



INFORME DE CONCILIACIÓN AL PROYECTO DE LEY 240 DE 2016 CÁMARA, 46 DE 2015 SENADO

Por medio de la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el Código Nacional de Tránsito.

Señores Congresistas

MAURICIO LIZCANO ARANGO

Presidente Senado de la República

MIGUEL ÁNGEL PINTO HERNÁNDEZ

Presidente Cámara de Representantes

Referencia: Informe de conciliación al **Proyecto de ley número 46 de 2015 Senado, 240 de 2016 Cámara**, por medio de la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el Código Nacional de Tránsito.

Señores Presidentes,

De acuerdo con la designación efectuada por las presidencias del Honorable Senado de la República y de la Honorable Cámara de Representantes, y de conformidad con los artículos 161 de la Constitución Política y 186 de la Ley 5ª de 1992, los suscritos Senadores y Representantes integrantes de la Comisión de Conciliación nos permitimos someter, por su conducto, a consideración de las Plenarias de Senado y de la Cámara de Representantes el texto conciliado al proyecto de ley de referencia, dirimiendo de esta manera las discrepancias existentes entre los textos aprobados por las respectivas Plenarias del Senado de la República y la Cámara de Representantes.

El presente proyecto fue aprobado por la Plenaria del Senado de la República el 20 de abril de 2016 y por la Plenaria de la Cámara de Representantes el 3 de agosto de 2016. Los textos aprobados por las Plenarias de Senado y Cámara de Representantes se encuentran en las **Gacetas del Congreso** números 181 de 2016 y 629 de 2016.

Para cumplir con nuestro cometido, procedimos a realizar un estudio comparativo de los textos aprobados en las respectivas Cámaras y una vez analizado encontramos que los textos presentan discrepancias en tres artículos.

TEXTO APROBADO EN SENADO	TEXTO APROBADO EN CÁMARA	COMENTARIOS
<p>No fue discutido en Senado</p>	<p>Artículo 2°. Definiciones. Para la interpretación y aplicación de la presente ley, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones: Acera o andén: franja longitudinal de la vía urbana, destinada exclusivamente a la circulación de peatones, ubicada a los costados de esta.</p> <p>Bicicleta: vehículo de dos o más ruedas, el cual se desplaza por el esfuerzo de su conductor accionado por medio de pedales.</p> <p>Bicicleta con pedaleo asistido: bicicleta que utiliza un motor eléctrico, con potencia no superior a 0,55 Kw, como asistencia al esfuerzo muscular que hace el conductor mediante pedales.</p>	<p>La Comisión acoge, de forma unánime, incluir el parágrafo 4° aprobado en la Plenaria de Cámara porque cumple con los objetivos del proyecto y ofrece garantías para el uso intermodal del transporte público</p>
	<p>Biciparqueaderos: lugar público o privado destinado al estacionamiento de bicicletas.</p> <p>Biciusuarios: persona que usa y se transporta en bicicleta.</p> <p>Ciclista: biciusuario.</p> <p>Ciclovía: vía o sección de calzada destinada ocasionalmente para el tránsito de bicicletas, triciclos y peatones.</p>	<p>La Comisión de forma unánime no acogió este artículo por considerar que no está acorde con los principios y objetivos del proyecto de ley</p>

TEXTO APROBADO EN SENADO	TEXTO APROBADO EN CÁMARA	COMENTARIOS
	Ciclorruta: vía o sección de la calzada destinada al tránsito de bicicletas en forma exclusiva.	
<p>Artículo 3°. <i>Beneficio por uso intermodal del transporte público.</i> Todos los usuarios de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, Sistemas Integrados de Transporte Público, Sistemas Estratégicos de Transporte Público y Sistemas Integrados de Transporte Regional que hayan usado la bicicleta como modo alimentador del sistema y que hayan validado a través del sistema unificado de recaudo 30 validaciones del uso de biciparqueaderos y/o puntos de encuentro recibirán un pasaje abonado en su tarjeta.</p> <p>Parágrafo 1°. Cada entidad territorial regulará y asegurará las condiciones en que los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, Sistemas Integrados de Transporte Público, Sistemas Estratégicos de Transporte Público y Sistemas Integrados de Transporte Regional contabilizarán los viajes de alimentación en bicicleta.</p> <p>Parágrafo 2°. Los municipios y distritos asumirán el costo de estos</p>	<p>Artículo 4°. <i>Beneficio por uso intermodal del transporte público.</i> Todos los usuarios de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, Sistemas Integrados de Transporte Público, Sistemas Estratégicos de Transporte Público y Sistemas Integrados de Transporte Regional que hayan usado la bicicleta como modo alimentador del sistema y que hayan validado a través del sistema unificado de recaudo 30 validaciones del uso de biciparqueaderos y/o puntos de encuentro recibirán un pasaje abonado en su tarjeta.</p> <p>Parágrafo 1°. Cada entidad territorial regulará y asegurará las condiciones en que los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, Sistemas Integrados de Transporte Público, Sistemas Estratégicos de Transporte Público y Sistemas Integrados de Transporte Regional contabilizarán los viajes de alimentación en bicicleta.</p> <p>Parágrafo 2°. Los municipios y distritos asumirán el costo de estos</p>	

