

Bogotá, D. C., mayo de 2025

Señores

MESA DIRECTIVA

Comisión Sexta Constitucional Permanente

Cámara de Representantes

Ciudad

Asunto: Informe de Ponencia Positiva para Segundo Debate del Proyecto de Ley No. 303 de 2024 *“Por medio de la cual se adoptan medidas para la protección de los ciclistas y peatones y se dictan otras disposiciones”*.

En cumplimiento de la designación que nos hiciere la Mesa Directiva de la Comisión Sexta de la Honorable Cámara de Representantes, y de conformidad con los artículos 150, 153 y 156 de la Ley 5ª de 1992, de la manera más atenta y dentro del término establecido para tal efecto, procedemos a rendir informe de PONENCIA POSITIVA para segundo debate al Proyecto de Ley No. 303 de 2024, *“Por medio de la cual se adoptan medidas para la protección de los ciclistas y peatones y se dictan otras disposiciones”*.



JULIÁN DAVID LÓPEZ TENORIO
Coordinador Ponente



HERNANDO GONZÁLEZ
Ponente

INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 303 DE 2024 CÁMARA

1. OBJETO DEL PROYECTO DE LEY.

La presente iniciativa tiene como objeto establecer acciones orientadas a la protección de ciclistas y peatones en las vías del territorio nacional. En este sentido, se propone una articulación entre las autoridades territoriales —departamentales, municipales y distritales— y el sector privado, con el fin de crear condiciones que garanticen una infraestructura vial segura para estos actores.

Entre dichas condiciones se incluyen la construcción de andenes, ciclorrutas, la adecuada señalización, entre otras medidas. Asimismo, se establece como responsabilidad de las autoridades territoriales la formulación e implementación de un Plan Maestro de Ciclocaminabilidad, el cual deberá ser debidamente incorporado en los Planes de Ordenamiento Territorial (POT), Planes Básicos de Ordenamiento Territorial (PBOT) o Esquemas de Ordenamiento Territorial (EOT), según corresponda.

Estas acciones deberán estar alineadas con las políticas públicas definidas por el Gobierno nacional, en el marco del Programa Nacional de Fomento al Uso de la Bicicleta, la Política Nacional de Movilidad Urbana y Regional, la Estrategia Nacional de Movilidad Activa y el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022–2031. A través de estos instrumentos se desarrollarán planes, programas y proyectos orientados a la educación vial y a la divulgación de normas de seguridad y protección para los usuarios de la bicicleta y los peatones.

Asimismo, este proyecto de ley también tiene por objeto modificar los tipos penales de omisión de socorro (artículo 131 de la Ley 599 de 2000) y de homicidio culposo agravado para incluir condiciones de mayor punibilidad en los eventos donde se presenten siniestros viales donde las víctimas sean actores viales vulnerables como los ciclistas y peatones. Por otro lado, se establece la eliminación y reducción de los beneficios judiciales y administrativos (condena de ejecución condicional, la libertad condicional, las medidas de aseguramiento no privativas de la libertad, entre otras), para quienes estén siendo investigados o procesados penalmente por estos hechos.

2. TRÁMITE DEL PROYECTO DE LEY

El proyecto, de iniciativa de los honorable Representante Héctor David Chaparro Chaparro, honorable Representante Néstor Leonardo Rico, honorable Representante Germán Rogelio Roza Anís, honorable Representante Carlos Felipe Quintero Ovalle, honorable Representante Andrés Eduardo Forero Molina, honorable Representante Leonardo de Jesús

Gallego Arroyave, honorable Representante Álvaro Henry Monedero Rivera, honorable Representante Hugo Alfonso Archila Suárez, honorable Representante Ingrid Marlen Sogamoso Alfonso, honorable Representante Julián Peinado Ramírez, honorable Representante Juan Camilo Londoño Barrera, honorable Representante Julián David López Tenorio, radicado en la Secretaría General de Cámara el día 9 de noviembre de 2024, asignándole el número 302 de 2024 Cámara y publicado en la Gaceta del Congreso número 1528 de 2024.

A través del C.S.C.P. 3.6-815-2024 de fecha 21 de noviembre de 2024 la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la Honorable Cámara de Representantes me designó ponente coordinador del mencionado proyecto de ley, junto con el Representante Hernando González.

En sesión del 19 de marzo de 2025 fue discutido y aprobado con modificaciones la ponencia para primer debate del proyecto de ley. La mesa directiva designó como ponentes para segundo debate a los mismos congresistas.

Para la elaboración del presente proyecto se solicitaron conceptos al Ministerio de Transporte, a la Agencia Nacional de Seguridad Vial, al Ministerio de Justicia y del Derecho, y al Consejo Superior de Política Criminal. De igual forma, se solicitó concepto a la Unidad Coordinadora de Asistencia Técnica Legislativa del Congreso de la República, con el fin de contar con claridad respecto al trámite legislativo aplicable.

No obstante, al momento de la radicación de esta ponencia, ninguna de las entidades y dependencias mencionadas ha remitido concepto alguno.

3. ANTECEDENTES DEL PROYECTO DE LEY

En los antecedentes podemos encontrar que cursó en la Honorable Cámara de Representantes el Proyecto de Ley No. 246 de 2020, *“Por medio de la cual se crean medidas para la protección y seguridad de los ciclistas en el país y se dictan otras disposiciones.”* presentada por los H.S. Carlos Eduardo Guevara villabón , H.S. Aydee lizarazo cubillos , H.S. Manuel Antonio Virgüez Piraquive , H.S. Andrés García Zuccardi , H.S. Alejandro Corrales Escobar H.R. Irma Luz Herrera Rodríguez , H.R. Jezmi Lizeth Barraza Arraut , H.R. Jorge Enrique Benedetti Martelo , H.R. Luvi Katherine Miranda Peña , H.R. Juan Carlos Lozada Vargas , H.R. Esteban Quintero Cardona , H.R. Alejandro Alberto Vega Pérez , H.R. Elizabeth Jay-Pang Díaz , H.R. Rodrigo Arturo Rojas Lara, la cual no prosperó en su primer debate.

Posteriormente para el 2021 se presentó el proyecto de Ley 514 de 2021, cuyo autor es el H.S. Andrés García Zuccardi, el cual llevaba por título *“Por medio de la cual se establece el día nacional en recuerdo a ciclistas víctimas de accidentes viales”* y fue archivado por tránsito de legislatura.

4. CONTENIDO DEL PROYECTO DE LEY

El presente proyecto de ley tiene como objetivo brindar mayores garantías concretas para los ciclistas y peatones, iniciando con infraestructura óptima y necesaria para estos actores viales con esto incentivando a el uso de la bicicleta como medio de transporte y para los deportistas y peatones tranquilidad para su práctica deportiva, toda vez que en los últimos años ha sido severamente golpeados, afectando la confianza de estos para llevar a cabo la práctica deportiva o simplemente movilizarse a sus trabajos e instituciones educativas. Ahora bien, estando en sintonía con el aumento punitivo, el cual es necesario buscando la disminución de las acciones temerarias que se han presentado y con esto mejorar un impacto favorable y concreto para la seguridad vial de los ciclistas.

5. FUNDAMENTO JURÍDICO Y CIFRAS

El Congreso de la República en ejercicio de sus facultades constitucionales y legales, en especial, las conferidas en el artículo 150 de la Constitución Política de Colombia, busca establecer por medio de esta Ley proteger y fomentar el cuidado con los ciclistas.

