

Juan
Manuel
Cortés

PC. 639/25C
REPRESENTANTE A
LA CÁMARA POR
SANTANDER

PROYECTO DE LEY ____ DE 2025

"Por medio del cual se establecen medidas integrales para garantizar la seguridad vial de los ciclistas en Colombia, se fortalece la educación vial, se mejora la infraestructura y se endurecen las sanciones por conductas que afecten a los ciclistas."

EL CONGRESO DE COLOMBIA

DECRETA:

Artículo 1. Objeto. La presente ley tiene como propósito garantizar la seguridad vial de los ciclistas en Colombia, promoviendo su protección como actores vulnerables en las vías, fortaleciendo la educación vial de todos los actores, mejorando la infraestructura destinada al uso de la bicicleta, fomentando la convivencia en las carreteras y estableciendo sanciones claras para quienes atenten contra la integridad de los ciclistas.

Artículo 2. Ámbito de aplicación. Esta ley aplica a todos los actores viales en el territorio nacional, incluyendo ciclistas, conductores de vehículos motorizados, peatones, autoridades de tránsito y entidades públicas y privadas responsables de la movilidad y la seguridad vial.

Artículo 3. Definiciones. Para efectos de esta ley, se entenderá por:

*Juan
Manuel
Cortés*

REPRESENTANTE A
LA CÁMARA POR
SANTANDER

1. **Ciclista:** Toda persona que transite en una bicicleta, ya sea como medio de transporte, actividad deportiva, recreativa o laboral, conforme a lo establecido en la Ley 769 de 2002.
2. **Víctima ciclista:** Ciclista que sufra lesiones, daños materiales o pérdida de la vida como consecuencia de un siniestro vial.
3. **Infraestructura ciclista:** Ciclorrutas, carriles exclusivos, zonas de estacionamiento para bicicletas y señalización diseñada específicamente para el uso seguro de la bicicleta.
4. **Convivencia vial:** Conjunto de comportamientos y actitudes que promueven el respeto mutuo entre todos los actores viales para garantizar una movilidad segura y sostenible.

Artículo 4. Registro Nacional de Bicicletas (RUNB). El Ministerio de Transporte pondrá en funcionamiento directamente o a través de entidades públicas o particulares el Registro Nacional de Bicicletas, RUNB, en coordinación total, permanente y obligatoria con todos los organismos de tránsito del país, con el propósito de registrar la propiedad, procedencia y características de las bicicletas en el territorio nacional.

- a) El registro será obligatorio para bicicletas nuevas comercializadas a partir de la entrada en vigencia de esta ley y voluntario para las existentes.
- b) Los comerciantes de bicicletas deberán reportar al RUNB la información de cada unidad vendida.
- c) La Policía Nacional y las autoridades locales implementarán el programa (BiciSegura) para prevenir el hurto de bicicletas, identificar zonas de riesgo y facilitar la recuperación de bicicletas robadas.

*Juan
Manuel
Cortés*

REPRESENTANTE A
LA CÁMARA POR
SANTANDER

PARÁGRAFO 1o. El Ministerio de Transporte tendrá un plazo de dos (2) años, contados a partir de la fecha de promulgación de esta ley para poner en funcionamiento el RUNB

para lo cual podrá intervenir directamente o por quien reciba la autorización en cualquier organismo de tránsito con el fin de obtener la información correspondiente.

PARÁGRAFO 2o. La autoridad competente en cada municipio o Distrito deberá implementar una estrategia de actualización de los registros, para lo cual podrá optar entre otros por el sistema de autodeclaración.

El propietario que no efectúe la declaración será sancionado con multa de 2 salarios mínimos legales mensuales.

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

Artículo 5. Sanciones por conductas contra ciclistas. Adiciónese las siguientes causales de suspensión o cancelación de la licencia de conducción al artículo 126 de la Ley 769 de 2002:

- a) Atropellar a un ciclista y darse a la fuga, lo que conllevará la cancelación inmediata de la licencia y una multa equivalente a 30 salarios mínimos legales mensuales vigentes (SMLMV).
- b) No respetar la distancia mínima de 1,5 metros al adelantar a un ciclista, con una multa de 15 SMLMV y suspensión de la licencia por 6 meses.

