\_\_\_

**TÍTULO DEL PROYECTO DE LEY Y/O ACTO LEGISLATIVO**

*"Por medio de la cual se crean medidas para la protección y seguridad de los biciusuarios en el país y se dictan otras disposiciones"*

**AUTOR (ES) PROYECTO DE LEY Y/O ACTO LEGISLATIVO**

Honorable Representante: Mónica María Raigoza Morales

**OBJETO DEL PROYECTO DE LEY Y/O ACTO LEGISLATIVO**

*"(...) busca crear medidas de protección y seguridad para los biciusuarios del país, que permita el tránsito y uso seguro de la bicicleta en el territorio nacional."*

**EMITE COMENTARIO AL TEXTO: (señalar con una X)**

Inicial	1ra Ponencia	X	2da Ponencia	3ra Ponencia
---------	--------------	---	--------------	--------------

**COMPETENCIA LEGAL PARA PRESENTAR ANALISIS A LA INICIATIVA POR PARTE DEL SECTOR**  
SI \_\_\_\_\_ NO \_\_\_\_\_

**ANALISIS JURIDICO**

Desde el aspecto jurídico, se informa lo siguiente:



En atención a la reglamentación que se pretende definir en el Proyecto de Ley, se considera pertinente se definan los términos protección y seguridad, para los usuarios de la bicicleta.

Adicionalmente, el Código Nacional de Tránsito establece que el concepto de conductor de bicicleta corresponde al término ciclista y no biciusuario, vocablo que no se encuentra jurídicamente definido en ninguna norma.

Con respecto al artículo segundo del Proyecto de Ley, se considera necesario aclarar si la identificación de la bicicleta corresponde al número de marco; de no ser así, establecer claramente a que corresponde. En este mismo sentido, aclarar, en cuanto a la procedencia de la bicicleta, si ésta se refiere al importador y/o fabricante, o al vendedor del vehículo. Así mismo, se deberá definir el mecanismo y el documento a través del cual se acreditarán, tanto la propiedad, como la tradición de la bicicleta y sus requisitos, para evitar el registro por parte de personas que no ostentan la calidad de propietarios del vehículo, teniendo en cuenta que se menciona que el registro será obligatorio.

En atención a la oportunidad de regulación del tema, es imperioso que se defina un documento que acredite la propiedad y tradición de las bicicletas, además es necesario que en el proyecto quede explícito si la inscripción en el Registro Único Nacional de Bicicletas tendrá fines traslaticios del dominio.

Ahora bien, es necesario tener en cuenta, cuando se habla del registro de bicicletas y partes, que este tipo de vehículo tiene partes cambiables, las cuales, se considera, no deberían ser objeto de registro, por esta misma condición.

En atención a lo establecido en el párrafo primero del artículo 2, se considera necesario definir si, en primer lugar, el comercializador será el encargado de adelantar el registro en primera instancia, excluyendo al fabricante.

Dentro del proyecto de ley no se establece lo pertinente a la identificación electrónica, ni la entidad que la reglamentaría; tampoco se estiman los costos de mantenimiento, el desarrollo del software y demás condiciones técnicas requeridas para su implementación, ni el origen de los recursos que lo soportarán.

Frente al párrafo segundo del párrafo primero del artículo segundo, se observa relevante distinguir entre la reglamentación del RUNB, la cual deberá realizarse por las entidades que se establezcan a través de la expedición de los actos administrativos establecidos para tal fin, y la entrada en operación del RUNB, la cual se podrá realizar mediante la suscripción de convenios y otros procesos de selección que apliquen. Siguiendo con el tema, se deberá definir el papel que va a tener la Policía Nacional respecto del mencionado registro.



Se sugiere revisar la reglamentación existente para la operación de las plataformas de comercio electrónico, así como la pertinencia de la obligación que se les impone en el parágrafo segundo del artículo primero.

En lo relativo al artículo tercero, es importante definir la forma en la que serán marcadas las bicicletas definiendo unos criterios para el efecto o dejarle esa facultad al ministerio para que establezca los mencionados criterios en un tiempo específico.

Frente a los artículos 4, 5, y 6, considera esta Entidad, que el hurto de bicicletas debe hacer parte del RUNB, en atención a que esta situación afecta la propiedad, uso y goce de este tipo de vehículo. Aunado a lo anterior, la identificación del lugar de los hechos (hurto), es un insumo adecuado, tanto para la implementación del programa de bicisegura, como para la puesta en marcha del programa de rutas seguras.

Siguiendo con el tema, se deberá consultar la capacidad de cuerpo policial para la implementación del programa de rutas seguras, así como la clase de policía que acompañaría el programa (policía de tránsito, policía de vigilancia y seguridad, etc.). Por su parte, en lo que corresponde a los delitos que pueden afectar la propiedad de la bicicleta, es necesario incluir, dentro de las instituciones competentes, a la Fiscalía General de la Nación, como titular del ejercicio de la acción penal y la persecución del delito.

En lo que se refiere al artículo 8 del proyecto de ley, se considera necesario establecer las conductas sancionables y/o la disposición que las establece, el tipo de sanciones (amonestación, multa, etc.), gradualidad de la sanción, así como la identificación adecuada de los sujetos que intervienen en la sanción (entidad que la impone y sujeto pasivo), pues tal como se encuentra redactado este artículo vulnera el principio de legalidad y tipicidad de las sanciones pues es claro que el legislador no puede delegar la definición de la sanción, los sujetos a las que les aplica y el monto de la misma al ejecutivo, ya que excedería el principio mencionado.

De otra parte, la Administración Distrital, con el objeto de mejorar la seguridad de los ciclistas, expidió el Acuerdo 674 de 2017, a través el cual se estableció, en cabeza de la Secretaría Distrital de Movilidad y en coordinación con la Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia y con la Secretaría Distrital de Gobierno, la función de reglamentar y promover el Sistema Único Distrital de Registro Administrativo de Bicicletas, el cual es de carácter voluntario por parte de sus propietarios.

En virtud de lo anterior, se expidió el Decreto 790 de 2018, a través del cual se reglamentó el Acuerdo 674 de 2017, en lo correspondiente al Sistema Único Distrital de Registro Administrativo Voluntario de Bicicletas para Bogotá Distrito Capital, el cual, a partir de la expedición del citado Decreto, se denominó Registro Bici Bogotá, disposición legal, que estableció la creación de una página a través de la cual se realiza el registro de la bicicleta, facilitando de esta forma la actividad que debe realizar el propietario de este vehículo.



El Registro Bici Bogotá, tiene como objetivos, de conformidad con lo establecido en el Decreto 790 de 2018, los siguientes:

"(...)

1. Fomentar el uso de la bicicleta como modo de transporte sostenible en la ciudad.
2. Contribuir a la reducción del número de hurtos de bicicletas.
3. Aportar instrumentos para combatir la venta ilegal de bicicletas robadas.
4. Contar con un mecanismo válido para la devolución de bicicletas recuperadas.
5. Ayudar a mejorar la percepción de seguridad y control a las bicicletas.
6. Facilitar el proceso de denuncia de hurto de bicicletas a los usuarios mediante el acceso al portal de denuncia "A Denunciar" de la Policía Nacional y la Fiscalía General de la Nación.
7. Brindar información cuantitativa y cualitativa relacionada con el uso de la bicicleta en el Distrito Capital.
8. Brindar información sobre las zonas inseguras y de mayor siniestralidad vial en Bogotá. (...)"

Otra de las innovaciones con el que cuenta este proyecto, se encuentra plasmado en la Resolución No. 019 de 2019 de la Secretaría Distrital de Movilidad, en la cual se establecieron las características de un dispositivo de identificación de bicicletas que es suministrado de forma gratuita por la Secretaría Distrital de Movilidad, como parte del proceso de registro, con el objeto de que el mismo sea instalado en las bicicletas, en los lugares y eventos definidos por la misma Entidad para tal fin. Dispositivos cuyas características corresponden a las siguientes: I) Ser de seguridad – anti vandálico; II) Ser resistente a la manipulación; III) Ser resistente a la intemperie y IV) Estar marcado con un único Serial de Registro de siete (07) letras, que administra la Entidad.

De lo anterior, se precisa que el Registro Bici Bogotá, corresponde a una herramienta otorgada a las autoridades y a los ciclistas, para ejercer control sobre la tenencia de este modo de transporte, sobre el cual no existe reglamentación especial correspondiente a su registro y/o requisitos para realizar su tradición. Adicionalmente, es una fuente de información para las entidades públicas y los ciudadanos; así mismo, brinda la información correspondiente a si una bicicleta se encuentra reportada como robada, identificando zonas inseguras o de alta siniestralidad para los ciclistas en la Ciudad de Bogotá.

Consideramos que se debe tener en cuenta la experiencia del Distrito Capital en la expedición de la Ley que se pretende sancionar. Así mismo, se sugiere incluir un artículo donde se establezca que los Entes Territoriales que cuenta en la actualidad con un registro de bicicletas, sean considerados como prueba piloto para la aplicación de ésta ley, así como, determinar un periodo de transición para la aplicación de esta disposición para estos Entes Territoriales.

De conformidad con los argumentos expuestos, este Organismo de Tránsito encuentra viable jurídicamente la expedición de la iniciativa legislativa, siempre y cuando se acojan las observaciones realizadas y se aclaren los interrogantes planteados por esta Entidad.



## ANÁLISIS TÉCNICO

El Acuerdo Distrital 257 de 2006 creó la estructura administrativa del Sector Movilidad y estableció a la Secretaría Distrital de Movilidad como organismo del sector central con autonomía administrativa y financiera con el objeto de orientar y liderar la formulación de políticas del sistema de movilidad para atender los requerimientos de desplazamiento de pasajeros y de carga en la zona urbana, tanto vehicular como peatonal.