Los datos más recientes presentados por Medicina Legal¹, muestran que los índices de accidentalidad en Colombia son verdaderamente preocupantes. Según estos datos, en Colombia la cifra de siniestros de tránsito para 2023 dejaron 8.546 personas fallecidas (1.471 mujeres, 6.967 hombres y 2 indeterminados), representando el 28.7% del total de muertes violentas en el país. De esta cifra, 2.411 casos se presentaron en una población joven entre los 18 y 28 años. Si miramos las cifras por capitales, en el caso de Boyacá la siniestralidad vial es preocupante, pues para el 2023 las muertes violentas por accidentes de tránsito representaron el 44.8% del total de los casos.

Frente al año 2022, se presentó un incremento de 139 casos, es decir un 1.67%, situación que preocupa si se tiene en consideración que hasta febrero de 2024 ya se tenían 1.255 casos de muertes violentas por eventos de transporte.

Ahora, frente a los casos de lesiones no fatales, durante el 2023 se presentaron 29.495 (18.253 hombres y 11.242 mujeres) casos de lesiones en eventos de transporte, siendo la tercera causa de mayor número de lesiones a nivel nacional según Medicina Legal. En lo corrido del 2024, hasta el mes de febrero se tenía una cifra de 2.641 casos de lesiones no fatales en eventos de transporte, cifra que a pesar de ser menor a la de 2023, sigue siendo alta.

¹Tomado de:

https://www.medicinalegal.gov.co/documents/20143/879499/Boletin_diciembre_2023_.pdf

² Tomado de:

https://www.medicinalegal.gov.co/documents/20143/1003294/Boletin_febrero_2024.pdf

Según la Agencia Nacional de Seguridad Vial - ANSV, en respuesta a cuestionario de citación a debate de Control Político (Proposición No. 38 de 2023³), *“La siniestralidad vial es un problema de salud pública por ser la segunda causa de muerte violenta en el país. Situación que afecta en mayor magnitud al segmento juvenil del país. Por tercera década consecutiva los siniestros de tránsito fueron la principal causa de mortalidad para los niños y jóvenes entre 10 y 24 años en Colombia (Organización Panamericana de la Salud, 2021). La población joven tiene mayor tasa de mortalidad por siniestralidad vial y es más acentuado en los varones, tanto en ciudades principales como en municipios de menos de 500.000 habitantes.”*

La misma entidad entre 2009 y 2023 indica que se ha presentado un incremento exponencial de los actores viales – ciclistas fallecidos en las vías, pasando de 361 casos en 2017 a 448 en 2023, es decir un incremento del 24%⁴.

		Fallecidos por Actor Vial						
UsuarioVia		2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
	Peatón	1.719	1.539	1.660	1.128	1.566	1.799	1.772
	Sin Información	319	559	214	336	47	44	8
	Usuario de bicicleta	361	388	414	433	471	453	448
	Usuario de moto	3.234	3.126	3.455	2.908	4.312	4.914	5.213
	Usuario de otros	26	23	47	37	31	65	43
	Usuario de V.Individual	514	559	554	390	565	632	601
	Usuario T.Carga	146	184	188	138	182	219	202
	Usuario T.Pasajeros	171	98	101	88	96	138	118

Datos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial- cifras preliminares

Las cifras son mucho más preocupantes cuando se revisan las cifras finales, donde se evidencia que entre el 2009 y el 2022 murieron 5.428 personas, es decir un promedio al año de 387.7.

³Tomado de:

<https://www.camara.gov.co/comision/comision-sexta-o-de-transportes-y-comunicaciones/control-politico#menu>

⁴Tomado de: <https://ansv.gov.co/es/observatorio/estadisticas/historico-victimas>

Fallecidos por Actor Vial

UsuarioVia	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
 Peatón	1.742	1.738	1.654	1.690	1.788	1.749	1.821	1.857	1.790	1.764	1.747	1.229	1.607	1.866
 Sin Información	145	84	79	139	95	209	248	218	296	257	56	123	25	11
 Usuario de bicicleta	394	333	352	300	313	342	380	379	375	428	431	456	480	465
 Usuario de moto	2.167	2.144	2.253	2.383	2.678	2.893	3.267	3.758	3.374	3.458	3.666	3.140	4.436	5.051
 Usuario de otros	370	217	264	186	282	277	20	38	28	28	37	30	29	65
 Usuario de V.Individual	579	642	448	511	481	521	594	591	530	603	578	422	574	646
 Usuario T.Carga	93	18	102	121	113	128	136	172	150	193	199	147	185	222
 Usuario T.Pasajeros	257	242	283	158	178	177	139	145	176	118	112	94	98	143

Datos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial- cifras finales

Por Departamento las cifras son las que siguen:

Departamento	Departamento						
	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Antioquia	51	41	52	49	57	37	40
Arauca	2	3	3	5	4	2	5
Archipelago San Andres, Providencia Y Santa Catalina			1				
Atlantico	2	9	4	6	5	15	13
Bogota Dc	56	52	62	67	81	99	76
Bolivar	5		8	9	3	8	12
Boyaca	17	20	16	19	27	23	11
Caldas	14	11	7	8	9	6	6
Caqueta	2			1			1
Casanare	3	7	4	9	12	6	4
Cauca	8	8	11	10	6	13	9
Cesar	10	14	15	10	14	20	13
Cordoba	7	9	9	6	5	11	15
Cundinamarca	44	51	56	56	79	50	64
Guaviare				2	1		1
Huila	8	7	8	6	7	10	9
La Guajira	2	2	8	1	1	5	2
Magdalena	6	5	11	5	11	3	10
Meta	10	19	5	11	18	14	23
Narino	5	14	8	6	6	10	12
Norte Santander	8	6	4	7	13	10	10
Putumayo			2	1	2	1	2
Quindio	5	6	10	12	12	6	6
Risaralda	8	14	9	11	10	16	15
Santander	12	17	16	21	10	11	7
Sucre	5	2	1	1	1	4	3
Tolima	9	20	15	7	19	16	24
Valle Del Cauca	62	50	70	87	57	57	55
Vichada					1		
Total	361	388	414	433	471	453	448

Datos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial- cifras preliminares

En cuanto a cifras de lesionados se tienen desde el 2009 hasta el 2023 cerca de 265.812 personas que resultaron heridas en siniestros viales. De esa cifra 19.049 fueron ciclistas.

Departamento	Departamento								Total
	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	
Amazonas	24	29	22	30	18	18	14	20	175
Antioquia	5.073	4.454	4.847	4.657	1.534	2.987	3.296	3.454	30.302
Arauca	209	236	225	173	96	157	159	207	1.462
Archipiélago San Andres, Providencia Y Santa Catalina	107	51	32	54	21	34	45	31	375
Atlántico	1.928	1.810	1.675	1.666	562	1.061	1.443	1.421	11.566
Bogotá Dc	7.249	7.201	7.728	6.971	3.014	5.020	6.300	6.295	49.778
Bolívar	918	1.025	976	1.027	341	553	863	951	6.654
Boyacá	1.167	1.033	1.008	903	356	639	978	1.040	7.124
Caldas	1.248	1.108	1.025	1.016	276	705	1.010	1.028	7.416
Caquetá	121	115	135	131	43	109	230	301	1.185
Casanare	602	709	525	637	347	320	623	582	4.345
Cauca	861	719	759	734	245	359	574	573	4.824
Cesar	842	741	642	609	231	407	667	640	4.779
Chocó	100	92	74	70	19	44	61	64	524
Córdoba	881	698	694	591	186	452	598	587	4.687
Cundinamarca	2.569	1.859	2.074	2.047	1.067	1.638	2.672	2.601	16.527
Departamento Sin Asignar						7	8	24	39
Guainía	28	46	35	16	4	9	12	28	178
Guaviare	21	20	19	18	12	13	42	66	211
Huila	1.103	1.054	928	836	321	514	791	818	6.365
La Guajira	194	216	219	190	84	119	212	206	1.440
Magdalena	690	560	516	486	163	307	550	538	3.810
Meta	1.103	955	886	877	440	612	874	848	6.595
Nariño	1.791	1.767	1.334	1.168	680	784	889	830	9.243
Norte Santander	1.069	862	908	756	234	429	709	884	5.851
Putumayo	142	158	115	145	43	126	109	121	959
Quindío	1.217	1.076	1.053	803	224	437	629	567	6.006
Risaralda	2.149	1.938	1.802	1.480	433	783	797	901	10.283
Santander	3.277	2.251	2.261	2.109	743	1.197	1.741	1.900	15.479
Sucre	271	248	244	235	56	124	205	210	1.593
Tolima	2.643	2.191	2.012	1.794	934	1.450	1.726	1.700	14.450
Valle Del Cauca	5.594	4.866	4.743	4.578	1.730	2.945	3.401	3.666	31.523
Vaupés				5	1	5	5	3	19
Vichada	40		1				2	2	45
Total	45.231	40.088	39.517	36.812	14.458	24.364	32.235	33.107	265.812