Juan
Manuel
Cortés

REPRESENTANTE A
LA CÁMARA POR
SANTANDER

c) Ocasionar lesiones o la muerte a un ciclista por imprudencia o negligencia, lo que implicará la suspensión de la licencia por 1 año y la obligatoriedad de realizar un curso de reeducación vial.

Artículo 6. Obligaciones de los ciclistas. Agréguese los siguientes numerales al artículo 95 de la Ley 769 de 2002:

- a) Usar casco de seguridad y elementos reflectivos o luces (blanca delantera y roja trasera) en horas nocturnas o en condiciones de baja visibilidad.
- b) Transitar por el carril derecho o las ciclorrutas, salvo en maniobras de adelantamiento o cuando no exista infraestructura específica.
- c) Evitar el uso de dispositivos móviles o audífonos que distraigan la atención durante la conducción.

Artículo 7. Educación vial obligatoria. Adiciónese al artículo 136 de la Ley 769 de 2002 los siguientes temas obligatorios en los cursos de conducción y reeducación vial:

- a) Derechos y deberes de los ciclistas.
- b) Técnicas seguras para adelantar a ciclistas y compartir la vía.
- c) Consecuencias legales y sociales de los siniestros viales que involucren a ciclistas.

Estos contenidos también serán incorporados en los programas educativos de primaria y secundaria, promovidos por el Ministerio de Educación.

Artículo 8. Campañas de sensibilización. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) diseñará y ejecutará campañas anuales en medios masivos, comunitarios y redes sociales para:

- a) Promover el respeto hacia los ciclistas como actores viales vulnerables.
- b) Difundir las normas de convivencia vial y las sanciones por conductas imprudentes.
- c) Fomentar el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible.

Juan
Manuel
Cortés

REPRESENTANTE A
LA CÁMARA POR
SANTANDER

Artículo 9. Desarrollo de infraestructura ciclista. Las entidades territoriales deberán:

- a) Incluir en sus planes de desarrollo la construcción y mantenimiento de ciclorrutas, carriles exclusivos y zonas de estacionamiento seguro para bicicletas.
- b) Garantizar la interconexión de las ciclorrutas con sistemas de transporte público.
- c) Implementar señalización clara y visible en las vías para advertir la presencia de ciclistas.

Artículo 10. Rutas seguras para ciclistas. Se crea la estrategia nacional “Rutas Seguras para Ciclistas”, liderada por el Ministerio de Transporte y la Policía Nacional, que incluirá:

- a) Corredores viales con acompañamiento policial en zonas de alta accidentalidad.
- b) Mejoras en la iluminación, señalización y mantenimiento de las vías utilizadas por ciclistas.
- c) Acciones específicas para prevenir el acoso y la violencia contra mujeres ciclistas, en coordinación con el Ministerio de la Mujer.

Artículo 11. Incentivos al uso de la bicicleta. Facúltase al Gobierno Nacional para el termino de 12 meses establecer beneficios tributarios y programas de subsidios para:

- a) Empresas que fabriquen, ensamblen o reparen bicicletas en Colombia.
- b) Entidades públicas y privadas que implementen programas de movilidad sostenible, como estacionamientos para bicicletas o incentivos para empleados que usen este medio de transporte.

Artículo 12. Participación de colectivos ciclistas. Modifíquese el artículo 15 de la Ley 1702 de 2013 para garantizar que al menos uno de los cuatro representantes de la sociedad

Juan
Manuel
Cortés

REPRESENTANTE A
LA CÁMARA POR
SANTANDER

civil en el Consejo Consultivo de Seguridad Vial sea un miembro de un colectivo ciclista reconocido. Este representante participará en la formulación de políticas públicas para la protección de los ciclistas.

Artículo 13. Monitoreo y evaluación. La Agencia Nacional de Seguridad Vial publicará un informe anual sobre:

- a) Estadísticas de accidentalidad vial que involucren ciclistas.
- b) Avances en la implementación de infraestructura ciclista.
- c) Resultados de las campañas de educación y sensibilización.