Así mismo el Decreto 567 de 2006, se adoptó la estructura organizacional y las funciones de la Secretaría Distrital de Movilidad, definió a través de la Dirección de Transporte e Infraestructura de la Subsecretaría de Política Sectorial, funciones como:

(...)

b. *Elaborar estudios y recomendaciones para fijar la política en materia de transporte público, privado y no motorizado, con énfasis en los medios alternativos de transporte.*

c. *Promover, orientar y participar en la formulación de políticas, planes, programas, estudios y proyectos de inversión en el sector de su competencia, conjuntamente con las entidades pertinentes.*

(...)

Funciones que mediante el Decreto 672 de 2018 por el cual se modificó la estructura organizacional de la Secretaría Distrital de Movilidad, se asignaron a la Subdirección de la Bicicleta y el Peatón como dependencia encargada de dinamizar las acciones del Distrito en cuanto al fomento de métodos alternativos de movilidad no motorizados, incluyendo temas como: el sistema de bicicletas públicas, el registro de bicicletas, el mejoramiento y rehabilitación de la infraestructura y mobiliario para bicicletas y la ampliación de ellos.

De otra parte, el Plan Maestro de Movilidad (Decreto 319 de 2006) plantea como objetivo principal "Priorizar los subsistemas de transporte más sostenibles, como el transporte público o el transporte no motorizado (peatonal o bicicleta)", dado que la priorización de la sostenibilidad es transversal a todas las políticas de la ciudad y de manera principal en la movilidad.

Así entonces, la Secretaría Distrital de Movilidad estructuró el "Plan Bici", que tiene como objetivo hacer de la bicicleta el medio de transporte preferido por la ciudadanía y lograr consolidar a Bogotá como una capital ciclista mundial. El Plan Bici contempla cinco pilares:

- **Institucionalidad:** Generar y promover desde la Gerencia de la Bicicleta los espacios y mecanismos necesarios para fortalecer la coordinación, liderazgo, desarrollo e implementación de las estrategias dirigidas a promover el uso de la bicicleta como medio de transporte.
- **Infraestructura:** Planificar, coordinar e implementar proyectos físicos que ofrece la ciudad para facilitar el uso de la bicicleta. Incluye la red de ciclorrutas, los cicloparqueaderos, los puentes vehiculares, peatonales y las vías que utiliza un ciclista, las cuales deben ser atractivas, seguras, directas y cómodas.
- **Cultura de la Bici:** Desarrollar campañas y acciones que conduzcan a fortalecer los hábitos, creencias y comportamientos que tienen tanto los ciclistas como la ciudadanía en general para armonizar su interacción y la relación que se genera en el espacio público frente a la bicicleta.
- **Seguridad (Vial y Personal):** Formular y coordinar acciones que mitiguen y/o reduzcan los riesgos generados por la inseguridad vial y personal que enfrenta el ciclista. La seguridad vial evita y disminuye los incidentes entre ciclistas y otros actores de la vía, mientras que la seguridad personal evita que el ciclista sea víctima de delitos.
- **Ambiente y Salud:** Generar a través de la coordinación y promoción, beneficios para el medio ambiente y la salud de los ciclistas y la ciudadanía en general, derivados del uso de la bicicleta



como medio de transporte. Enmarca iniciativas encaminadas a promover ambientes sanos y cuerpos saludables.

Ahora bien, en el marco de las acciones desarrolladas se cuenta con diferentes estrategias con el fin de mejorar la seguridad de los ciclistas en la ciudad.

Rutas seguras deportivas.

Actualmente se tiene la Ruta Segura al Verjón los días jueves y domingo con presencia de la Policía y Ejército Nacional. Los horarios son:

**Jueves:**

- Punto de Encuentro: CAI - Av. Circunvalar con Calle 76
- Horarios de Salida: 5:10 AM y 6:00 AM salen caravanas con acompañamiento de la Policía Nacional.

o El tramo entre el desvío de la Av. Circunvalar hacia la vía Bogotá- Choachí tendrá presencia del Ejército y/o Policía Nacional entre las 5:00 AM y las 9:00 AM.

**Domingos y Festivos**

o El tramo entre el desvío de la Av. Circunvalar hacia la vía Bogotá- Choachí tendrá presencia del Ejército y/o Policía Nacional entre las 6:00 AM y las 2:00 PM

Rutas seguras deportivas.

Actualmente se tiene la Ruta Segura al Verjón los días jueves y domingo con presencia de la Policía y Ejército Nacional. Los horarios son:

ONDA BICI SEGURA. Acuerdo 558 de 2014 "Por medio del cual se establece en el Distrito Capital la estrategia para el tránsito de ciclistas en grupo o caravanas", esta estrategia busca aumentar el número de viajes en bicicleta en el Distrito Capital, brindando condiciones de seguridad vial y personal en coordinación con las diferentes entidades del Distrito Capital en el desarrollo de las caravanas, promoviendo escenarios de confianza entre la ciudadanía para lograr que usen la bicicleta como medio de transporte cotidiano en el marco de intermodalidad.

Registro Bici Bogotá: Acuerdo 674 de 2017 "Por medio del cual se establece el Sistema Único Distrital de Registro Administrativo Voluntario de Control y Marcación de bicicletas en Bogotá D.C. para la identificación, el control, el monitoreo y el mejoramiento de la seguridad de los biciusuarios en el distrito capital" donde la administración distrital reglamentó el Acuerdo con el Decreto 790 de 2018 y la Resolución 019 de 2019 de la Secretaría de Movilidad. Se desarrolló un software y se creó un procedimiento para la marcación de las bicicletas. A la fecha más de 39.700 usuarios registrados y cerca de 25 mil bicicletas registradas en menos de 1 año de operación. Se realizan campañas en las principales ciclorrutas y ciclovías de la ciudad, se realizan puntos de registro en empresas privadas y públicas, y por último se tienen dispuesto un horario en las Alcaldías Locales a través de los Centros Locales de Movilidad de la SDM:

Ahora bien, actualmente la Administración Distrital se encuentra desarrollando acciones en vía que no sólo brinden seguridad vial a los ciclistas competencia de esta Secretaría, sino que adicionalmente permitan minimizar actividades delincuenciales como el hurto de bicicletas dada la



importancia de este actor vial, acciones coordinadas y ejecutadas en conjunto con la Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia y la Secretaría Distrital de Gobierno.

Teniendo en cuenta las actividades, estrategias y demás acciones adelantadas por la Administración Distrital, esta Secretaría con el fin de mejorar la seguridad de los usuarios de la bicicleta en la ciudad, nos permitimos informar la experiencia de la implementación de las estrategias del Distrito acordes con este proyecto de ley, principalmente el registro y seguimiento a las bicicletas de la ciudad, describiendo las siguientes acciones: 1. Creación de la plataforma tecnológica. 2. Definición de procedimientos de marcación y registro. 3. Control y monitoreo. 4. Creación de estrategias de comunicación para promover el registro, transmitiendo los beneficios del registro de las bicicletas tanto a usuarios como a comerciantes.

En cuanto a la (1) primera acción, en cuanto a la creación de una plataforma tecnológica: Fue desarrollado un software por la SDM, el cual asocia un usuario con una bicicleta, y donde tiene la posibilidad de describir su o sus bicicletas, añadiendo fotos, describiendo los componentes, entre otras funcionalidades. El Distrito genera un serial alfabético de 7 letras a cada bicicleta. También la plataforma permite, modificar las características básicas de la bicicleta, hacer traspaso a otro dueño, eliminar la bicicleta y generar un reporte, enlazado con el portal de denuncias de la Fiscalía General de la Nación. La plataforma tecnológica soporta las bases de datos que se generen del registro de bicicletas, se requirió inversión tanto en hardware como software para llevar a cabo esta acción.

Actualmente los seriales de las bicicletas son emitidos y marcados por los fabricantes sin ningún tipo de exigencia o control en el país para evitar la duplicidad de números alfanuméricos o que lleven el control de los mismos de manera unificada a nivel nacional. Por lo anterior sería deseable la adaptación del serial de 7 letras creado por el Distrito controlado por la nación y que deba ser puesto en las bicicletas. (2) El procedimiento de registro con base en lo anterior, se dispuso de un puesto físico itinerante para la toma de la información de las bicicletas y su posterior marcación de acuerdo como se definió en los actos administrativos en detalle. De esta manera se asocian costos de personal, capacitación al personal, y los equipos tecnológicos adicionales como por ejemplo computadores con acceso a internet y los elementos que sirvan para la marcación efectiva de las bicicletas que se defina a nivel nacional. (3) El control debe ser efectuado por la Policía Nacional, de vigilancia y tránsito y transporte de acuerdo con sus competencias. Por lo tanto, en el caso que una bicicleta robada y no registrada circule por la ciudad no habrá manera de determinar la titularidad del bien mueble y el personal de Policía no la podrá incautar. Para tener certeza de lo anterior es necesario hacer obligatorio el registro a nivel nacional y no solo a nivel distrital. Su obligatoriedad de registro desincentiva el uso de la bicicleta asociándole costos y trámites burocráticos, reduciendo la facilidad y practicidad que genera la bicicleta para su uso como medio de transporte cotidiano. (4) Con el fin de informar beneficios del registro a comerciantes y usuarios es clave tener en cuenta el perfil demográfico que utiliza la bicicleta en Bogotá, a los cuales les debería llegar la información. Según la Encuesta de Movilidad 2015, el 56% de los viajes que se realizan en bicicleta en Bogotá, pertenecen al estrato 1 y 2, donde el principal motivo por el cual utilizan la bicicleta como medio de transporte es por economía. Y por su parte el Ministerio de Tecnologías de la Información en su reporte del 3er trimestre de 2016 reportó que el 21.1% es el



ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.  
SECRETARÍA DE MOVILIDAD

Índice de penetración de Internet fijo dedicado en el Distrito Capital. Con base en lo anterior se puede inferir que, dado el comportamiento de usar la bicicleta por economía, el acceso a internet de esta población no es una prioridad para una familia que invierte en gastos de primera necesidad. Por tal razón campañas en internet y redes sociales, las más económicas en el mercado, no es la manera más efectiva de dar a conocer los beneficios. Es recomendable para este mercado objetivo invertir en publicidad ATL, pautando en radio, televisión y prensa de manera constante para incentivar el registro de bicicletas y masificar el conocimiento de sus bondades en el grueso de la población. La ejecución de un plan de medios garantizando el impacto requerido para cumplir con el objetivo del presente proyecto de ley, supera los 800 millones con un plazo de ejecución de 12 meses requiere de una inversión importante por parte de la Nación.