Datos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial- cifras finales

Departamento	Departamento								Total
Departamento	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Total
Amazonas			1						1
Antioquia	187	180	213	200	78	132	143	124	1.257
Arauca	4	9	9	11	7	5	5	16	66
Archipelago San Andres, Providencia Y Santa Catalina	2				1	2			5
Atlantico	97	95	83	111	45	84	86	59	660
Bogota Dc	789	915	1.000	1.006	611	836	885	827	6.869
Bolivar	34	34	44	35	22	26	34	43	272
Boyaca	106	107	125	116	54	69	94	86	757
Caldas	50	38	40	45	17	40	36	29	295
Caqueta	5	1		4	3	3	3	2	21
Casanare	35	35	30	37	12	10	20	18	197
Cauca	40	41	48	38	12	15	18	15	227
Cesar	58	41	61	54	19	16	28	27	304
Choco	1	2	2	1	1				7
Cordoba	57	45	31	30	6	20	18	21	228
Cundinamarca	205	169	244	274	164	214	344	303	1.917
Departamento Sin Asignar						2	2	2	6
Guainia		3	1	1		1		1	7
Guaviare	3	3	3	5	1		5	4	24
Huila	32	36	34	44	24	16	18	24	228
La Guajira	6	3	11	8	4	2	5	5	44
Magdalena	53	56	48	48	14	12	43	32	306
Meta	82	64	65	84	35	50	60	42	482
Narino	53	51	60	44	28	28	25	24	313
Norte Santander	41	22	39	31	12	29	25	39	238
Putumayo	1			10			1	1	13
Quindio	60	58	50	36	11	15	22	27	279
Risaralda	99	58	91	62	23	37	27	38	435
Santander	100	95	116	82	39	50	55	57	594
Sucre	11	6	6	6	1	2	3	1	36
Tolima	110	111	105	101	61	56	79	61	684
Valle Del Cauca	426	378	361	364	113	180	213	240	2.275
Vaupes								1	1
Vichada	1								1
Total	2.748	2.656	2.921	2.888	1.418	1.952	2.297	2.169	19.049

Datos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial- cifras finales

BOYACÁ:

De acuerdo con cifras de la Agencia Nacional de Seguridad Vial durante el 2023 en Boyacá fallecieron 236 personas como consecuencia de Siniestros Viales, siendo el Departamento 17 con mayor número de muertes durante ese año.

Departamento

Departamento	2023	Total
Antioquia	1.116	1.116
Valle Del Cauca	872	872
Cundinamarca	687	687
Bogota Dc	629	629
Santander	423	423
Tolima	359	359
Meta	327	327
Huila	323	323
Cordoba	321	321
Cesar	317	317
Bolivar	305	305
Atlantico	299	299
Cauca	292	292
Norte Santander	291	291
Narino	267	267
Magdalena	254	254
Boyaca	236	236
Casanare	180	180
Risaralda	179	179
Caldas	152	152
Sucre	131	131
La Guajira	125	125
Quindio	108	108
Putumayo	99	99
Arauca	84	84
Caqueta	82	82
Choco	29	29
Guaviare	21	21
Archipelago San Andres, Providencia Y Santa Catalina	18	18
Vichada	13	13
Amazonas	3	3
Departamento Sin Asignar	2	2
Guainia	1	1
Vaupes	1	1
Total	8.546	8.546

Datos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial- cifras finales

En cuanto a ciclistas, se tiene que para el 2023 a nivel nacional fallecieron un total de 462 personas, de las cuales 13 fueron en Boyacá, lo que deja al departamento en el top 10 de territorios donde más fallecieron ciclistas en ese año.

Departamento	2023	Total
Bogotá Dc	73	73
Cundinamarca	68	68
Valle Del Cauca	56	56
Antioquia	41	41
Tolima	24	24
Meta	23	23
Córdoba	17	17
Atlántico	15	15
Risaralda	15	15
Boyacá	13	13
Cesar	13	13
Bolívar	12	12
Nariño	12	12
Huila	11	11
Magdalena	11	11
Norte Santander	10	10
Cauca	9	9
Santander	8	8
Caldas	7	7
Quindío	6	6
Arauca	5	5
Casanare	4	4
Sucre	3	3
La Guajira	2	2
Putumayo	2	2
Caquetá	1	1
Guaviare	1	1
Total	462	462

Datos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial- cifras finales

En el histórico de cifras se logra evidenciar la gravedad de la situación de seguridad vial. Entre el 2009 y el 2023 han fallecido 2.844 personas en el Departamento. En ese mismo periodo se tiene que 256 fueron ciclistas.

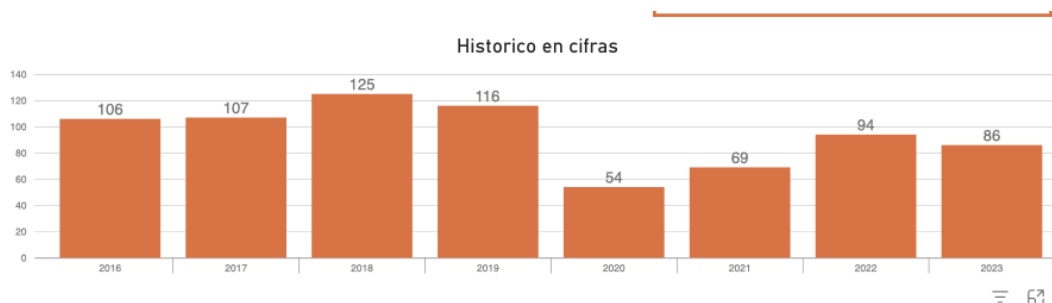


Matriz Mes Año

Mes de ocurrencia	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
01.Enero	1	1			1	1		2	2	1	4	1	4	3	1
02.Febrero		2	2	2	2			3	4	1	2	1		2	3
03.Marzo	2	1	1		1	1		2	1	3	1	2		4	
04.Abril	4		1		3			2	1	2	3		1	3	4
05.Mayo	2	2	2					1	2				3	3	1
06.Junio		2	2		2			2	2	1	1	2	1	1	
07.Julio	1	1	2				1	1	2	2	1	1	5	1	2
08.Agosto	1	2	2	1			1	1	1	1	2	3	4	2	3
09.Sepiembre	1	2	3	1	1		1		2	3	1	4	4	5	
10.Octubre	1	2	1	1	1	1	2	1	1	1			1	1	1
11.Noviembre	2			1	1	3	2		2	4	2	1	1	2	4
12.Diciembre		1		1	2	2		2	1	1	1	3	2	1	2

Datos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial- cifras finales

En cuanto a lesionados las cifras son más altas. Se tiene que en ese periodo de 15 años han resultado heridas cerca de 7.124 personas de los cuales 757 fueron ciclistas.