TEXTO APROBADO EN SENADO	TEXTO APROBADO EN CÁMARA	COMENTARIOS
<p>pasajes con cargo a sus respectivos presupuestos.</p> <p>Parágrafo 3°. Las actuales concesiones de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, Sistemas Integrados de Transporte Público, Sistemas Estratégicos de Transporte Público y Sistemas Integrados de Transporte Regional podrán, de acuerdo a su capacidad financiera, implementar los beneficios consagrados en este artículo. En todo caso, el presente artículo aplicará cuando se abran nuevas licitaciones o se hagan renegociaciones de los contratos de operación de los sistemas.</p>	<p>pasajes con cargo a sus respectivos presupuestos.</p> <p>Parágrafo 3°. Las actuales concesiones de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, Sistemas Integrados de Transporte Público, Sistemas Estratégicos de Transporte Público y Sistemas Integrados de Transporte Regional podrán, de acuerdo a su capacidad financiera, implementar los beneficios consagrados en este artículo. En todo caso, el presente artículo aplicará cuando se abran nuevas licitaciones o se hagan renegociaciones de los contratos de operación de los sistemas.</p> <p>Parágrafo 4°. Se incentivará la instalación y uso de portabicicletas en todos los medios de transporte público terrestre como forma de integración modal del transporte. De ninguna manera se entenderá que el uso de portabicicletas es objeto de comparendo de tránsito o causará inmovilización del vehículo.</p>	

TEXTO APROBADO EN SENADO	TEXTO APROBADO EN CÁMARA	COMENTARIOS
<p>Artículo 9°. <i>Normas específicas para bicicletas y triciclos.</i> El artículo 95 de la Ley 769 de 2002 quedará así:</p> <p>Artículo 95. Normas específicas para bicicletas y triciclos. Las bicicletas y triciclos se sujetarán a las siguientes normas específicas:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Debe transitar ocupando un carril, observando lo dispuesto en los artículos 60 y 68 del presente código. 2. Los conductores que transiten en grupo deberán ocupar un carril y nunca podrán utilizar las vías exclusivas para servicio público colectivo. 	<p>Artículo 10. Normas específicas para bicicletas y triciclos. El artículo 95 de la Ley 769 de 2002 quedará así:</p> <p>Artículo 95. <i>Normas específicas para bicicletas y triciclos.</i> Las bicicletas y triciclos se sujetarán a las siguientes normas específicas:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Debe transitar ocupando un carril, observando lo dispuesto en los artículos 60 y 68 del presente código. 2. Los conductores que transiten en grupo deberán ocupar un carril y nunca podrán utilizar las vías exclusivas para servicio público colectivo. 	<p>La Comisión acoge, de forma unánime, la nueva redacción propuesta al numeral 4 del artículo 95 de la Ley 769 de 2002 aprobado en la Plenaria de Cámara.</p>
<ol style="list-style-type: none"> 3. Los conductores podrán compartir espacios garantizando la prioridad de estos en el entorno vial. 4. No podrán llevar acompañante excepto mediante el uso de dispositivos diseñados especialmente para él o, ni transportar objetos que disminuyan la visibilidad o que los incomoden en la conducción. 5. Cuando circulen en horas nocturnas, deben llevar 	<ol style="list-style-type: none"> 3. Los conductores podrán compartir espacios garantizando la prioridad de estos en el entorno vial. 4. No podrán llevar acompañante excepto mediante el uso de dispositivos diseñados especialmente para él, ni transportar objetos que disminuyan la visibilidad o que impida un tránsito seguro. 	