Adicionalmente, la efectividad de la medida en cuanto al objetivo principal de mejorar la seguridad de los usuarios de la bicicleta tiene un potencial bajo si solo se implementa en Bogotá como ocurre en este momento. Un registro a nivel Distrital permite que las bicicletas robadas en Bogotá puedan ser vendidas sin ningún tipo de control por fuera del Distrito Capital. También al ser voluntario el registro, existe la posibilidad real de que la marcación de las bicicletas pueda ser modificada o eliminada, y al no contar con un registro obligatorio, se dificulten las acciones de control por parte de la Policía. Además, otras experiencias a nivel internacional indican que en esquemas similares la tasa de registro de bicicletas es baja, llevando a otras ciudades a eliminar estos programas de forma oficial por su baja costo-efectividad para reducir el hurto.

Estos retos de efectividad podrían ser atendidos a través de un registro obligatorio a nivel nacional, una vez establecida una tarjeta de propiedad para las bicicletas, pero es claro por experiencias internacionales que este tipo de registros desincentiva el uso de la bicicleta, atentando contra los objetivos más amplios que se buscan a través de un aumento en el uso de este modo de transporte.

Algunas de las iniciativas desarrolladas por esta Entidad están relacionadas con el objeto del proyecto de Ley en mención, sin embargo, la seguridad ciudadana no hace parte de la misionalidad de la Secretaría Distrital de Movilidad.

Específicamente y como estrategia para potenciar el uso de la bicicleta y atender ciertos factores que inciden negativamente en el uso de la bicicleta en la ciudad, a finales de noviembre del año 2018 arrancó el Registro de Bicicletas en Bogotá como medida para mejorar el control e identificación de las bicicletas y asociarlas a sus propietarios, contribuyendo también en la reducción al hurto y mejoramiento de la seguridad de los ciclistas.

A corte de 4 de agosto de 2019, se han registrado más de 39.700 usuarios y cerca de 25.000 bicicletas en menos de un año de operación. Plataforma electrónica que permite entre otras actividades la posibilidad a través de un enlace con la Policía Nacional y la Fiscalía General de la Nación, realizar en línea la denuncia correspondiente sobre el hurto de bicicletas registradas en el sistema. Para su socialización y registro al SDM tiene dispuesto varios puntos (fijos y móviles) donde se puede realizar el registro a la vez que realiza diferentes campañas en diferentes sitios de la ciudad invitando a los ciudadanos a adelantar su registro respectivo.

PA01-PR01-MD01 V.1.0

AC 13 No. 37 – 35

Tel: 3649400

[www.movilidadbogota.gov.co](http://www.movilidadbogota.gov.co)

info: Línea 195

Página 8 de 11

**BOGOTÁ  
MEJOR  
PARA TODOS**



**MODIFICACIONES  
AL ARTICULADO**

**JUSTIFICACIÓN**

<p>Artículo 1 OBJETO. El proyecto de Ley busca crear medidas de protección y seguridad vial para los biciusuarios del país, que permita el tránsito y uso seguro de la bicicleta en el territorio nacional.</p>	<p>Se sugiere utilizar la palabra ciclista en todo el documento y no la palabra biciusuario. El término ciclista está definido en la Ley 769 de 2002 como "Conductor de bicicleta o triciclo" y el término biciusuario no está definido en la ley.</p> <p>Existe una restricción importante para la realización del registro, en donde, por una parte, no existe un mecanismo que permita identificar la titularidad del derecho de propiedad sobre las bicicletas, contrario a lo que sí ocurre con los vehículos automotores. Ello implica que no existirá plena certeza que quien registre una bicicleta sea su propietario, y entraña el riesgo de que inclusive bicicletas que han sido hurtadas puedan ser registradas por quienes no son realmente sus propietarios. Por otra parte, teniendo en cuenta que el objetivo del Proyecto de Ley consiste en prevenir y controlar el hurto a bicicletas, la iniciativa debe ser coordinada por la Fiscalía General de la Nación y la Policía Nacional (Policía Metropolitana de Bogotá), instituciones constitucional y legalmente facultadas para ejercer acciones para prevenir y controlar el delito.</p> <p>Es necesario que se establezca expresamente en la exposición de motivos y en las ponencias de trámite respectivas, brindar mayor claridad de los costos fiscales de la iniciativa y la fuente de ingreso que se utilizará para financiarla.</p>
<p>Artículo 2 REGISTRO ÚNICO NACIONAL DE BICICLETAS – RUNB.</p> <p><u>Parágrafos 1, 2 y 3</u></p> <p><u>Parágrafo cuarto.</u> El desarrollo tecnológico y su mantenimiento será de las Entidades del orden nacional y su operación deberá permitir comunicación tecnológica con las plataformas</p>	<p>Se sugiere considerar el registro obligatorio para las bicicletas que no se consideren nuevas, modificándolo para su registro sea voluntario, lo anterior considerando que su registro obligatorio desincentiva el uso de la bicicleta, lo cual va en contravía del objetivo de posicionar el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible.</p> <p>La información consignada en la plataforma de Registro Bici puede ser utilizada en la actualización e incorporación de la información que requiere el RUNB, para lo cual el Ministerio de Transporte en conjunto con el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones deberán</p>



<p>existentes orientadas con el registro de este tipo de vehículos.</p> <p>Artículo 3. MARCACIÓN OBLIGATORIA DE BICICLETAS</p> <p><u>Parágrafo primero.</u> <u>Parágrafo segundo.</u></p> <p>Artículo 4 PROGRAMA BICISEGURA. El Ministerio de Transporte con el apoyo de la Policía Nacional, la Fiscalía General de la Nación, y las entidades territoriales, crearán el programa "BICISEGURA" que permitirá la identificación de las zonas inseguras y de mayor accidentalidad vial para bici usuarios en el país, y coordinará acciones para reducir la inseguridad y la ocurrencia de siniestros viales que involucren bicicletas</p> <p>Parágrafo: "Los ciudadanos y/o agrupaciones de ciclistas podrán realizar aportes en el proceso de formulación e implementación del programa, dada su experiencia en las vías"</p>	<p>adelantar el cargue y descargue de la información y su validación para efectos de compatibilidad y manejo de información personal con la debida reserva y ley 1581 de 2012.</p> <p>Se sugiere dar más tiempo para la registrar bicicletas que no clasifiquen como nuevas. Ya que el sistema de registro no estará disponible una vez se sancione la ley, pero estos términos de 1 año si empiezan a correr apenas se sancione. Se sugiere poner un plazo con base en la puesta en marcha del sistema de registro RUNB.</p> <p>Considerando que la Ley está orientada principalmente a la seguridad ciudadana de los ciclistas es necesario diferenciar la información de zonas de mayor riesgo para ciclista con las zonas de mayor siniestralidad de los mismos, diferenciando las acciones a ejecutar en cada caso.</p> <p>El artículo 4 de la Ley requiere mejorar su redacción y enfoque para identificar claramente el alcance de las acciones allí mencionadas.</p> <p>Es importante dicha redacción toda vez que no en todos los territorios del país hay agrupaciones de ciclistas y habrá territorios donde no se garantice su participación, y el programa no debe estar supeditado a su participación para que se ejecute la estrategia.</p> <p>Es importante mencionar, que la administración Distrital suscribió el Decreto 495 de 2018 "Por medio del cual se crea el Consejo Consultivo, el Consejo Distrital y los Consejos Locales de la Bicicleta" los cuales funcionarán como órganos asesores y consultivos de la Administración Distrital y local respectivamente, con relación a la política pública de la bicicleta, así como el seguimiento de estrategias, planes, proyectos y programas que se desarrollen en la ciudad relacionados con el uso de la bicicleta.</p>
--	---



**¿GENERA GASTOS ADICIONALES AL DISTRITO?**

Si  No

VALORACIÓN DEL GASTO. En caso de ser afirmativa la respuesta de generación de gastos. Indique ese gasto adicional a que corresponde.

Implementación y desarrollo de la herramienta que permita el registro de usuarios y bicicletas que reglamente la presente Ley o las entidades competentes.

Pueden ser atendidas por el Presupuesto del Sector

Si  No

Este concepto se remitió a la Secretaría Distrital de Hacienda?

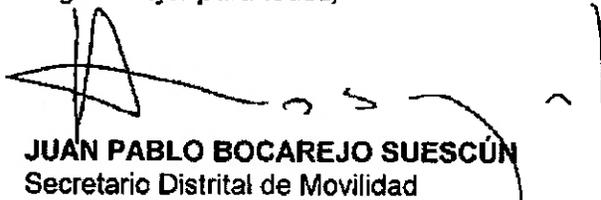
Si  No

**VIABILIDAD DEL PROYECTO (Señalar con X la opción adecuada)**

Proyecto Viable:

Si  No  Condicionado a que se atiendan los comentarios jurídicos y técnicos que se analizan en el presente documento.

*Bogotá mejor para todos,*



**JUAN PABLO BOCAREJO SUESCÚN**  
Secretario Distrital de Movilidad

Aprobó: Sergio Eduardo Martínez Jaimes – Subsecretario de Política de Movilidad *64 (315)*  
Paulo Andrés Rincón Garay – Director de Normatividad y Conceptos *pl*  
Revisó: Deyanira Ávila Moreno – Subdirectora de la Bicicleta y el Peatón *pl*  
David Uniman Cruz – Asesor de Despacho *Dal*  
Proyectó: Claudia Durán Sánchez - Abogada DNC *CD*  
María Fernanda Aldana Rincón - Abogada DNC *mf*  
Víctor Alonso Guerrero Rincón – SBP *VR*





ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.