Matriz Mes Año

Mes de ocurrencia	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
01.Enero	7	9	13	8	6	6	4	9
02.Febrero	12	11	10	11	11	2	10	9
03.Marzo	13	9	15	7	4	5	9	8
04.Abril	14	8	8	11	4	5	9	5
05.Mayo	7	10	14	9	2	5	6	8
06.Junio	4	13	6	12	4	3	12	5
07.Julio	4	9	5	10	7	7	8	5
08.Agosto	9	6	15	13	4	6	13	2
09.Septiembre	12	9	5	10	3	10	3	12
10.Octubre	11	12	11	13	3	4	6	11
11.Noviembre	10	9	11	8	3	5	6	4
12.Diciembre	3	2	12	4	3	11	8	8

Datos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial- cifras finales

Por su parte, en Boyacá según cifras preliminares de 2024, han muerto 137 personas en siniestros viales, de las cuales 9 fueron ciclistas, esto es casi un 10% de los casos. Cifra que representa un incremento del 200% respecto al mismo periodo del año pasado.

UsuarioVia	Año 2023	Año 2024	Variacion	V%
Usuario de moto	53	77	24	45,28 %
Usuario de bicicleta	3	9	6	200,00 %
Usuario de V.Individual	24	25	1	4,17 %
Usuario T.Pasajeros	3	4	1	33,33 %
Usuario de otros	1	1	0	0,00 %
Usuario T.Carga	7	1	-6	-85,71 %
Peatón	28	20	-8	-28,57 %
Total	119	137	18	15,13 %

Datos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial- cifras año en curso

En lo que refiere a personas lesionadas se tienen cifras del 2024 de 587 actores viales lesionados, de los cuales 44 fueron ciclistas, misma cifra que se tenía para el 2023.

UsuarioVia	Año 2023	Año 2024	Variacion	V%
Usuario de moto	212	294	82	38,68 %
Peatón	118	128	10	8,47 %
Usuario de otros	1	3	2	200,00 %
Usuario de bicicleta	44	44	0	0,00 %
Usuario T.Pasajeros	23	23	0	0,00 %
Sin Información	1		-1	-100,00 %
Usuario T.Carga	13	5	-8	-61,54 %
Usuario de V.Individual	107	90	-17	-15,89 %
Total	519	587	68	13,10 %

Datos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial- cifras año en curso

Un dato que llama poderosamente la atención es que en la matriz de colisión se evidencia que los siniestros donde se ven afectados los ciclistas se presentan mayoritariamente con motocicletas, vehículos de transporte particular, de carga y de pasajeros.

Matriz de colisión

Usuario/Via	Bicicleta	Maq. industrial	Motocicleta	No aplica	Objeto fijo	Sin info.	Transporte de carga	Transporte de pasajeros	Transporte individual	Total
Peatón	1		3			1	5		10	20
Usuario de bicicleta			2		1		3	1	2	9
Usuario de moto		1	7	8	33		10	4	14	77
Usuario de otros				1						1
Usuario de V.Individual			15		3	2	3		2	25
Usuario T.Carga				1						1
Usuario T.Pasajeros				4						4
Total	1	1	12	29	37	3	21	5	28	137

Datos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial- cifras preliminares

De otra parte, según la ADRES, en 2017 los carros fantasmas produjeron un número de afectados de 99.836 personas, principalmente en Bogotá D.C (18.511 víctimas), Atlántico (17.312), Valle (14.993), Córdoba (7.832) y Magdalena (6.444)⁵. Más recientemente, la misma entidad ha mencionado que tan solo en el mes de enero de 2024 se radicaron 59.406 reclamaciones por accidentes de tránsito ocasionados por vehículos no identificados o sin póliza SOAT, eventos catastróficos de origen natural, eventos terroristas y los demás eventos aprobados por el Ministerio de Salud⁶. Del total de reclamaciones radicadas el 99.85% son por accidentes de tránsito, donde el 52,27% corresponden a vehículos fantasmas, que en representan \$53.134 millones.

Los datos más recientes presentados por Medicina Legal, muestran que los índices de accidentalidad en Colombia son verdaderamente preocupantes. Según estos, en Colombia la cifra de accidentes de tránsito “supera los 60 mil fallecidos en la última década, siendo los actores vulnerables de la vía –peatones, usuarios de la bicicleta y motociclistas- los más afectados representando, en la actualidad, más del 80% de las víctimas sobre el total de los casos”⁷.

⁵Tomado de: <https://servicios.adres.gov.co/Todas-Las-Noticias/Post/6049/Las-víctimas-de-carros-fantasmas-le-costaron-al-Estado-156-610-millones-en-2017>

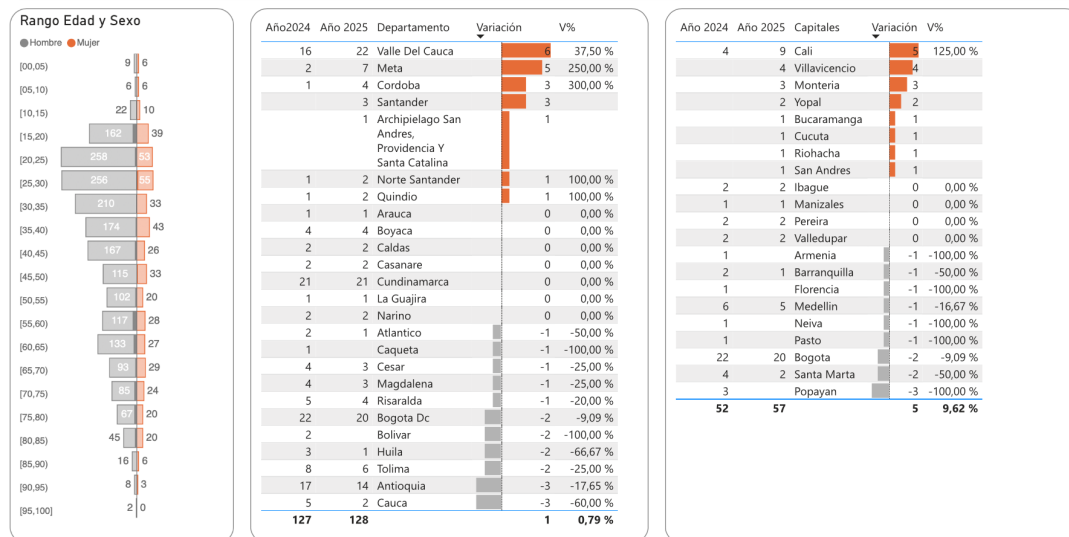
⁶Tomado de: <https://www.rcnradio.com/colombia/mas-del-52-de-las-reclamaciones-ante-la-adres-fueron-de-accidentes-por-vehiculos-fantasma>

⁷ Grupo Centro de Referencia Nacional sobre Violencia (GCRNV), dependencia de la Subdirección de Servicios Forenses del Instituto de Medicina Legal. Forensis, 2018.

Ahora bien, en lo corrido de 2025 se han presentado siniestros viales donde 128 ciclistas han perdido la vida y 432 han resultado heridos. Estas cifras representan una variación al alza respecto de las cifras reportadas para 2024. Donde el mayor número de casos se presenta en el valle del cauca.