Este informe será presentado al Congreso de la República y estará disponible para consulta pública.

Artículo 14. Vigencia y derogatorias. La presente ley entrará en vigencia seis (6) meses después de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias. El Ministerio de Transporte reglamentará los aspectos necesarios para su implementación dentro de este plazo.

Cordialmente,



JUAN MANUEL CORTÉS DUEÑAS

Representante a la Cámara

Juan
Manuel
Cortés

REPRESENTANTE A
LA CÁMARA POR
SANTANDER

Bogotá D.C., 20 de mayo de 2025

Doctor

JAIME RAÚL SALAMANCA

Presidente

CÁMARA DE REPRESENTANTES

Ciudad

PROYECTO DE LEY ____ DE 2025

"Por medio del cual se establecen medidas integrales para garantizar la seguridad vial de los ciclistas en Colombia, se fortalece la educación vial, se mejora la infraestructura y se endurecen las sanciones por conductas que afecten a los ciclistas."

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. Objetivo del proyecto de ley

El crecimiento sostenido del uso de la bicicleta como medio de transporte, recreación, actividad deportiva y herramienta laboral ha convertido al ciclista en un actor clave dentro del sistema de movilidad del país. Sin embargo, esta transformación no ha estado acompañada de políticas públicas suficientemente robustas que garanticen su protección y seguridad vial.

*Juan
Manuel
Cortés*

REPRESENTANTE A
LA CÁMARA POR
SANTANDER

Según datos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), en los últimos años se ha registrado un alarmante incremento en el número de siniestros viales que involucran a ciclistas, con consecuencias fatales o con secuelas físicas y emocionales irreversibles para las víctimas y sus familias. Esta situación evidencia la urgencia de una legislación que aborde de manera integral la problemática, proteja a los actores más vulnerables de la vía y promueva una movilidad segura y sostenible.

La bicicleta no solo representa una opción económica, saludable y ecológica para millones de colombianos, sino que también se articula con los compromisos del Estado en materia de mitigación del cambio climático, descongestión vehicular, mejora de la calidad del aire y cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS).

2. Objetivo del Proyecto

El presente proyecto de ley busca establecer un marco normativo integral que garantice la seguridad vial de los ciclistas mediante cinco ejes fundamentales:

- Reconocimiento de la vulnerabilidad del ciclista y su prioridad en las vías.
- Fortalecimiento de la educación vial desde la formación ciudadana y en los cursos de conducción.
- Mejoramiento de la infraestructura exclusiva y segura para bicicletas.
- Sanciones ejemplares por conductas que atenten contra la vida e integridad de los ciclistas.

Juan
Manuel
Cortés

REPRESENTANTE A
LA CÁMARA POR
SANTANDER

- Promoción y fomento del uso de la bicicleta, incluyendo incentivos y participación ciudadana.

3. Contenido del Proyecto.

Este proyecto contempla medidas concretas como:

- La creación del Registro Único Nacional de Bicicletas (RUNB), para prevenir el hurto y facilitar la identificación de bicicletas.
- La modificación de normas del Código Nacional de Tránsito (Ley 769 de 2002) y de la Ley 1702 de 2013, para incluir derechos, deberes, sanciones específicas y representación de colectivos ciclistas.
- La creación de la estrategia nacional "Rutas Seguras para Ciclistas", en coordinación con la Policía Nacional y el Ministerio del Transporte.
- La obligación de implementar contenidos sobre ciclismo seguro en programas educativos de básica y media.

4. Impacto esperado.

La implementación de esta ley permitirá:

- Reducir la accidentalidad y mortalidad de ciclistas en el país.

*Juan
Manuel
Cortés*

REPRESENTANTE A
LA CÁMARA POR
SANTANDER

- Fomentar una cultura de respeto, corresponsabilidad y convivencia entre todos los actores viales.
- Promover el uso de medios de transporte sostenibles.
- Fortalecer la planeación territorial desde una perspectiva de movilidad segura e incluyente.
- Brindar herramientas legales y técnicas a las autoridades para sancionar de manera proporcional y ejemplar las conductas que ponen en riesgo a los ciclistas.