Secretaría Distrital de Seguridad,  
Convivencia y Justicia

## FORMATO ÚNICO PARA EMISIÓN DE COMENTARIOS PROYECTO DE LEY

SECTOR QUE CONCEPTÚA: Seguridad, Convivencia y Justicia

### TÍTULO DEL PROYECTO DE LEY 165 de 2018

*"Por medio de la cual se crean medidas para la protección y seguridad de los biciusuarios en el país y se dictan otras disposiciones"*

### AUTOR (ES)-PONENTE

H.R. Irma Luz Herrera  
H.S. Aydeé Lizarazo Cubillos  
H.S. Andrés García Zucardi

H.S. Carlos Eduardo Guevara  
H.S. Ana Paola Agudelo

### OBJETO DEL PROYECTO DE LEY

De acuerdo con lo establecido en el articulado planteado y la exposición de motivos del proyecto de ley *sub examine*, este tiene por objeto, crear medidas de protección y seguridad para los biciusuarios del país, que permita el tránsito y uso seguro de la bicicleta en el territorio nacional, atendiendo "(...) los problemas de seguridad a que se ven enfrentados todos los biciusuarios del país, pues, como ya es conocido, un número significativo de personas que hacen uso de la bicicleta como medio de transporte se ven afligidos por el hurto de su bicicleta, y lamentablemente, otros cuantos, pierden la vida al ser víctimas de hurto de este medio de transporte. Según cifras del Concejo de Bogotá, el hurto de bicicletas se incrementó entre enero y marzo de este año en un 130%, pasando de 382 casos el año pasado a 879 en 2018. Una viable y posible solución a esta problemática, es la propuesta del Partido MIRA en la creación de Registro Único Nacional de Bicicletas, con la obtención de la marcación de la misma, y, estableciendo rutas seguras con el apoyo y cooperación del Ministerio de Transporte y la Policía Nacional y demás entes competentes para agilizar los procesos de denuncias y fortalecer medidas para desincentivar el hurto y la comercialización de partes hurtadas de bicicletas. (...)".

### COMPETENCIA LEGAL PARA PRESENTAR LA INICIATIVA

#### ES COMPETENTE

Si :

Los Representantes a la Cámara y Senadores son competentes para presentar la iniciativa de conformidad con el inciso 1 del artículo 154 de la Constitución Política de Colombia, pues este indica que "(...) Las leyes pueden tener origen en cualquiera de las Cámaras a propuesta de sus respectivos miembros, del Gobierno Nacional, de las entidades señaladas en el artículo 156, o por iniciativa popular en los casos previstos en la Constitución. (...)".

Av. Calle 26 # 57- 83  
Torre 7  
Pisos 6, 13,14, 16  
Código Postal: 111321  
www.scj.gov.co



BOGOTÁ  
MEJOR  
PARA TODOS



ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.

Secretaría Distrital de Seguridad,  
Convivencia y Justicia

Página 2 de 5

## ANÁLISIS JURÍDICO

Revisado el proyecto objeto del presente pronunciamiento se evidencia que el mismo tiene su fundamento en las siguientes normas:

### CONSTITUCIÓN POLÍTICA:

- Artículo 1, 2 y 24.

### NORMAS CON FUERZA DE LEY:

- Ley 769 de 2002 *"Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones"*.
- Ley 1083 de 2006 *"Por medio de la cual se establecen algunas normas sobre planeación urbana sostenible y se dictan otras disposiciones"*.
- Ley 1811 de 2016 *"Por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el Código Nacional de Tránsito"*.

En las anteriores normas se fundamenta jurídicamente el proyecto de ley, según la lectura del articulado presentado.

Así las cosas sin perjuicio del contenido del epígrafe del proyecto de ley, del articulado del mismo se evidencia como eje temático de este:

La creación del Registro Único Nacional de Bicicletas (RUNB) en el cual se recopilará la información relacionada con la identificación de las bicicletas y de sus partes, su procedencia y su propietario. Así mismo, se dispone que el Ministerio de Transporte con el apoyo de la Policía Nacional, la Fiscalía General de la Nación, y las entidades territoriales, crearan el programa "Bicisegura" con el que se permitirá la identificación de las zonas inseguras y de mayor accidentalidad vial para bicusuarios del país, y coordinará acciones para reducir la inseguridad y la ocurrencia de siniestros viales que involucren bicicletas. Finalmente crea el Programa Rutas Seguras vigiladas por la Policía Nacional en coordinación con las entidades territoriales, por las cuales podrán circular los bicusuarios con la protección de agentes de la Policía, dando prioridad a las horas de mayor tránsito de bicusuarios y las que se encuentren cerca a los centros educativos.

Teniendo en cuenta este contexto, es menester indicar que en el Distrito Capital existe actualmente un marco normativo respecto de la protección a los "bicusuarios", así entonces



ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.

Secretaría Distrital de Seguridad,  
Convivencia y Justicia

Página 3 de 5

se tiene que por disposición del Acuerdo Distrital 674 de 2017 el Concejo de Bogotá estableció el Sistema Único Distrital de Registro Administrativo Voluntario de Control y Marcación de Bicicletas en Bogotá, disponiendo en su artículo 1 que: "(...)La Administración Distrital, en cabeza de la Secretaría Distrital de Movilidad y en coordinación con la Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia y con la Secretaría Distrital de Gobierno, reglamentará y promoverá el Sistema Único Distrital de Registro Administrativo Voluntario de Bicicletas para la identificación, el control, el monitoreo y el mejoramiento de la seguridad de los biciusuarios en el Distrito Capital. (...)".

Así mismo, en el artículo 2 *idem* se indicó que el Sistema Único Distrital de Registro Administrativo Voluntario de Bicicletas: "(...) brindará información cuantitativa y cualitativa relacionada con el uso de las bicicletas en el Distrito Capital, así mismo dará identificación de las zonas inseguras y zonas de mayor accidentalidad vial en la ciudad. También contendrá un módulo para realizar denuncias sobre hurtos de bicicletas."

Así, atendiendo estas disposiciones el Alcalde Mayor de Bogotá a través del Decreto Distrital 790 de 2018 reglamentó el Acuerdo Distrital 674 de 2017, disponiendo que el Sistema Único Distrital de Registro Administrativo Voluntario de Bicicletas para Bogotá Distrito Capital, en adelante Registro Bici Bogotá, será el mecanismo para la identificación, control, monitoreo y mejoramiento de la seguridad de los ciclistas, cuya finalidad será obtener la información cuantitativa y cualitativa relacionada con el uso de la bicicleta, informar las zonas inseguras y de mayor siniestralidad vial en la ciudad y realizar denuncias sobre hurtos de bicicletas.

De otro lado, el mencionado Decreto Distrital 790 de 2018 estableció los objetivos y características del Sistema Único Distrital de Registro Administrativo Voluntario de Bicicletas para Bogotá Distrito Capital.

Así entonces revisado lo pertinente, y dentro de nuestras competencias, en especial las establecidas en los literales "a) y b)" del artículo 5 del Acuerdo Distrital 637 de 2016 "Por el cual se crean el Sector Administrativo de Seguridad, Convivencia y Justicia, la Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia (...)", "Liderar, orientar y coordinar la formulación, la adopción y ejecución de políticas, planes, programas y proyectos dirigidos a garantizar la convivencia y la seguridad ciudadana y la preservación del orden público en la ciudad" así como "Liderar, orientar y coordinar con las entidades distritales competentes, el diseño, la formulación, la adopción y la ejecución de políticas, planes, programas y proyectos de prevención y cultura ciudadana que promuevan la convivencia, la resolución pacífica de conflictos y el cumplimiento de la ley."

Av. Calle 26 # 57- 83  
Torre 7  
Pisos 6, 13,14, 16  
Código Postal: 111321  
www.scj.gov.co



BOGOTÁ  
MEJOR  
PARA TODOS



ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.

Secretaría Distrital de Seguridad,  
Convivencia y Justicia

Página 4 de 5

Solicitamos que en el proyecto de ley se incluya un artículo donde establezca que este Registro Único Nacional de Bicicletas se articulara con los Sistemas o Registros que a nivel territorial, como el caso del Sistema Único Distrital de Registro Administrativo Voluntario de Bicicletas para Bogotá Distrito Capital, Registro Bici Bogotá, esto con el propósito de que lo que se adelanta actualmente en el Distrito Capital, no pierda valor y en contrario sensu se fortalezca con las disposiciones planteadas.

Por lo expuesto, considera esta Secretaría que el proyecto de ley resulta viable desde el punto de vista jurídico, siempre y cuando con la propuesta se fortalezca y se articule el Sistema Único Distrital de Registro Administrativo Voluntario de Bicicletas para Bogotá Distrito Capital, Registro Bici Bogotá

**Concepto jurídico:** Favorable.

#### COMENTARIOS Y/O MODIFICACIONES AL ARTICULADO

Ahora bien, los ejes temáticos antes descritos se encuentran distribuidos en los articulados propuestos los cuales entraremos a analizar de la siguiente forma:

#### ¿GENERA GASTOS ADICIONALES?

N  x

#### VALORACIÓN DEL GASTO:

Desconoce esta Secretaría la valoración del gasto público que efectuó el ponente de la iniciativa sub *examine*, pues de conformidad con lo dispuesto por los artículos 334, 339 y 346 de la Constitución Política, que si bien el gasto público social será prioritario el mismo debe valorarse dentro de un marco de sostenibilidad fiscal, sostenibilidad que debe orientar a las Ramas y Órganos del Poder Público, dentro de sus competencias, en un marco de colaboración armónica.