TEXTO APROBADO EN SENADO	TEXTO APROBADO EN CÁMARA	COMENTARIOS
<p>dispositivos en la parte delantera que proyecten luz blanca, y en la parte trasera que reflecte luz roja.</p> <p>Parágrafo 1°. Los Alcaldes Municipales podrán restringir temporalmente los días domingos y festivos, el tránsito de todo tipo de vehículo automotor por las vías locales y nacionales o departamentales que pasen por su jurisdicción, a efectos de promover la práctica de actividades deportivas tales como el ciclismo, el atletismo, el patinaje, las caminatas y similares, así como, la recreación y el esparcimiento de los habitantes de su jurisdicción, siempre y cuando haya una vía alterna por donde dichos vehículos puedan hacer su tránsito normal.</p> <p>Parágrafo 2°. La velocidad máxima de operación en las vías mientras se realicen actividades deportivas, lúdicas y, o recreativas será de 25 km/h.</p>	<p>5. Cuando circulen en horas nocturnas, deben llevar dispositivos en la parte delantera que proyecten luz blanca, y en la parte trasera que reflecte luz roja.</p> <p>Parágrafo 1°. Los Alcaldes Municipales podrán restringir temporalmente los días domingos y festivos, el tránsito de todo tipo de vehículo automotor por las vías locales y nacionales o departamentales que pasen por su jurisdicción, a efectos de promover la práctica de actividades deportivas tales como el ciclismo, el atletismo, el patinaje, las caminatas y similares, así como, la recreación y el esparcimiento de los habitantes de su jurisdicción, siempre y cuando haya una vía alterna por donde dichos vehículos puedan hacer su tránsito normal.</p> <p>Parágrafo 2°. La velocidad máxima de operación en las vías mientras se realicen actividades deportivas, lúdicas y, o recreativas será de 25 km/h.</p>	

TEXTO CONCILIADO AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 46 DE 2015 SENADO, 240 DE 2016 CÁMARA
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.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. *Objeto.* La presente ley tiene por objeto 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.

Artículo 2°. *Beneficiarios.* Los beneficiarios de la presente ley serán peatones y ciclistas en los términos definidos por la Ley 769 de 2002.

Parágrafo. Seis (6) meses después de promulgada esta ley, el Ministerio de Transporte reglamentará las características necesarias para acceder a los beneficios consagrados en esta ley en los casos que se usen bicicletas asistidas.

Artículo 3°. *Beneficio por uso intermodal del transporte público.* Todos los usuarios de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, Sistemas Integrados de Transporte Público, Sistemas Estratégicos de Transporte Público y Sistemas Integrados de Transporte Regional que hayan usado la bicicleta como modo alimentador del sistema y que hayan validado a través del sistema unificado de recaudo 30 validaciones del uso de biciparqueaderos y/o puntos de encuentro recibirán un pasaje abonado en su tarjeta.

Parágrafo 1°. Cada entidad territorial regulará y asegurará las condiciones en que los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, Sistemas Integrados de Transporte Público, Sistemas Estratégicos de Transporte Público y Sistemas Integrados de Transporte Regional contabilizarán los viajes de alimentación en bicicleta.

Parágrafo 2°. Los municipios y distritos asumirán el costo de estos pasajes con cargo a sus respectivos presupuestos.

Parágrafo 3°. Las actuales concesiones de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, Sistemas Integrados de Transporte Público, Sistemas Estratégicos de Transporte Público y Sistemas Integrados de Transporte Regional podrán, de acuerdo a su capacidad financiera, implementar los beneficios consagrados en este artículo. En todo caso, el presente artículo aplicará cuando se abran nuevas licitaciones o se hagan renegociaciones de los contratos de operación de los sistemas.

Parágrafo 4°. Se incentivará la instalación y uso de portabicicletas en todos los medios de transporte público terrestre como forma de integración modal del transporte. De ninguna manera



se entenderá que el uso de portabicicletas es objeto de comparendo de tránsito o causará inmovilización del vehículo.

Artículo 4°. *Uso de bicicletas dentro de los SITM, SITP, SETP y SITR.* Los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, Sistemas Integrados de Transporte Público, Sistemas Estratégicos de Transporte Público y Sistemas Integrados de Transporte Regional, establecerán esquemas de estacionamientos adecuados, seguros y ajustados periódicamente a la demanda de bicicletas para que les permitan a los usuarios ingresar o conectar con diferentes sistemas de transporte.