Datos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial



Datos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial

Ante ese grave y creciente panorama de siniestralidad vial se hace necesario incentivar la estructuración de una ley que penalice más fuertemente en Colombia, el hecho de dejar abandonado una víctima o el conducir un vehículo automotor bajo los efectos de sustancias psicoactivas (alcohol y/o sustancias alucinógenas) y/o con exceso de velocidad, como quiera que los procesos administrativos y pedagógicos no han logrado generar un impacto social y reducción de siniestralidad de manera eficiente, y por ello no se ha logrado generar conciencia en el imaginario colectivo, en el sentido que los procedimientos con sanciones pecuniarias no han resuelto de fondo la irresponsabilidad y falta de cultura vial. Aunado al hecho de que la configuración de los tipos penales de homicidio culposo pocas veces logra generar condenas ejemplares y efectivas para este tipo de actuaciones y que permitan que los actores viales asuman un correcto abordaje de las normas de tránsito, como quiera que la mayoría de siniestros viales, son causados por fallas humanas y que es muy bajo el porcentaje que se producen por factores mecánicos.

De las cifras expuestas se puede afirmar que los controles viales y las campañas de prevención actuales, no han logrado el efecto deseado de reducción de muertes y lesiones y por el contrario día a día la intolerancia en la vía hace que se produzcan mayores cifras de siniestros (algunos de manera deliberada), pues la laxitud normativa ha permitido que los infractores utilicen las mismas normas para evitar condenas o acceder a beneficios y subrogados y evitar la sanción penal a la que son acreedores.

Colombia y el mundo han visto un creciente incremento del uso de la bicicleta como medio principal de transporte. De acuerdo con la encuesta de la multinacional Ipsos, el uso de la bicicleta se ha vuelto más frecuente en Colombia, al menos 37% de los adultos en el país usa la bicicleta por lo menos una vez a la semana, y para 16% de los colombianos es su principal medio de transporte.

Esa misma encuesta señala que en Colombia cerca de un 21% de los consultados manifestó que no tiene acceso a un carro, mientras que el promedio global es del 16%. Por su parte el 17% de los colombianos encuestados afirmaron que utilizan la bicicleta como medio de transporte para ir a su lugar de trabajo o a sus estudios, pero únicamente un 10% accede a los sistemas públicos de bicis compartidas. Se afirma que Colombia tiene la cuarta mayor proporción de personas que usan la bicicleta para el ejercicio 33%, solo por detrás de China e India, ambos con el 45%, y Polonia, que es primero con el 61%⁸. La encuesta de Movilidad de la Alcaldía de Bogotá, tan solo en la capital se en 2015 se realizaron 880.367⁹ viajes al día

⁸ Tomado de: <https://www.bloomberglinea.com/2022/05/30/uso-de-la-bicicleta-en-colombia-es-uno-de-los-mayores-de-latam-a-pesar-de-riesgos/>

⁹ Tomado de: <https://bogota.gov.co/mi-ciudad/movilidad/movilidad-el-2023-sera-recordado-como-el-ano-de-la-bici>

en ciclo¹⁰, cifra que se aumentó en un 39,1%, para el 2019, donde se realizaron 1.17 millones de viajes diarios en este medio.

Si miramos el derecho comparado, de acuerdo a Pedestrian and Bicycle Information Center, son más de 110 ciudades las que hoy buscan que la bicicleta sea la opción principal de transporte y por esto han aumentado su capacidad en infraestructura.

En Filadelfia, Estados Unidos, se ha presentado un aumento de más de 150% en el número de viajes luego de habilitar ciclovías provisionales. En Nueva York el alza de viajes es de 67%.

En Alemania, 133 ciudades han solicitado la implementación de carriles emergentes especiales para bicicletas en medio de pandemia y hoy se están rediseñando las marcas viales ya que los ciclistas exigen más espacio para distanciarse físicamente en sus viajes al trabajo.

En el caso de Francia, se creó una comisión urgente para que la bicicleta sustituya al transporte público tras la cuarentena que tiene fin el 11 de mayo de 2020.

Estas cifras denotan la necesidad de incrementar las acciones encaminadas a proteger a esta creciente población que se transportan a través de este medio, preparando, formando y capacitando a los actores viales con el apoyo del estado incluida la creación de una política pública sobre el particular.

Por todo lo expuesto se considera pertinente y relevante ajustar el rango punitivo de los delitos, incluyendo en el homicidio culposo y la omisión de socorro agravantes cuando las víctimas sean actores viales vulnerables como los ciclistas y el agente abandone el lugar de los hechos, o condiciendo vehículos bajo los efectos de sustancias psicoactivas (alcohol y/o sustancias alucinógenas), o con violación a las normas de tránsito.

¹⁰ Tomado de: <https://www.larepublica.co/responsabilidad-social/beneficios-tributarios-que-tienen-las-empresas-que-incentiven-el-uso-de-la-bicicleta-3472477>

DELITO	PENA
ARTÍCULO 131. OMISIÓN DE SOCORRO. El que omitiere, sin justa causa, auxiliar a una persona cuya vida o salud se encontrare en grave peligro, incurrirá en prisión de treinta y dos (32) a setenta y dos (72) meses. <u>Si la omisión se presenta en siniestros viales donde las víctimas sean actores viales vulnerables como los ciclistas, o conduciendo vehículos bajo los efectos de sustancias psicoactivas (alcohol y/o sustancias alucinógenas) y/o con violación a las normas de tránsito, las penas se aumentarán de una tercera parte a la mitad.</u>	32 meses a 72 meses = 2.6 años. – 6 años 32 (incrementó 1/3) a 72 meses (incremento 1/2) = <u>42,6 meses - 3.5 años a 108 meses – 9 años.</u>
ARTÍCULO 110. CIRCUNSTANCIAS DE AGRAVACIÓN PUNITIVA PARA EL HOMICIDIO CULPOSO. La pena prevista en el artículo anterior se aumentará: (...) <u>7. En los casos de siniestros viales donde las víctimas sean actores viales vulnerables como los ciclistas y el agente abandone el lugar de los hechos, o conduciendo vehículos bajo los efectos de sustancias psicoactivas (alcohol y/o sustancias alucinógenas), o con violación a las normas de tránsito las penas se aumentarán de la mitad al doble. En estos casos se cancelará la licencia de conducción al infractor. ”</u>	Homicidio Culposo: 32 meses a 108 meses. 32 meses (incremento ½) a 108 meses (incrementó al Doble) = <u>48 meses -4 años a 216 meses – 18 años.</u>

Este proyecto busca desarrollar el artículo 254 de la Ley 2294 de 2023 “*Por el cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026 “Colombia Potencia Mundial de la Vida”* que dispuso fomentar el uso de la bicicleta en el territorio nacional, para lo cual propuso la creación del PROGRAMA DE FOMENTO AL USO DE LA BICICLETA – PFUB, en

cabeza del Ministerio de Salud y Protección Social y, el Ministerio de Transporte, quienes articularon con las entidades territoriales y la sociedad civil, las acciones pertinentes con el fin de aumentar la infraestructura vial para las bicicletas en los municipios, así como promover la creación de asociaciones público privadas para la instalación de estaciones de bicicletas compartidas, así como, el fomento a la producción nacional de partes y ensamblaje de bicicletas y, el disfrute de beneficios e incentivos por el uso de la bicicleta en línea y complementando lo dispuesto en la Ley 1811 de 2016.