Concordante con lo anterior dicha valoración del gasto deberá tener en cuenta lo dispuesto en el artículo 5° de la Ley 1473 de 2011, respecto de la regla fiscal, la cual indica que el gasto estructural no podrá superar el ingreso estructural, en un monto que exceda la meta anual de balance estructural establecido, entendiéndose como gasto estructural el nivel de gasto consistente con el ingreso estructural, que es el ingreso total del Gobierno Nacional Central, una vez ajustado por el efecto del ciclo económico y los efectos extraordinarios de la actividad minero energética y otros efectos similares, de conformidad con lo dispuesto por el artículo 3° de la citada Ley 1473.



ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.

Secretaría Distrital de Seguridad,  
Convivencia y Justicia

Página 5 de 5

Por lo tanto, y teniendo en cuenta lo antes mencionado, crear un Sistema de Información Nacional implicaría la intervención de una partida presupuestal no contemplada dentro de la vigencia fiscal respectiva.

Así las cosas, se reitera que, bajo el principio de sostenibilidad fiscal y la regla fiscal citada, lo propio para garantizar el cumplimiento de estas disposiciones será efectuar la valoración del gasto público.

### VIABILIDAD DEL PROYECTO

Proyecto Viable:

Si  : Condicionado a los comentarios del Sector Coordinador

Atentamente,

**JAIRO GARCÍA GUERRERO**

Secretario Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia

SECRETARÍA DISTRITAL DE SEGURIDAD CONVIVENCIA Y JUSTICIA

Proyectó: Cristhian Carrasco Ortiz- Abogado Contratista Dirección Jurídica y Contractual SSCJ

Revisó: Anastasia Juliao – Directora Jurídica y Contractual SSCJ

Aprobó: Gian Carlo Suescún Sanabria - Subsecretario de Gestión Institucional -SSCJ

Av. Calle 26 # 57- 83  
Torre 7  
Pisos 6, 13,14, 16  
Código Postal: 111321  
[www.scj.gov.co](http://www.scj.gov.co)



ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.

**BOGOTÁ  
MEJOR  
PARA TODOS**





ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.  
SECRETARÍA DE HACIENDA

**FORMATO ÚNICO PARA EMISIÓN DE COMENTARIOS  
PROYECTOS DE LEY Y/O ACTO LEGISLATIVO  
FECHA: 01-08-2019**

SECTOR QUE CONCEPTÚA: Hacienda

NÚMERO DEL PROYECTO: 165

EN CÁMARA: LEY  ACTO LEGISLATIVO   
EN SENADO: LEY  ACTO LEGISLATIVO

AÑO: 2018  
AÑO: \_\_\_\_\_

ORIGEN DEL PROYECTO      FECHA DE RADICACIÓN  
COMISIÓN:

ESTADO DEL PROYECTO:  
TÍTULO DEL PROYECTO

*"Por medio de la cual se crean medidas para la protección y seguridad de los bicusuarios en el país y se dictan otras disposiciones"*

AUTOR (ES)

Honorables Representantes a la Cámara; Irma Luz Herrera y los senadores Carlos Eduardo Guevara, Aydee Lizarazo Cubillos, Ana Paola Agudelo y Andrés García Zucardi,

**OBJETO DEL PROYECTO**

Crear el Sistema Único Nacional de Registro de Bicicletas para la identificación, seguridad, control, y protección de los bicusuarios en el país, el cual no tendrá costo para el usuario. El Ministerio de Transporte en coordinación con el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones y, bajo convenios interinstitucionales celebrados con la Policía Nacional, reglamentará la operación del sistema, en el que se deberán registrar todas las bicicletas nuevas que se comercialicen a partir del año siguiente a la entrada en vigencia de la ley, obligación que estará a cargo de los comercializadores.

De igual manera, las bicicletas, adquiridas con anterioridad a dicho plazo las registrará el propietario, en un año contado a partir de la expedición de la norma.

Carrera 30 No. 25-90  
Código Postal 111311  
PBX: (571) 338 5000  
Información: Línea 195  
www.haciendabogota.gov.co  
contactenos@shd.gov.co  
NIt. 899.999.061-9  
Bogotá, Distrito Capital - Colombia



**BOGOTÁ  
MEJOR  
PARA TODOS**



ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.  
SECRETARÍA DE HACIENDA

Así mismo, la propuesta plantea la adopción de los programas bicisegura y rutas seguras, del portal de denuncias y APP para facilitar, priorizar y agilizar la recepción de denuncias sobre hurto de bicicletas, también contempla la extinción de dominio, seguros de todo riesgo y sanciones.

## FUNDAMENTO LEGAL PARA PRESENTAR EL ANÁLISIS EL SECTOR

ES COMPETENTE

Si  No

## ANÁLISIS JURÍDICO

Al analizar la exposición de motivos y el articulado es necesario que se pronuncien la Secretaría Distrital de Movilidad (Sector Coordinador) y la Secretaría Distrital de Seguridad.

## ANÁLISIS FINANCIERO

N.A

## ANÁLISIS TÉCNICO

La Secretaría Distrital de Movilidad (Sector Coordinador) y la Secretaría Distrital de Seguridad, se deben pronunciar frente a este aspecto.

## COMENTARIOS Y/O MODIFICACIONES AL ARTICULADO

La propuesta se compone de (10) artículos, entre ellos el de la vigencia y derogatorias. A continuación, se presenta los artículos que se consideran relevantes desde el punto de vista hacendario:

*"Artículo 4o. Programa Bicisegura. El Ministerio de Transporte con el apoyo de la Policía Nacional, la Fiscalía General de la Nación, y las entidades territoriales, crearán el programa "BICISEGURA" que permitirá la identificación de las zonas inseguras y de mayor accidentalidad vial para biciusuarios en el país, y coordinará acciones para reducir la inseguridad y la ocurrencia de siniestros viales que involucren bicicletas.*



ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.  
SECRETARÍA DE HACIENDA

*Parágrafo: Las agrupaciones de biciusuarios harán parte del proceso de formulación e implementación del programa, realizando sus aportes al mismo desde su experiencia en las vías.*

*Artículo 5o. Programa Rutas Seguras. La Policía Nacional en coordinación con las entidades territoriales diseñará y creará rutas vigiladas por la Policía, por la cuales los biciusuarios puedan circular con la protección de agentes de la Policía.*

*Se dará prioridad especial a estas rutas en las horas de mayor tránsito de biciusuarios y las que se encuentren cerca a los centros educativos.*

*Parágrafo: Como parte del programa de rutas seguras, la Policía Nacional podrá utilizar instrumentos tecnológicos para realizar la vigilancia de estas rutas en tiempo real.*

*Artículo 9o. Sanciones. Toda persona natural o jurídica que comercie con bicicletas hurtadas o partes de bicicletas hurtadas, o que incumpla con las disposiciones consignadas en la presente Ley, podrá ser sancionado administrativamente, sin perjuicio de las sanciones penales a que haya lugar”.*

#### **Comentarios:**

Las Secretarías Distritales de Movilidad y Seguridad, deben evaluar la propuesta considerando que ya se encuentra adoptado y en ejecución el Acuerdo 674 de 2017 “Por el cual se establece el sistema único distrital de registro administrativo voluntario de control y marcación de bicicletas en Bogotá D.C.”, al igual que el Acuerdo 449 de 2010 “Por medio del cual se establece el programa caminos seguros al colegio como política distrital en Bogotá D.C.” y el Decreto Distrital 594 de 2015 “Por el cual se adopta el Plan de Movilidad Escolar – PME para Bogotá D.C., y se dictan otras disposiciones”, valorando las implicaciones de la aprobación del proyecto de Ley y su impacto para la Administración Distrital.

#### **Impacto Fiscal:**

Según el artículo 7º. de la Ley 819 de 2003 “el impacto fiscal de cualquier proyecto de ley, ordenanza o acuerdo, que ordene gasto o que otorgue beneficios tributarios, deberá hacerse explícito y deberá ser compatible con el Marco Fiscal de Mediano Plazo”, además de que se deben incluir expresamente “los costos fiscales de la iniciativa y la fuente de ingreso adicional generada para el financiamiento de dicho costo”, requisito que no cumple la iniciativa.

Carrera 30 No. 25-90  
Código Postal 111311  
PBX: (571) 338 5000  
Información: Línea 195  
www.haciendabogota.gov.co  
contactenos@shd.gov.co  
Nº. 899.999.061-9  
Bogotá, Distrito Capital – Colombia



**BOGOTÁ  
MEJOR  
PARA TODOS**



ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.  
SECRETARÍA DE HACIENDA

De acuerdo con lo expuesto, le corresponde a las Secretarías Distritales de Movilidad y Seguridad evaluar el impacto fiscal y demás aspectos que se modificarían, de aprobarse este proyecto de Ley.

**GENERA GASTOS ADICIONALES?**

Si  No

VALORACIÓN DEL GASTO. En caso de ser afirmativa la respuesta de generación de gastos. Indique ese gasto adicional a que corresponde.

Pueden ser atendidas por el Presupuesto del Sector.

Si  No

**IMPACTO DEL PROYECTO (Señalar con X la opción adecuada)**

Apoya la iniciativa legislativa:

NO

SI

Condicionado al concepto que emitan las Secretarías Distritales de Movilidad y Seguridad.

TOTAL \_\_\_\_\_ PARCIAL: \_\_\_\_\_

Atentamente,

  
**JOSE ALEJANDRO HERRERA LOZANO**  
 SECRETARIO DISTRITAL DE HACIENDA (E)  
 jaherrera@shd.gov.co

Aprobado por:	José Alejandro Herrera Lozano
Revisado por:	Martha Cecilia Garcia Buitrago / Leonardo Arturo Pazos Galindo
Proyectado por:	Luz Helena Rodríguez González / Clara Lucia Morales Posso
	Nubia Mahecha Hernández

Carrera 30 No. 25-90  
 Código Postal 111311  
 PBX: (571) 338 5000  
 Información: Línea 195  
 www.haciendabogota.gov.co  
 contactanos@shd.gov.co  
 Nit. 899.999.061-9  
 Bogotá, Distrito Capital - Colombia



**BOGOTÁ  
MEJOR  
PARA TODOS**

**FORMATO ÚNICO PARA EMISIÓN DE COMENTARIOS PROYECTOS DE LEY**

**SECTOR QUE CONCEPTÚA:** Gestión Jurídica

**NÚMERO DEL PROYECTO DE LEY:** 165/2018 Cámara **AÑO:** 2018

**ESTADO DEL PROYECTO** \_\_\_\_\_

**TÍTULO DEL PROYECTO**

*"Por medio del cual se crean medidas para la protección y seguridad de los biciusuarios en el país y se dictan otras disposiciones"*

**AUTOR (ES)**

Representante a la Cámara Irma Luz Herrera, Senadores Carlos Eduardo Guevara, Aydee Lizarazo Cubillos, Ana Paola Agudelo y Andrés García Zucardi.