Parágrafo 1°. Los SITM, SITP, SETP y SITR priorizarán el uso peatonal dentro de los sistemas y el uso de bicicletas garantizando la seguridad y comodidad de los usuarios. El Ministerio de Transportes en un plazo no mayor a un año definirá la metodología que usarán los sistemas para tal fin.

Parágrafo 2°. Los SITM, metro o sistemas de tranvía podrán definir protocolos para permitir el ascenso de bicicletas dentro de las cabinas de estos vehículos o la inclusión de compartimentos especiales para estas.

Parágrafo 3°. Las actuales concesiones de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, Sistemas Integrados de Transporte Público, Sistemas Estratégicos de Transporte Público y Sistemas Integrados de Transporte Regional podrán, de acuerdo a su capacidad financiera, implementar los beneficios consagrados en este artículo. En todo caso, el presente artículo aplicará cuando se abran nuevas licitaciones o se hagan renegociaciones de los contratos de operación de los sistemas.

Artículo 5°. *Incentivo de uso para funcionarios públicos.* Los funcionarios públicos recibirán medio día laboral libre remunerado por cada 30 veces que certifiquen haber llegado a trabajar en bicicleta.

Parágrafo 1°. Cada entidad en un plazo no mayor a un (1) año deberá establecer las condiciones en que las entidades del sector público validarán los días en que los funcionarios públicos llegan a trabajar en bicicleta y las condiciones para recibir el día libre remunerado.

Parágrafo 2°. Los funcionarios públicos beneficiados por la presente ley podrán recibir hasta 8 medios días remunerados al año.

Parágrafo 3°. Los empleados de empresas privadas, empresas mixtas, empresas industriales y comerciales del Estado y otros establecimientos regidos por el derecho privado podrán adoptar el presente esquema de incentivos con arreglo a sus propias especificaciones empresariales.

Artículo 6°. *Parqueaderos para bicicletas en edificios públicos.* En un plazo no mayor a dos años a partir de la expedición de la presente ley, las entidades públicas del orden nacional, departamental y municipal establecerán esquemas de estacionamientos adecuados, seguros y ajustados

periódicamente a la demanda, habilitando como mínimo el 10% de los cupos destinados para vehículos automotores que tenga la entidad; en el caso de ser inferior a 120 estacionamientos de automotores se deberá garantizar un mínimo de 12 cupos para bicicletas.

Artículo 7°. *Información de modos no motorizados de transporte.* Las Secretarías de Movilidad o quien haga sus veces en los entes territoriales de más de 100.000 habitantes consolidarán, siempre y cuando existan los recursos, un sistema de información de uso y proyección de la demanda de modos no motorizados de transporte así como un sistema de registro de quejas, preguntas y solicitudes sobre el uso de los medios no motorizados de transporte.

Parágrafo. El Ministerio de Transporte establecerá en un término inferior a tres (3) meses a partir de la promulgación de esta ley, la información mínima a consolidar dentro del Sistema de Información de modos no motorizados de transporte del que habla este artículo.

Artículo 8°. El artículo 58 de la Ley 769 de 2002 quedará así:

Artículo 58. Prohibiciones a los peatones. Los peatones no podrán:

1. Llevar, sin las debidas precauciones, elementos que puedan afectar el tránsito de otros peatones o actores de la vía.
2. Cruzar por sitios no permitidos o transitar sobre el guardavías del ferrocarril.
3. Remolcarse de vehículos en movimiento.
4. Actuar de manera que ponga en peligro su integridad física.
5. Cruzar la vía atravesando el tráfico vehicular en lugares en donde existen pasos peatonales.
6. Ocupar la zona de seguridad y protección de la vía férrea, la cual se establece a una distancia no menor de doce (12) metros a lado y lado del eje de la vía férrea.
7. Subirse o bajarse de los vehículos, estando estos en movimiento, cualquiera que sea la operación o maniobra que estén realizando.
8. Transitar por los túneles, puentes y viaductos de las vías férreas.

Parágrafo 1°. Además de las prohibiciones generales a los peatones, en relación con el STTMP, estos no deben ocupar la zona de seguridad y corredores de tránsito de los vehículos del STTMP, fuera de los lugares expresamente autorizados y habilitados para ello.

Parágrafo 2°. Los peatones que queden incurso en las anteriores prohibiciones se harán acreedores a una multa de un salario mínimo legal diario vigente, sin perjuicio de las demás acciones de carácter civil, penal y de policía que se deriven de su responsabilidad y conducta.