Desde el punto de vista constitucional, este proyecto se fundamenta en dos derechos: el derecho a la seguridad personal y el derecho a la libre locomoción. En cuanto al derecho a la seguridad personal, la Corte ha fijado su alcance en múltiples oportunidades y ha establecido:

“Para la Corte, la seguridad tiene una triple connotación jurídica, en tanto se constituye en valor constitucional, derecho colectivo y derecho fundamental.

El carácter de valor constitucional, se colige del preámbulo de la Constitución, al indicar que fue voluntad del pueblo soberano asegurar la vida, la convivencia y la paz, y del artículo 2º, según el cual las autoridades están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes, creencias y demás derechos y libertades. De esta manera, ha estimado que la seguridad se constituye en uno de los puntos cardinales del orden público, en tanto garantía de las condiciones necesarias para el ejercicio de todos los derechos y libertades fundamentales por parte de las personas que habitan el territorio nacional.

También, ha precisado que la seguridad es un derecho colectivo, es decir, un derecho que asiste en forma general a todos los miembros de la sociedad, quienes se pueden ver afectados por circunstancias que pongan en riesgo bienes jurídicos colectivos tan importantes para el conglomerado social, como el patrimonio público, el espacio público, la seguridad y salubridad públicas, la moral administrativa, el medio ambiente o la libre competencia económica (Art. 88, C.P.).

Finalmente, ha considerado la seguridad como derecho individual, en la medida en que es aquél que faculta a las personas para recibir protección adecuada por parte de las autoridades, cuando quiera que estén expuestas a [amenazas] que no tienen el deber jurídico de tolerar, por rebasar éstos los niveles soportables de peligro implícitos en la vida en sociedad; en esa medida el derecho a la seguridad constituye una manifestación del principio de igualdad ante las cargas públicas, materializa las finalidades más básicas asignadas a las autoridades del Constituyente, garantiza la

protección de los derechos fundamentales de los más vulnerables, discriminados y perseguidos, y manifiesta la primacía del principio de equidad”¹¹.

La Corte también ha fijado un deber a cargo del Estado, que consiste en identificar las amenazas a la seguridad personal de los ciudadanos que se encuentren en una situación vulnerable y tomar las medidas necesarias para protegerlos. En palabras de la Corte:

“(…) el reconocimiento y la efectividad del derecho a la seguridad personal, imponen al Estado una carga prestacional significativa dependiendo del grado y el tipo de amenaza existente en cada caso, razón por la cual el legislador juega un papel importante a la hora de precisar el contenido de este derecho mediante programas, procedimientos, medidas e instituciones dispuestas para tal fin”¹².

En cuanto al derecho de libertad de locomoción, la Corte ha señalado:

“El artículo 24 de la Constitución consagra el derecho de todos los colombianos a circular libremente por el territorio nacional, con las limitaciones que establezca la ley. La jurisprudencia constitucional le ha reconocido el carácter de derecho fundamental, en tanto afecta la libertad del individuo, cuyo sentido más elemental “radica en la posibilidad de transitar o desplazarse de un lugar a otro dentro del territorio del propio país, especialmente si se trata de las vías y espacios públicos. Efectivamente, se trata de un derecho constitucional que, como el derecho a la vida, tiene una especial importancia, como presupuesto para el ejercicio de otros derechos y garantías.

(…) en materia de regulación de la actividad de transporte la jurisprudencia ha señalado (i) que se trata de una actividad peligrosa frente a la cual es legítima una amplia intervención policiva del Estado; (ii) que el poder de regulación del transporte no sólo pretende asegurar la posibilidad de desplazarse, sino el hacerlo en condiciones de seguridad, sin riesgos para la vida y la integridad personal más allá de lo razonable; y (iii) que el acceso al servicio público de transporte en las ciudades es fundamental para el ejercicio de la libertad de locomoción, y de los demás derechos constitucionales que dependen de la posibilidad de movilizarse, en especial para aquellos sectores marginados de la población urbana que carecen de otra alternativa de transporte diferente a los servicios públicos.

¹¹ Corte Constitucional. Sentencia T-078 de 2013. M.P. Gabriel Eduardo Mendoza Martelo.

¹² Ibid.

La actividad de conducir vehículos automotores ha sido calificada por la jurisprudencia constitucional y por la doctrina extranjera como una actividad peligrosa, que coloca per se a la comunidad “ante inminente peligro de recibir lesión”¹³.

En el mismo sentido, en la sentencia C-969 de 2012, la Corte, en reiteración de jurisprudencia, advirtió:

“(…) la jurisprudencia de esta Corte ha insistido que en la regulación del tránsito terrestre, por tratarse de normas de interés público, el legislador tiene una amplia libertad de configuración respecto de las mismas, por cuanto se encuentran encaminadas a proteger la libertad de locomoción, circulación y movilidad de los ciudadanos, así como la vida, la integridad personal y los bienes, la seguridad, la salubridad pública, la malla vial y el medio ambiente, entre otros fines, valores y derechos constitucionales.

En la medida en que el Estado es el encargado de organizar y coordinar los elementos involucrados en la relación vía-persona-vehículo, esta Corte ha advertido que resulta lógico suponer que en él recaiga la responsabilidad de evaluar en qué grado y con qué intensidad se afectan el interés general y los derechos de terceros. En otras palabras, es el Estado, por conducto del legislador, el que debe determinar cuáles son las restricciones que deben imponerse para que el tránsito de vehículos y de peatones permita alcanzar niveles aceptables de orden, seguridad, salubridad y comodidad públicas”¹⁴.

En consecuencia, en virtud de lo anterior, es posible concluir que el legislador tiene a su cargo la obligación de velar por la seguridad de todos los actores viales, como es el caso de los ciclistas.

A manera de conclusión, podemos asegurar que la problemática de siniestralidad vial en Colombia ha generado una "demanda social" para implementar ajustes en la dosificación y tratamiento punitivo de ciertos tipos penales. Esta medida responde al creciente número de accidentes donde ciclistas y peatones resultan afectados debido a la imprudencia de los conductores. Además, se enfatiza que, en casos de abandono, lo que se pretende castigar es “la maldad intrínseca de quien sabe que deja atrás a alguien que pudiera estar lesionado o

¹³ Corte Constitucional. Sentencia C-468 de 2011. M.P. María Victoria Calle Correa.

¹⁴ Corte Constitucional. Sentencia C-969 de 2012. M.P. Gabriel Eduardo Mendoza Martelo.

incluso fallecido, y la falta de solidaridad con las víctimas”. Este enfoque busca no solo reducir la incidencia de estos trágicos eventos, sino también fomentar una cultura de responsabilidad y empatía en las vías del país. Acciones como estas han sido el sustento para adelantar transformaciones legislativas en países como España¹⁵, donde se han creado tipos penales dirigidos a sancionar este tipo de acciones imprudentes y desprovistas de todo interés y solidaridad por la vida de actores viales vulnerables, como los ciclistas.

Con esta propuesta legislativa se busca no solo reducir la siniestralidad vial y proteger a los ciclistas, sino también promover una cultura de respeto y solidaridad en las vías del país, garantizando que todos los actores viales puedan convivir de manera segura y respetuosa participando en la construcción de las políticas públicas del orden nacional, departamental, municipal y distrital.

6. CONSIDERACIONES DE LOS PONENTES

Este proyecto de ley propone hacer más severas las penas de quienes están amenazando la integridad y la tranquilidad de los ciclistas del país, en el entendido de imprudencial viales o posibles conductas dolosas o preterintencionales, generando zozobra en quienes la realizan el deporte del ciclismo bien sea aficionado o profesional, pero también en quienes escogieron o les tocó utilizar la bicicleta como medio de transporte, a sus trabajos o instituciones educativas, algunos de ellos menores de edad.