**OBJETO DEL PROYECTO DE LEY**

Crear medidas de protección y seguridad que aporten a la solución de los problemas de seguridad a que se ven enfrentados los biciusuarios del país, pues un número significativo de personas que hacen uso de la bicicleta como medio de transporte se ven afectadas por el hurto de bicicletas y en otros casos pierden la vida como consecuencia de las referidas conductas criminales. Se busca que las medidas permitan el tránsito y uso seguro de la bicicleta en el territorio nacional.

**FUNDAMENTO LEGAL PARA PRESENTAR LA INICIATIVA (ANÁLISIS DEL SECTOR COORDINADOR)**

El inciso primero del artículo 114 de la Constitución Política establece que le corresponde al Congreso de la República reformar la Constitución, hacer las leyes y ejercer control político sobre el gobierno y la administración.

Dentro del procedimiento legislativo existen normas específicas respecto a las competencias asignadas al legislador, como órgano encargado de promulgar las leyes, y a la Corte Constitucional, órgano encargado de velar por el respeto del principio de supremacía constitucional.

Al respecto el artículo 150 de la Constitución, reglamentado por la Ley Orgánica 5 de 1992, regulan la competencia del Congreso de la República para expedir leyes.

**ES COMPETENTE**

SI  NO



ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.  
SECRETARÍA JURÍDICA DISTRICTAL

## ANÁLISIS JURÍDICO

El Congreso de la República es competente para reformar la Constitución, hacer las leyes y ejercer control político sobre el gobierno y la administración de conformidad con el primer inciso del artículo 114 de la Constitución Política.

En ese orden de ideas el proyecto de Ley se enmarca en un quehacer legislativo continuo que a través de los últimos años ha venido propiciando la expedición de leyes que buscan incentivar el uso de la bicicleta como medio principal de transporte en todo el territorio nacional; incrementar el número de viajes en bicicleta, avanzar en la mitigación del impacto ambiental que produce el tránsito automotor y mejorar la movilidad urbana.

Al respecto es importante recordar que de acuerdo con el literal b) del artículo 2° de la Ley 105 de 1993 *"Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones"* corresponde al Estado la planeación, el control, la regulación y la vigilancia del transporte y de las actividades a él vinculadas.

Es así como el uso de la bicicleta como modo de transporte terrestre ha sido reconocido y regulado por la Ley, entre otros, a través del párrafo primero del artículo 68 de la Ley 769 de 2002 *"Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones"* y los artículos 94 y 95 ídem, este último modificado por el artículo 9 de la Ley 1811 de 2016 *"Por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el Código Nacional de Tránsito."*

De esta creciente relevancia normativa que ha ido adquiriendo el tema del uso de la bicicleta como medio de transporte en el territorio nacional pueden citarse otros ejemplos como es el caso de la Ley 1083 de 2006 *"Por medio de la cual se establecen algunas normas sobre planeación urbana sostenible y se dictan otras disposiciones"* la cual en su artículo 1° establece que con el fin de dar prelación a la movilización en modos alternativos de transporte, entendiendo por estos el desplazamiento peatonal, en bicicleta o en otros medios no contaminantes, así como los sistemas de transporte público que funcionen con combustibles limpios, los municipios y distritos que deben adoptar Planes de Ordenamiento Territorial en los términos del literal a) del artículo 9° de la Ley 388 de 1997, formulando y adoptando Planes de Movilidad según los parámetros de que trata la citada ley.

Igualmente es relevante citar el artículo 1 de la Ley 1811 de 2016 *"Por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se*

Carrera 8 No. 10 - 65  
Código Postal: 111711  
Tel: 3813000  
[www.bogotajuridica.gov.co](http://www.bogotajuridica.gov.co)  
Info: Línea 195



2310460-FT-086 Versión 01

**BOGOTÁ  
MEJOR  
PARA TODOS**



ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.  
SECRETARÍA JURÍDICA DISTRITAL

modifica el Código Nacional de Tránsito", toda vez que en el mismo se establece como objeto de la referida Ley "incentivar el uso de la bicicleta como medio principal de transporte en todo el territorio nacional; incrementar el número de viajes en bicicleta, avanzar en la mitigación del impacto ambiental que produce el tránsito automotor y mejorar la movilidad urbana". (Subrayado fuera de texto).

Así mismo, en el Distrito Capital se ha propiciado una normatividad acorde con esta tendencia global y nacional; es así como el artículo 26 del Decreto Distrital 319 de 2006 "Por el cual se adopta el Plan Maestro de Movilidad para Bogotá Distrito Capital, que incluye el ordenamiento de estacionamientos, y se dictan otras disposiciones" establece que: "La Administración promoverá el transporte no motorizado de peatones y ciclo usuarios para que los habitantes del Distrito Capital incrementen su participación en el número de viajes, dadas sus ventajas económicas, ambientales, sociales, de salud pública y bienestar".

En este contexto el Distrito Capital a través de la Secretaría Distrital de Movilidad formuló los estudios para la estructuración técnica, legal y financiera del Sistema de Bicicletas Públicas para la ciudad de Bogotá, en los cuales se definieron los principales componentes y lineamientos para su adecuada implementación, toda vez que la puesta en marcha del Sistema de Bicicletas Públicas de Bogotá ha sido un objetivo de la ciudad; y en virtud de ello se expidió el Decreto Distrital 596 de 2014 "Por medio del cual se adopta el Sistema de Bicicletas Públicas para la ciudad de Bogotá D.C. y se dictan otras disposiciones relativas al uso de la bicicleta en el Distrito Capital", norma que se cita como antecedente del proyecto de Ley. En este punto es procedente traer en cita algunos apartes de la referida norma:

**"Artículo 1. Adopción.** Se adopta el Sistema de Bicicletas Públicas de Bogotá "SBP", el cual se define como el conjunto organizado de elementos, equipos y operaciones logísticas para facilitar a los ciclistas usuarios de Bogotá su movilización o desplazamiento por la ciudad, utilizando bicicletas de uso público. (...)

**Artículo 4º. - Principios de implementación:** La Secretaría Distrital de Movilidad desplegará las acciones que se requieran para la implementación del Sistema de Bicicleta Pública, observando los siguientes principios: (...)

4.2 Se estimulará una movilidad urbana limpia y sostenible, amigable con el medio ambiente y la salud de los ciudadanos (...)

4.4 Se integrarán todas las acciones a nivel sectorial o interinstitucional que estén relacionadas con el uso de bicicletas públicas para la movilización de ciudadanos en las vías y espacios públicos de la ciudad, las cuales se implementarán en forma armónica y coordinada con el SBP, bajo la dirección y aprobación previa de la Secretaría Distrital de Movilidad (...)" (Subrayado fuera de texto).

Carrera 8 No. 10 - 65  
Código Postal: 111711  
Tel: 3813000  
www.bogotajuridica.gov.co  
Info: Línea 195



Certificado No. SG 2018007982

2310460-FT-086 Versión 01

**BOGOTÁ  
MEJOR  
PARA TODOS**



ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.  
SECRETARÍA AERÓNICA DISTRICTAL

Ahora bien, de forma paralela al estímulo legislativo y reglamentario que ha recibido el uso de la bicicleta como medio de transporte, que conlleva en su uso una serie de beneficios individuales y colectivos, se ha presentado igualmente un incremento de acciones criminales que afectan seriamente la seguridad de los biciusuarios en lo que corresponde a conductas penales que afectan su patrimonio, su integridad personal y la vida misma en los casos más lamentables.

En ese orden de ideas, la creación de un Registro Único Nacional de Bicicletas-RUNB, la obligatoriedad de la marcación de dichos vehículos, el establecimiento de rutas seguras y la posibilidad de imponer medidas sancionatorias encaminadas a desincentivar el hurto y comercialización de partes robadas de bicicletas, son medidas que benefician a los biciusuarios al generar mejorar mejores condiciones de seguridad en sus desplazamientos y mayores controles a las actividades ilegales que les afectan directamente.

Sobre esto último, es de destacar que en cumplimiento del Acuerdo Distrital 558 de 2014 *"Por medio del cual se establece en el Distrito Capital la estrategia "Onda Bici Segura" para el tránsito de ciclistas en grupo o caravanas"* la Secretaría Distrital de Movilidad en conjunto con la Secretaría Distrital de Gobierno y la Policía Metropolitana de Bogotá viene desarrollando desde el año 2016 un programa de acompañamiento encaminado a mejorar las condiciones de seguridad y confianza para quienes conducen bicicleta y que constantemente denuncian problemas de seguridad en tramos específicos de las ciclorrutas.

Igualmente es preciso señalar que en el marco de la estrategia de seguridad en contra del hurto de bicicletas y delitos derivados, el Distrito Capital en el marco de sus competencias como Ente Territorial con Régimen Especial (artículo 322 de la Constitución Política), procedió a la reglamentación del Acuerdo Distrital 674 de 2017 *"Por el cual se establece el Sistema Único Distrital de Registro Administrativo Voluntario de Control y Marcación de Bicicletas en Bogotá, D.C."* y creo mediante el Decreto Distrital 790 de 2018 un Sistema Único Distrital de Registro Administrativo Voluntario de Bicicletas, para combatir el hurto de bicicletas en la ciudad e identificar las bicicletas y sus propietarios y como mecanismo para la identificación, control, monitoreo y mejoramiento de la seguridad de los ciclistas, que facilite realizar denuncias sobre hurtos de bicicletas y que brinde información cuantitativa y cualitativa relacionada con el uso de la bicicleta en el Distrito Capital, con el propósito de identificar las zonas inseguras y las de mayor accidentalidad vial de la ciudad, facilitando así mismo la labor de las autoridades para la devolución de las que han sido recuperadas o inmovilizadas.