Dentro del perímetro urbano, el cruce debe hacerse solo por las zonas autorizadas, como los puentes peatonales, los pasos peatonales y las bocacalles.

Artículo 9°. *Normas específicas para bicicletas y triciclos.* El artículo 95 de la Ley 769 de 2002 quedará así:

Artículo 95. Normas específicas para bicicletas y triciclos. Las bicicletas y triciclos se sujetarán a las siguientes normas específicas:

1. Debe transitar ocupando un carril, observando lo dispuesto en los artículos 60 y 68 del presente código.
2. Los conductores que transiten en grupo deberán ocupar un carril y nunca podrán utilizar las vías exclusivas para servicio público colectivo.
3. Los conductores podrán compartir espacios garantizando la prioridad de estos en el entorno vial.
4. No podrán llevar acompañante excepto mediante el uso de dispositivos diseñados especialmente para él o, ni transportar objetos que disminuyan la visibilidad o que impida un tránsito seguro.
5. Cuando circulen en horas nocturnas, deben llevar dispositivos en la parte delantera que proyecten luz blanca, y en la parte trasera que refleja luz roja.

Parágrafo 1°. Los Alcaldes Municipales podrán restringir temporalmente los días domingos y festivos, el tránsito de todo tipo de vehículo automotor por las vías locales y nacionales o departamentales que pasen por su jurisdicción, a efectos de promover la práctica de actividades deportivas tales como el ciclismo, el atletismo, el patinaje, las caminatas y similares, así como, la recreación y el esparcimiento de los habitantes de su jurisdicción, siempre y cuando haya una vía alterna por donde dichos vehículos puedan hacer su tránsito normal.

Parágrafo 2°. La velocidad máxima de operación en las vías mientras se realicen actividades deportivas, lúdicas y, o recreativas será de 25 km/h.

Artículo 10. *Planeación participativa.* Las alcaldías promoverán la creación de organizaciones de ciclistas y promoverán su participación en las instancias locales de planeación, especialmente las que se deban configurar para el mejoramiento de la movilidad, el tránsito y el transporte.

Artículo 11. *Beneficios para estudiantes bicusuarios.* Las Instituciones de Educación podrán implementar programas de movilidad sostenible en donde se promueva el uso de la bicicleta.



Artículo 12. *Incentivos a la industria nacional.* El Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, antes de un año de promulgada esta ley, implementará un programa que incentive la producción y la adquisición de bicicletas en todo el territorio nacional.

Artículo 13. *Reinserción de bicicletas.* Las autoridades territoriales locales podrán adjudicar bicicletas que se encuentren inmovilizadas y lleven retenidas seis meses o más y que además no hayan sido reclamadas ni se encuentren en proceso de reclamación por parte de sus propietarios, a instituciones educativas del sector público y a los sistemas SITM, SITP, SETP y SITR. Para ello el Ministerio de Transporte reglamentará los mecanismos para la reintegración de bicicletas a la autoridad territorial local.

Artículo 14. Modifíquese el artículo 63 de la Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito, el cual quedará así:

Artículo 63. Respeto a los derechos de los peatones y ciclistas. Los conductores de vehículos deberán respetar los derechos e integridad de los peatones y ciclistas, dándoles prelación en la vía.

Artículo 15. Modifíquese el artículo 76 de la Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito el cual quedará así:

Artículo 76. Lugares prohibidos para estacionar. Está prohibido estacionar vehículos en los siguientes lugares:

1. Sobre andenes, zonas verdes o zonas de espacio público destinado para peatones, recreación o conservación.
2. En vías arterias, autopistas, zonas de seguridad, o dentro de un cruce.
3. En vías principales y colectoras en las cuales expresamente se indique la prohibición o la restricción en relación con horarios o tipos de vehículos.
4. En puentes, viaductos, túneles, pasos bajos, estructuras elevadas o en cualquiera de los accesos a estos.
5. En zonas expresamente destinadas para estacionamiento o parada de cierto tipo de vehículos, incluyendo las paradas de vehículos de servicio público, o para limitados físicos.
6. En carriles dedicados a transporte masivo sin autorización.
7. En ciclorrutas o carriles dedicados o con prioridad al tránsito de bicicletas.
8. A una distancia mayor de treinta (30) centímetros de la acera.
9. En doble fila de vehículos estacionados, o frente a hidrantes y entradas de garajes o accesos para personas con discapacidad.