5. Competencia legislativa

Este proyecto se fundamenta en el artículo 150 de la Constitución Política de Colombia, que otorga al Congreso la facultad de expedir leyes en materias como la regulación del tránsito, la protección del medio ambiente, la seguridad pública y los derechos fundamentales de las personas. Asimismo, se articula con principios internacionales sobre movilidad urbana sostenible y derechos humanos.

6. Impacto fiscal

De acuerdo a lo establecido en el artículo 7 de la Ley 819 de 2003 y la jurisprudencia de la Corte Constitucional¹, el presente proyecto de ley no implica una erogación de gasto adicional y no requiere nuevas fuentes de financiación para poderse implementar.

¹ Véase, entre otras, la sentencia C-161/24.

Juan
Manuel
Cortés

REPRESENTANTE A
LA CÁMARA POR
SANTANDER

Sin embargo, de manera simultánea a la radicación del proyecto de ley se ofició al Ministerio de Hacienda y Crédito Público para que emita los comentarios que considere pertinentes sobre el articulado propuesto.

7. Conflicto de intereses

De conformidad con lo previsto en el artículo 286 de la Ley 5 de 1992, se considera que el presente proyecto de ley no genera un conflicto de interés para los congresistas, toda vez que no constituye un beneficio actual, particular y directo:

“ARTÍCULO 286. Régimen de conflicto de interés de los congresistas. Todos los congresistas deberán declarar los conflictos de intereses que pudieran surgir en 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.

Para todos los efectos se entiende que no hay conflicto de interés en las siguientes circunstancias:

*Juan
Manuel
Cortes*

REPRESENTANTE A
LA CÁMARA POR
SANTANDER

- a) Cuando el congresista participe, discuta, vote un proyecto de Ley o de acto legislativo que otorgue beneficios o cargos de carácter general, es decir cuando el interés del congresista coincide o se fusione con los intereses de los electores.
- b) Cuando el beneficio podría o no configurarse para el congresista en el futuro.
- c) Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo de carácter particular, que establezcan sanciones o disminuyan beneficios, en el cual el congresista tiene un interés particular, actual y directo. El voto negativo no constituirá conflicto de interés cuando mantiene la normatividad vigente.
- d) Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo de carácter particular, que regula un sector económico en el cual el congresista tiene un interés particular, actual y directo, siempre y cuando no genere beneficio particular, directo y actual.
- e) Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo que tratan sobre los sectores económicos de quienes fueron financiadores de su campaña siempre y cuando no genere beneficio particular, directo y actual para el congresista. El congresista deberá hacer saber por escrito que el artículo o proyecto beneficia a financiadores de su campaña. Dicha manifestación no requerirá discusión ni votación.
- f) Cuando el congresista participa en la elección de otros servidores públicos mediante el voto secreto. Se exceptúan los casos en que se presenten inhabilidades referidas al parentesco con los candidatos.

PARÁGRAFO 1. Entiéndase por conflicto de interés moral aquel que presentan los congresistas cuando por razones de conciencia se quieran apartar de la discusión y votación del proyecto.

PARÁGRAFO 2. Cuando se trate de funciones judiciales, disciplinarias o fiscales de los congresistas, sobre conflicto de interés se aplicará la norma especial que rige ese tipo de investigación.

Juan
Manuel
Cortés

REPRESENTANTE A
LA CÁMARA POR
SANTANDER

PARÁGRAFO 3. *Igualmente se aplicará el régimen de conflicto de intereses para todos y cada uno de los actores que presenten, discutan o participen de cualquier iniciativa legislativa, conforme al artículo 140 de la Ley 5 de 1992".*

Sin embargo, las anteriores consideraciones no eximen a los congresistas para que, de considerarlo pertinente, presenten ante la comisión o plenaria las circunstancias fácticas por las cuales estarían inmersos en una causal de conflicto de intereses.

Cordialmente,



JUAN MANUEL CORTÉS DUEÑAS

Representante a la Cámara

20

MAYO

2025

639

#R Juan Manuel Cortes Duenas