Por otro lado, también incita al Gobierno nacional a la mejora de la maya vial, pero también la mejora y creación de la infraestructura para la movilidad de estos actores viales, quienes están en cumplimiento de la descontaminación del aire, utilizando este medio de transporte en algunos casos dejando a un lado el uso de automotores y ayudando al cambio climático, bandera nata de Ese Gobierno.

En conclusión, es importante llevar esta discusión a los diferentes actores mediante este proyecto de Ley y que como legisladores empecemos a preocuparnos por necesidades que está presentando nuestro entorno, que constantemente está mutando y en donde están apareciendo nuevas formas de violencia y donde en un país donde somos potencia para los deportistas ciclismo y en donde se le está apostando por medio del Gobierno nacional a la energías limpias y a detener el cambio climático, necesita proteger a estos actores viales con mayor severidad en las penas, pero a su vez con la creación y mejora de la infraestructura vial para su movilidad y práctica.

¹⁵ Tomado de: <https://ciclosfera.com/a/carcel-atropellar-ciclista>

7. TRÁMITE DEL PROYECTO DE LEY ANTE LA COMISIÓN SEXTA DE LA CÁMARA DE REPRESENTANTES: ACOGIDA DE PROPOSICIONES PARA LA INCLUSIÓN DE PEATONES

Durante el trámite del Proyecto de Ley No. 303 de 2024 de la Cámara, que inicialmente se centraba en medidas para la protección de ciclistas, se presentaron una serie de proposiciones por parte del Representante a la Cámara Daniel Carvalho Mejía. Estas proposiciones fueron completamente acogidas en el debate y tuvieron como propósito fundamental extender el alcance del proyecto para incluir explícitamente a los peatones, reconociéndolos como actores viales igualmente vulnerables.

Las modificaciones específicas introducidas en el articulado del proyecto, son las siguientes:

1. Título y Artículo 1 (Objeto): **Inclusión de la protección de ciclistas y peatones.**
2. Artículo 2 (Infraestructura segura): **Garantizar infraestructura para ciclistas y peatones, incluyendo** ciclovías, andenes.
3. Artículo 3 (Articulación de políticas): **Incluir seguridad de ciclistas y peatones en planes y programas.**
4. Artículo 4 (Participación ciudadana): **Garantizar la participación de colectivos de ciclistas y peatones.**
5. Artículo 5 (Omisión de socorro): **Aumentar la pena cuando la omisión afecte a peatones o ciclistas.**
6. Artículo 6 (Homicidio culposo): **Aumentar la pena cuando el homicidio culposo afecte a ciclistas y peatones.**

Durante el debate, la Representante Susana Gómez Castaño planteó una inquietud sobre la competencia de la Comisión Sexta para modificar un tipo penal, a la luz de lo dispuesto en la Ley 3 de 1992. Ante esta duda, se solicitó un concepto a la Unidad Técnica Legislativa con el fin de obtener claridad al respecto. Sin embargo, hasta el momento, no se ha recibido una respuesta formal a dicha solicitud.

8. CONFLICTOS DE INTERÉS

Dando alcance a lo establecido en el artículo 3 de la Ley 2003 de 2019 "Por la cual se modifica parcialmente la Ley 5 de 1992", se hacen las siguientes consideraciones a fin de describir las circunstancias o eventos que podrían generar conflicto de interés en la discusión y votación de la presente iniciativa legislativa, de conformidad con el artículo 286 de la Ley 5 de 1992, modificado por el artículo 1 de la Ley 2003 de 2019, a cuyo tenor reza:

ARTÍCULO 286. Régimen de conflicto de interés de los congresistas. Todos los congresistas deberán declarar los conflictos de intereses que pudieran surgir en el ejercicio de sus funciones.

Se entiende como conflicto de interés una situación donde la discusión o votación de un proyecto de ley o acto legislativo o artículo, pueda resultar en un beneficio particular, actual y directo a favor del congresista.

a) Beneficio particular: aquel que otorga un privilegio o genera ganancias o crea indemnizaciones económicas o elimina obligaciones a favor del congresista de las que no gozan el resto de los ciudadanos. Modifique normas que afecten investigaciones penales, disciplinarias, fiscales o administrativas a las que se encuentre formalmente vinculado.

b) Beneficio actual: aquel que efectivamente se configura en las circunstancias presentes y existentes al momento en el que el congresista participa de la decisión

c) Beneficio directo: aquel que se produzca de forma específica respecto del congresista, de su cónyuge, compañero o compañera permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil (...).

Sobre el asunto la sala plena Contenciosa Administrativa del Honorable Consejo de Estado en su sentencia 02830 del 16 de julio de 2019, M.P. Carlos Enrique Moreno Rubio, señaló que:

"No cualquier interés configura la causal de desinvestidura en comento, pues se sabe que sólo lo será aquél del que se pueda predicar que es directo, esto es, que per se el alegado beneficio, provecho o utilidad encuentre su fuente en el asunto que fue conocido por el legislador; particular, que el mismo sea específico o personal, bien para el congresista o quienes se encuentren relacionados con él; y actual o inmediato, que concurra para el momento en que ocurrió la participación o votación del congresista, lo que excluye sucesos contingentes, futuros o imprevisibles. También se tiene noticia que el interés puede ser de cualquier naturaleza, esto es, económico o moral, sin distinción alguna".

Por lo anterior, se estima que el presente proyecto de ley no genera un beneficio actual, directo y particular para los congresistas que participen en su discusión y votación, toda vez que el objetivo del proyecto de ley es de carácter general, esto es, su alcance coincide o se fusiona con los intereses de los electores, de conformidad con el literal a) del inciso segundo del artículo 286 de la ley 5 de 1992.

9. IMPACTO FISCAL

Dando cumplimiento al artículo 7 de la Ley 819 de 2003 “*Análisis del impacto fiscal de las normas*”. Debemos señalar que, los gastos que se generen de la presente iniciativa legislativa se deben entender como incluidos en los presupuestos y en el Plan Operativo Anual de Inversión al cual haya lugar. Así las cosas, posterior a la promulgación del presente proyecto de Ley, el Gobierno Nacional deberá promover y realizar acciones tendientes a su ejercicio y cumplimiento, lo anterior con observancia de la regla fiscal y el marco fiscal de mediano plazo.

De conformidad con lo anterior, resulta importante citar un pronunciamiento de la Corte Constitucional acerca del tema, el cual quedó plasmado en la Sentencia C-490 del año 2011, en la cual señala a renglón seguido.

*“El mandato de adecuación entre la justificación de los proyectos de ley y la planeación de la política económica, empero, no puede comprenderse como un requisito de trámite para la aprobación de las iniciativas legislativas, cuyo cumplimiento recaiga exclusivamente en el Congreso. Ello en tanto (i) el Congreso carece de las instancias de evaluación técnica para determinar el impacto fiscal de cada proyecto, la determinación de las fuentes adicionales de financiación y la compatibilidad con el marco fiscal de mediano plazo; y (ii) aceptar una interpretación de esta naturaleza constituiría una carga irrazonable para el Legislador y otorgaría un poder correlativo de veto al Ejecutivo, a través del Ministerio de Hacienda, respecto de la competencia del Congreso para hacer las leyes. Un poder de este carácter, que involucra una barrera en la función constitucional de producción normativa, se muestra incompatible con el balance entre los poderes públicos y el principio democrático.”*¹⁶ *(Negrillas propias)*.