10. En curvas.

11. Donde interfiera con la salida de vehículos estacionados.

12. Donde las autoridades de tránsito lo prohíban.

13. En zona de seguridad y de protección de la vía férrea, en la vía principal, vías secundarias, apartaderos, estaciones y anexidades férreas.

Artículo 16. Modifíquese el artículo 1° de la Ley 1503 de 2011 *¿por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones?* el cual quedará de la siguiente forma:

Artículo 1°. Objeto. La presente ley tiene por objeto definir lineamientos generales en educación, responsabilidad social empresarial y acciones estatales y comunitarias para promover en las personas la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y en consecuencia, la formación de criterios autónomos, solidarios y prudentes para la toma de decisiones en situaciones de desplazamiento o de uso de la vía pública, de tal manera que:

a) Se contribuya a que la educación en seguridad vial y la responsabilidad como actores de la vía sean asuntos de interés público y objeto de debate entre los ciudadanos;

b) Se impulsen y apoyen campañas formativas e informativas de los proyectos de investigación y de desarrollo sobre seguridad vial;

c) Se concientice a peatones, pasajeros y conductores sobre la necesidad de lograr una movilidad racional y sostenible;

d) Se concientice a autoridades, entidades, organizaciones y ciudadanos de que la educación vial no se basa solo en el conocimiento de normas y reglamentaciones, sino también en hábitos, comportamientos y conductas;

e) Se establezca una relación e identidad entre el conocimiento teórico sobre las normas de tránsito y el comportamiento en la vía;

f) Se impulsen y apoyen campañas formativas e informativas sobre el uso de la bicicleta como medio de transporte en todo el territorio nacional.

Parágrafo 1°. El Gobierno nacional incluirá dentro del Plan Nacional de Seguridad Vial las medidas necesarias que permitan incentivar el uso de la bicicleta como medio de transporte en el territorio nacional, de un modo responsable y de respeto a todos los usuarios de los medios de transporte.



Parágrafo 2°. El Gobierno nacional reglamentará la obligatoriedad, las características técnicas y los materiales de los cascos para bicisuarios antes de tres (3) meses después de promulgada esta ley.

Artículo 17. Modifíquese el artículo 60 de la Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito el cual quedará así:

Artículo 60. *Obligatoriedad de transitar por los carriles demarcados.* Los vehículos deben transitar, obligatoriamente, por sus respectivos carriles, dentro de las líneas de demarcación, y atravesarlos solamente para efectuar maniobras de adelantamiento o de cruce.

Parágrafo 1°. Los conductores no podrán transitar con vehículo automotor o de tracción animal por la zona de seguridad y protección de la vía férrea.

Parágrafo 2°. Todo conductor, antes de efectuar un adelantamiento o cruce de una calzada a otra o de un carril a otro, debe anunciar su intención por medio de las luces direccionales y señales ópticas o audibles y efectuar la maniobra de forma que no entorpezca el tránsito, ni ponga en peligro a los demás vehículos o peatones.

Parágrafo 3°. Todo conductor de vehículo automotor deberá realizar el adelantamiento de un ciclista a una distancia no menor de un metro con cincuenta centímetros (1.50 metros) del mismo.

Artículo 18. *Semana Nacional de la Movilidad Sostenible.* El Ministerio de Transporte, el Ministerio de Medio Ambiente, el Ministerio de Salud y Coldeportes promoverán en el país la celebración de exposiciones y actividades, organizarán anualmente una Semana Nacional de la Movilidad Sostenible, con ferias, exposiciones y otros actos culturales que se celebrarán en las principales ciudades y poblaciones del país. Cuando lo considere de interés nacional, colaborarán las demás entidades de índole nacional o local que se estimen necesarias para tal fin.

Artículo 19. *Vigencia y derogatoria.* La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

Con el propósito de dar cumplimiento a lo establecido en el artículo 182 de la Ley 5ª de 1992, me permito presentar el texto definitivo aprobado en Sesión Plenaria del Senado de la República del día 20 de abril de 2016, al **Proyecto de ley número 46 de 2015, 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.**

Atentamente,



INFORMACIÓN & SOLUCIONES ® Página 14 de 14

**CONSULTAR NOMBRES Y FIRMAS EN ORIGINAL
IMPRESO O EN FORMATO PDF**