Carrera 8 No. 10 - 65  
Código Postal: 111711  
Tel: 3813000  
[www.bogotajuridica.gov.co](http://www.bogotajuridica.gov.co)  
Info: Línea 195



2310460-FT-086 Versión 01

**BOGOTÁ  
MEJOR  
PARA TODOS**

En ese orden de ideas, lo propuesto en el proyecto de ley estimularía notablemente los esfuerzos realizados desde el Distrito Capital para generar condiciones que garanticen la seguridad de los biciusuarios.

Así mismo es importante resaltar que el contenido del proyecto de Ley "Por medio del cual se crean medidas para la protección y seguridad de los biciusuarios en el país y se dictan otras disposiciones" es coherente con una tendencia Global, Nacional y Distrital, que ha propenden por estimular la utilización de la bicicleta como una actividad que genera impacto positivo en la sostenibilidad medioambiental, la movilidad, la salud y el uso apropiado del espacio público; actividad que debe ser protegida y robustecida por las autoridades a través de medidas como las propuestas en el referido proyecto.

Por último, es de destacar que el articulado del proyecto hace parte de la libertad de configuración del Legislador y en éste no se vislumbra impacto negativo en la naturaleza y funciones del Distrito Capital.

#### ANÁLISIS FINANCIERO

Secretaría Distrital de Hacienda

#### ANÁLISIS TÉCNICO

Corresponde hacerlo al sector Coordinador que es la Secretaría Distrital Movilidad.

#### COMENTARIOS Y/O MODIFICACIONES AL ARTICULADO

El proyecto de Ley N° 165/2018 Cámara, fue aprobado en primer debate por parte de la comisión sexta de la Cámara de Representantes y se han realizado proposiciones frente al texto aprobado.

En la etapa del procedimiento legislativo que se encuentra este proyecto de ley solo son relevantes las consideraciones que puedan elaborarse sobre el cumplimiento del principio de unidad de materia y del mantenimiento de este principio en las etapas posteriores del procedimiento.

La Corte Constitucional ha señalado que este principio se consagra expresamente en el artículo 158 de la Constitución, que señala que "todo proyecto de ley debe referirse a una misma materia y serán inadmisibles las disposiciones o modificaciones que no se relacionen con ella.", complementado por el artículo 169 de la misma norma, que señala que "el título de las leyes deberá corresponder precisamente a su contenido".<sup>1</sup>

<sup>1</sup> CORTE CONSTITUCIONAL DE COLOMBIA. Sentencia C-133/2012. M. P. Gabriel Eduardo Mendoza Martelo.



ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.  
SECRETARÍA JURÍDICA DISTRITAL

La Corte Constitucional ha entendido que este principio se traduce en una exigencia para que toda ley tenga correspondencia lógica entre su título con su contenido normativo y, también una relación de conexidad entre las normas que hacen parte del proyecto de ley.

Por lo tanto, la constitución *"le está fijando al Congreso dos condiciones específicas para el ejercicio de la función legislativa: (i) definir con precisión, desde el mismo título del proyecto, cuáles habrán de ser las materias de que se va a ocupar al expedir la ley, y, simultáneamente, (ii) mantener una estricta relación interna, desde una perspectiva sustancial, entre las normas que harán parte de la ley, de manera que exista entre ellas coherencia temática y una clara correspondencia lógica con la materia general de la misma, resultando inadmisibles las modificaciones respecto de las cuales no sea posible establecer esa relación de conexidad. Consecuencia de tales condiciones, sería, entonces, que el Congreso actúa en contravía del principio constitucional de unidad de materia, 'cuando incluye cánones específicos que, o bien [no] encajan dentro del título que delimita la materia objeto de legislación, o bien no guardan relación interna con el contenido global del articulado'."*<sup>2</sup>

Así las cosas, el proyecto de ley N° 165/2018 Cámara cumple con el principio de unidad de materia, ya que el título y el contenido del cuerpo normativo se corresponden y existe una conexidad temática entre los artículos.

En ese orden de ideas se procede a revisar cada uno de sus artículos.

El artículo 1 señala: *"Objeto. El proyecto de ley busca crear medidas de protección y seguridad para los biciusuarios del país, que permita el tránsito y uso seguro de la bicicleta en el territorio nacional."*

No se evidencia inconstitucionalidad en este artículo, puesto que corresponde con el título que se ha dado a este proyecto de ley.

El artículo 2 señala: *"Registro Único Nacional de Bicicletas – RUNB. Créese el Registro Único Nacional de Bicicletas, por medio del cual se recopilará la información relacionada con la identificación de las bicicletas y de partes, su procedencia y el propietario de las mismas."*

*Parágrafo primero: las bicicletas y partes que se encuentre disponibles para ser comercializadas, bien sea de manera física o virtual a través de plataformas de comercio electrónico, así como las bicicletas que circulen por el territorio nacional,*

<sup>2</sup> Ídem.



ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.  
SECRETARÍA JURÍDICA DISTRICTAL

deberán ser inscritas por sus propietarios en el RUNB, el cual generará la identificación electrónica.

El Ministerio de Transporte en coordinación con el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones y, bajo convenios interinstitucionales celebrados con la Policía Nacional, reglamentará la operación del Registro Único Nacional de Bicicletas y designará la entidad o entidades que estarán a cargo de su funcionamiento, además del procedimiento para la marcación de bicicletas.

Parágrafo segundo: las plataformas de comercio electrónico, están obligadas a llevar a cabo la validación de los datos suministrados por los usuarios, así como la identificación, registro y procedencia de las bicicletas y partes que se pretende comercializar por su conducto.

Para estos efectos podrán consultar el RUNB.

Parágrafo tercero: cuando el usuario de la bicicleta fuese un menor de edad, la información que se incluya en el Registro Único Nacional de Bicicletas, será la de su representante legal."

Las proposiciones propuestas solicitan modificar este artículo, así: "Artículo 2º. Registro Único Nacional de Bicicletas – RUNB. Créese el Registro Único Nacional de Bicicletas, por medio del cual se recopilará la información relacionada con la identificación de las bicicletas y de partes, su procedencia y el propietario de las mismas.

Parágrafo primero: Las bicicletas y partes que se encuentren disponibles para ser comercializadas, bien sea de manera física o virtual a través de plataformas de comercio electrónico, así como las bicicletas que circulen por el territorio nacional, deberán ser inscritas por sus propietarios en el RUNB, el cual generará la identificación electrónica.

El Ministerio de Transporte en coordinación con el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones y, bajo convenios interinstitucionales celebrados con la Policía Nacional, reglamentará la operación del Registro Único Nacional de Bicicletas y designará la entidad o entidades que están a cargo de su funcionamiento, además del procedimiento para la marcación de bicicletas.

Parágrafo segundo: Las plataformas de comercio electrónico están obligadas a llevar a cabo la validación de los datos suministrados por los usuarios, así como la identificación, registro y procedencia de las bicicletas y partes que se pretende comercializar por su conducto.

Carrera 8 No. 10 – 65  
Código Postal: 111711  
Tel: 3813000  
www.bogotajuridica.gov.co  
Info: Línea 195



Certificado No. 56 2018007982

2310460-FT-086 Versión 01

**BOGOTÁ  
MEJOR  
PARA TODOS**



ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.  
SECRETARÍA JURÍDICA DISTRITAL

*Para estos efectos podrán consultar el RUNB.*

*Parágrafo tercero. Cuando el usuario de la bicicleta fuese un menor de edad, la información que se incluya en el Registro Único Nacional de Bicicletas, será la de su representante legal."*

Para analizar la constitucionalidad de este artículo, se puede acudir al precedente sentado por la Corte Constitucional, en el que analizó la creación del Registro Único Nacional de Tránsito – RUNT.

En esta sentencia, la Corte Constitucional señaló que la finalidad del registro es recoger información, pero solo aquella que resulte pertinente para los fines que asigna la ley, "razón por la cual a los ciudadanos únicamente puede exigírseles la declaración de aquellos datos que resulten pertinentes a ese propósito, información cuya utilización no puede permitirse a terceros y para finalidades diversas, so pena de incurrir en las faltas disciplinarias y las sanciones correspondientes, por vulneración al habeas data."<sup>3</sup>

Así las cosas, no se evidencia inconstitucionalidad alguna en el contenido de este artículo.

El artículo 3 señala: "Marcación obligatoria de bicicletas. Todas las bicicletas nuevas que se comercialicen a partir del año siguiente a la entrada en vigor de la presente Ley deberán marcarse y registrarse en el Sistema Único Nacional de Registro de Bicicletas para su uso. Esta obligación recaerá en cabeza de los comercializadores de las mismas.

*Parágrafo primero: los propietarios de bicicletas que no se clasifiquen como nuevas, deberán marcar y registrar sus vehículos en un plazo de un año, a partir de la vigencia de la presente Ley.*

*Parágrafo segundo: el Gobierno Nacional hará campañas de sensibilización, instrucción, marcación y registro de las bicicletas y los ciclistas."*

Las proposiciones solicitan modificar este artículo, así:

*"Artículo 3º. Marcación obligatoria de bicicletas. Todas las bicicletas nuevas que se comercialicen a partir del año siguiente a la entrada en vigor de la presente Ley deberán marcarse y registrarse en el Sistema Único Nacional de Registro de Bicicletas*

<sup>3</sup> CORTE CONSTITUCIONAL DE COLOMBIA. Sentencia C-526/2003. M. P. Alfredo Beltrán Sierra.