En el mismo sentido resulta importante citar el pronunciamiento de la Corte Constitucional en la Sentencia C-502/2007, en el cual se puntualizó que el impacto fiscal de las normas, no puede convertirse en una barrera, para que las corporaciones públicas (congreso, asambleas y concejos) ejerzan su función legislativa y normativa:

*“En la realidad, aceptar que las condiciones establecidas en el artículo 7° de la Ley 819 de 2003 constituyen un requisito de trámite que le incumbe cumplir única y exclusivamente al Congreso reduce desproporcionadamente la capacidad de iniciativa legislativa que reside en el Congreso de la República, con lo cual se vulnera el principio de separación de las Ramas del Poder Público, en la medida en que se lesionó seriamente la autonomía del Legislativo.”*¹⁷

¹⁶ Sentencia C-490 del año 2011

¹⁷ Sentencia C-502 de 2007

Precisamente, los obstáculos casi insuperables que se generarían para la actividad legislativa del Congreso de la República conducirán a concederle una forma de poder de veto al Ministerio de Hacienda sobre las iniciativas de ley en el Parlamento.”

De conformidad con lo anterior, y como lo ha resaltado la Corte Constitucional, el análisis del impacto fiscal de las iniciativas parlamentarias que se presenten no puede ser una barrera para establecer disposiciones normativas que requieran gastos fiscales. Mencionando además que si bien compete a los congresistas y a ambas cámaras del Congreso de la República la inexorable responsabilidad de estimar y tomar en cuenta el esfuerzo fiscal que el proyecto bajo estudio puede ocasionar al erario, es claro que es el Gobierno Nacional a través del Ministerio de Hacienda, el que dispone de los elementos técnicos necesarios para valorar correctamente ese impacto, y a partir de ello, llegado el caso, demostrar a los miembros de la Rama Legislativa la inviabilidad financiera del proyecto de Ley que en su momento se estudie, en este caso el que nos ocupa.

Conforme a lo anterior se solicitó al Ministerio de Hacienda, concepto sobre el presente proyecto de Ley, toda vez que se considera que el presente Proyecto no implica impacto fiscal negativo para el presupuesto nacional.

10. PROPOSICIÓN

Presentamos PONENCIA POSITIVA al Proyecto de Ley 303 – 2024 Cámara “*Por medio de la cual se adoptan medidas para la protección de los ciclistas y peatones y se dictan otras disposiciones*”. y solicitamos a la Plenaria de la Honorable Cámara de Representantes dar segundo debate de acuerdo al texto propuesto.

Cordialmente,



JULIÁN DAVID LÓPEZ TENORIO
Coordinador ponente



HERNANDO GONZÁLEZ
Ponente



TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE

PROYECTO DE LEY No.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 acciones para la protección de los ciclistas y peatones en las vías del territorio nacional, se incluyen medidas punitivas para incrementar las sanciones y reducir los beneficios judiciales y administrativos para quienes causen siniestros viales donde las víctimas sean actores viales vulnerables como los ciclistas y peatones.

Artículo 2. Infraestructura segura para ciclistas y peatones. Las autoridades departamentales, municipales y distritales deberán garantizar la creación y el mantenimiento de una infraestructura vial segura y adecuada para ciclistas y peatones, incluyendo ciclovías, andenes, señalización específica y espacios de estacionamiento para bicicletas. Se articularán acciones con las entidades públicas y privadas que tengan a su cargo la administración, operación, mantenimiento, mejoramiento, o cualquier otra actividad sobre las vías primarias, secundarias y terciarias del territorio nacional.

En el marco de la autonomía territorial, las entidades territoriales incorporarán en sus planes de movilidad, de seguridad, en los Planes de Ordenamiento Territorial (POT), planes básicos de ordenamiento territorial (PBOT) o esquemas de ordenamiento territorial (EOT), metas e indicadores sobre la construcción de ciclorrutas y andenes en el área de su jurisdicción, teniendo en cuenta la normatividad técnica vigente sobre diseño de infraestructura, para incluir a las bicicletas y los peatones de manera adecuada en las políticas urbanas y facilitar el desplazamiento equitativo, seguro y eficiente de la movilidad activa.

Parágrafo 1. Para el cumplimiento de lo previsto en este artículo las entidades territoriales elaborarán el plan maestro de ciclocaminabilidad, en el marco de lo dispuesto en el POT, PBOT O EOT.

Parágrafo 2. Las entidades territoriales incluirán en el respectivo programa de ejecución del POT, PBOT o EOT, los proyectos de construcción, adecuación o mantenimiento de ciclorrutas y andenes, que deberán ser adoptados y ejecutados por los correspondientes planes de desarrollo departamentales y municipales.

Parágrafo 3. Para todo lo previsto en este artículo el Gobierno Nacional fijará los criterios para que se prioricen carriles exclusivos para los ciclistas, teniendo en cuenta la destinación de flujos y frecuencias.

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 de tránsito 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. Para esto se deberá involucrar a las organizaciones civiles y autoridades que tengan competencia en la materia, tanto del orden nacional, como territorial.

Artículo 4. El Gobierno Nacional, Departamental, Municipal y Distrital garantizarán la participación de las fundaciones, asociaciones, colectivos de ciclistas y peatones para los planes, programas y proyectos que se adelanten en la ejecución del Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031, la implementación de la Ley 2222 de 2022 "Por medio de la cual se promueve el uso de la "bici" segura y sin accidentes", el cumplimiento de los Objetivos del Desarrollo Sostenible (ODS) 2030 y las demás normas que contengan campañas y políticas públicas para proteger y promover los derechos y deberes de los ciclistas y peatones como actores viales vulnerables.

Artículo 5. Adiciónese un inciso al artículo 131 de la Ley 599 de 2000, el cual quedará así:

“ARTÍCULO 131. OMISIÓN DE SOCORRO. El que omitiere, sin justa causa, auxiliar a una persona cuya vida o salud se encontrare en grave peligro, incurrirá en prisión de treinta y dos (32) a setenta y dos (72) meses.

Si la omisión se presenta en siniestros viales donde las víctimas sean actores viales vulnerables como los ciclistas, o condiciendo vehículos bajo los efectos de sustancias psicoactivas (alcohol y/o sustancias alucinógenas) y/o con violación a las normas de tránsito, las penas se aumentarán de una tercera parte a la mitad. En estos casos se cancelará la licencia de conducción al infractor.”

Artículo 6. Adiciónese un numeral al artículo 110 de la Ley 599 de 2000, el cual quedará así:

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

(...)

7. En los casos de siniestros viales donde las víctimas sean actores viales vulnerables como los ciclistas y el agente abandone el lugar de los hechos, o condiciendo vehículos bajo los efectos de sustancias psicoactivas (alcohol y/o sustancias alucinógenas), o con violación a las normas de tránsito las penas se aumentarán de la mitad al doble. En estos casos se cancelará la licencia de conducción al infractor. ”

Artículo 7. Exclusión beneficios y subrogados. Cuando se trate de los delitos de homicidio culposo agravado por el numeral 7 del artículo 110 de la Ley 599 de 2000 o del inciso segundo del delito de omisión de socorro no podrán conceder ningún tipo de beneficios y subrogados penales o mecanismos sustitutivos de la pena privativa de la libertad sea judicial o administrativo.

Si hubiere mérito para proferir medida de aseguramiento en los casos del artículo 306 de la Ley 906 de 2004, esta consistirá siempre en detención en establecimiento de reclusión. No serán aplicables en estos casos las medidas no privativas de la libertad.

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

Cordialmente,



JULIÁN DAVID LÓPEZ TENORIO
Coordinador ponente



HERNANDO GONZÁLEZ
Ponente