Carrera 8 No. 10 – 65  
Código Postal: 111711  
Tel: 3813000  
www.bogotajuridica.gov.co  
Info: Línea 195



2310460-FT-086 Versión 01

**BOGOTÁ  
MEJOR  
PARA TODOS**



ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.  
SECRETARÍA JURÍDICA DESTINATA

para su uso. Esta obligación recaerá en cabeza de los comercializadores de las mismas.

*Parágrafo primero. Los propietarios de bicicletas que no se clasifiquen como nuevas, deberán marcar y registrar sus vehículos en un plazo de un año, a partir de la vigencia de la presente Ley.*

*Parágrafo segundo. El Gobierno Nacional hará campañas de sensibilización, instrucción, marcación y registro de las bicicletas y los ciclistas."*

De la lectura de este artículo se desprende que la proposición realizada no debe ser aceptada, toda vez que parece cerrar la puerta a que el Gobierno Nacional es el único que se habilite para realizar campañas de sensibilización, instrucción, marcación y registro de las bicicletas y los ciclistas.

Se sugiere que en desarrollo del procedimiento legislativo se incluya la participación de las entidades territoriales, de modo que estas también puedan llevar a cabo estas campañas.

También se pone en evidencia la necesidad de adicionar el artículo 285 del código penal con la especificación del delito en tratándose de las bicicletas. En efecto, el código penal dice así:

"Artículo 285. Falsedad marcaria

*El que falsifique marca, contraseña, signo, firma o rúbrica usados oficialmente para contrastar, identificar o certificar peso, medida, calidad, cantidad, valor o contenido, o los aplique a objeto distinto de aquel a que estaba destinado, incurrirá en prisión de dieciséis (16) a noventa (90) meses y multa de uno punto treinta y tres (1.33) a treinta (30) salarios mínimos legales mensuales vigentes.*

*Si la conducta se realiza sobre sistema de identificación de medio motorizado, la pena será de sesenta y cuatro (64) a ciento cuarenta y cuatro (144) meses de prisión y multa de uno punto treinta y tres (1.33) a treinta (30) salarios mínimos legales mensuales vigentes."*

Se hace entonces necesario que se incluya una referencia a las bicicletas para así brindar una protección integral a los biciusuarios. Por lo demás, no se evidencia inconstitucionalidad alguna.

El artículo 4 señala: "Programa bicisegura. El Ministerio de Transporte con el apoyo de la Policía Nacional, la Fiscalía General de la Nación, y las entidades territoriales,

Carrera 8 No. 10 - 65  
Código Postal: 111711  
Tel: 3813000  
www.bogotajuridica.gov.co  
Info: Línea 195



Certificado No. SG 2018007982

2310460-FT-086 Versión 01

BOGOTÁ  
MEJOR  
PARA TODOS

16

5



ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.  
SECRETARÍA JURÍDICA DISTRITAL

crearán el programa "BICISEGURA" que permitirá la identificación de las zonas inseguras y de mayor accidentalidad vial para biciusuarios en el país, y coordinará acciones para reducir la inseguridad y la ocurrencia de siniestros viales que involucren bicicletas.

*Parágrafo: Las agrupaciones de biciusuarios harán parte del proceso de formulación e implementación del programa, realizando sus aportes al mismo desde su experiencia en las vías."*

De la lectura de este artículo se desprende que respeta y desarrolla la autonomía de las entidades territoriales<sup>4</sup>,

Para garantizar la participación ciudadana es necesario establecer un sistema eficiente y controlado que permita que los aportes que esta haga sean tenidos en cuenta en tiempo.

Por lo demás, no se evidencia inconstitucionalidad alguna.

El artículo 5 señala:

*"Programa rutas seguras. La Policía Nacional en coordinación con las entidades territoriales diseñará y creará rutas vigiladas por la Policía, por la (SIC) cuales los biciusuarios puedan circular con la protección de agentes de la Policía. Se dará prioridad especial a estas rutas en las horas de mayor tránsito de biciusuarios y las que se encuentren cerca a centros educativos.*

*Parágrafo: Como parte del programa de rutas seguras, la Policía Nacional podrá utilizar instrumentos tecnológicos para realizar la vigilancia de estas rutas en tiempo real."*

De la lectura de este artículo se desprende que respeta y desarrolla la autonomía de las entidades territoriales<sup>5</sup>, toda vez que por tratarse de un artículo que establece la implementación de una política pública es necesario que las entidades territoriales cuenten con un espacio que garantice su participación activamente.

El artículo 6 señala:

<sup>4</sup> Al respecto puede verse CORTE CONSTITUCIONAL DE COLOMBIA. Sentencia C-517/1992. M. P. Ciro Angarita Barón Y ROBLEDO SILVA, Paula. La autonomía municipal en Colombia. Universidad Externado de Colombia. Bogotá. 2010. Págs. 61 y ss.

<sup>5</sup> Al respecto puede verse CORTE CONSTITUCIONAL DE COLOMBIA. Sentencia C-517/1992. M. P. Ciro Angarita Barón Y ROBLEDO SILVA, Paula. Ob. Cit. Págs. 61 y ss.

Carrera 8 No. 10 - 65  
Código Postal: 111711  
Tel: 3813000  
www.bogotajuridica.gov.co  
Info: Línea 195



Certificado No. SG 2018007982

2310460-FT-086 Versión 01

**BOGOTÁ  
MEJOR  
PARA TODOS**



ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.  
SECRETARÍA JURÍDICA DISTRITAL

*"Denuncia de hurto de bicicletas. La Policía Nacional en coordinación con la Fiscalía General de la Nación creará y/o adoptará (SIC) el portal de denuncias y APP, para facilitar, priorizar y agilizar la recepción de denuncias sobre hurto de bicicletas."*

De la lectura de este artículo no se desprende inconstitucionalidad alguna, no obstante, como se hace referencia a una APP (se entiende que es una aplicación que puede incorporarse tanto en un sistema operativo Android o Mac Os) no obstante la norma debe ser lo más clara posible para el ciudadano promedio, razón por la cual hay que especificar a qué se hace referencia con esa sigla.

En todo caso se sugiere que sean las entidades (Policía Nacional y Fiscalía) las que determinen el medio o desarrollo tecnológico adecuado para cumplir con lo dispuesto en el referido artículo.

El artículo 7 señala: *"Seguros todo riesgo. El Gobierno Nacional promoverá y propiciará la utilización de seguros completos llamados todo riesgo para las bicicletas. Para ello deberá coordinará (SIC) con el gremio de empresas aseguradoras que las tarifas de dichas pólizas sean acordes al monto por el cual se asegura la bicicleta."*

De la lectura de este artículo no se desprende inconstitucionalidad alguna.

El artículo 8 señala: *"Sanciones. Toda persona natural o jurídica que comercie con bicicletas hurtadas o partes de bicicletas hurtadas o que incumpla con las disposiciones consignadas en la presente Ley, podrá ser sancionado administrativamente, sin perjuicio de las sanciones penales a que haya lugar."*

*Parágrafo. La Superintendencia de Industria y Comercio reglamentará el régimen sancionatorio administrativo a que se refiere el presente artículo"*

Las proposiciones solicitan modificar el artículo, así:

*"Sanciones. Toda persona natural o jurídica que comercie con bicicletas hurtadas o partes de bicicletas hurtadas o que incumpla con las disposiciones consignadas en la presente Ley, podrá ser sancionado administrativamente, sin perjuicio de las sanciones penales a que haya lugar."*

*Parágrafo. La Superintendencia de Industria y Comercio reglamentará el régimen sancionatorio administrativo a que se refiere el presente artículo"*

De la lectura del artículo no se desprende inconstitucionalidad alguna. Sin embargo, este artículo debe cambiar si se incluye la referencia al delito de falsedad marcaría en el artículo 3, toda vez que se trataría de un delito y no sería competencia de la Superintendencia de Industria y Comercio establecer el régimen sancionatorio.

Carrera 8 No. 10 – 65  
Código Postal: 111711  
Tel: 3813000  
www.bogotaJuridica.gov.co  
Info: Línea 195



Certificado No. SG 2018007982

2310460-FT-086 Versión 01

BOGOTÁ  
MEJOR  
PARA TODOS



ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.  
SECRETARÍA JURÍDICA DISTRITAL

### ¿GENERA GASTOS ADICIONALES?

SI \_\_\_\_\_ NO \_\_\_\_\_ con base en lo expuesto en el acápite de análisis financiero.

VALORACIÓN DEL GASTO. En caso de ser afirmativa la respuesta de generación de gastos. Indique ese gasto adicional a que corresponde.

Pueden ser atendidas por el Presupuesto del Sector, de no serlo, indicar cual  
SI \_\_\_\_\_ NO \_\_\_\_\_

### IMPACTO DEL PROYECTO

APOYA la iniciativa legislativa:

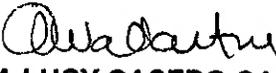
SI \_\_\_\_\_ TOTAL \_\_\_\_\_ PARCIAL \_\_\_\_\_

PROPOSICIONES PARA LOS ARTÍCULOS:

SE ADJUNTA PROPOSICIONES SUGERIDAD SI \_\_\_\_\_ NO

Atentamente,

  
GLORIA EDITH MARTÍNEZ SIERRA  
Subsecretaria Jurídica

  
ANA LUCY CASTRO CASTRO  
Directora Distrital de Doctrina y  
Asuntos Normativos

Proyectó: Fernando Pachón Piñero  
Revisó: Ana Lucy Castro Castro  
Aprobó: Gloria Edith Martínez Sierra

Carrera 8 No. 10-65  
Código Postal: 111711  
Tel: 9813000  
[www.bogotajuridica.gov.co](http://www.bogotajuridica.gov.co)  
Info: Línea 195



Certificado No. SG 2018007982

2310460-FT-086 Versión 01

**BOGOTÁ  
MEJOR  
PARA TODOS**