

PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA

OBJECIONES PRESIDENCIALES

OBJECIÓN PRESIDENCIAL AL PROYECTO DE LEY 303 DE 2024 CÁMARA, 084 DE 2025 SENADO

por medio de la cual se adoptan medidas para la protección de los ciclistas y peatones y se dictan otras disposiciones.

Bogotá, D. C., 1° de junio de 2026.

Doctor

JULIÁN DAVID LÓPEZ TENORIO

Presidente

Honorable Cámara de Representantes.

Referencia: Proyecto de Ley número 303 de 2024 Cámara, 084 de 2025 Senado, por medio de la cual se adoptan medidas para la protección de los ciclistas y peatones y se dictan otras disposiciones.

Asunto: Objeción gubernamental por inconveniencia e inconstitucionalidad.

Respetado presidente de la Cámara de Representantes.

Sin la correspondiente sanción ejecutiva, el Gobierno nacional se permite devolver por razones de inconstitucionalidad el proyecto de Ley 303 de 2024 Cámara, 084 de 2025 Senado, [p]or medio de la cual se adoptan medidas para la protección de los ciclistas y peatones y se dictan otras disposiciones. Las objeciones por inconveniencia e inconstitucionalidad que se formulan son parciales y se circunscriben al artículo 5° y al párrafo 3° del artículo 6° del mencionado proyecto:

ARTÍCULO 5°. Adiciónese dos numerales 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. Si el homicidio se presenta en siniestros viales conduciendo vehículos bajo los efectos de sustancias psicoactivas (alcohol y/o sustancias alucinógenas), donde las víctimas sean ciclistas o peatones, las penas se aumentarán de conformidad con lo previsto en la segunda parte del artículo 22 de esta ley.

Objeciones a este proyecto de ley, por “razones de inconstitucionalidad o de inconveniencia”¹.

II. OPORTUNIDAD

Las objeciones por inconstitucionalidad o por inconveniencia se deben presentar dentro de los plazos fijados en el artículo 166 de la Constitución Política. De acuerdo con esta norma, el Gobierno dispone del término constitucional de seis días para devolver con objeciones cualquier proyecto cuando no conste de más de veinte artículos; de diez días, cuando el proyecto contenga de veintiuno a cincuenta artículos; y hasta de veinte días cuando los artículos sean más de cincuenta.

Teniendo en cuenta: (i) que el proyecto de ley de la referencia fue recibido en el Departamento Administrativo de la Presidencia de la República el 25 de julio de 2025; y (ii) que este tiene ocho artículos, el término para objetar es de seis días hábiles, cuyo cómputo culmina el 04 de agosto de 2025.

III. OBJECIONES POR INCONSTITUCIONALIDAD

Con fundamento en los artículos 165, 166, 167, 200 y 241.8 de la Constitución Política, el Gobierno nacional presenta objeción por razones de inconstitucionalidad el Proyecto de Ley 084 de 2025 del Senado y 303 de 2024 de la Cámara, por medio del cual se adoptan medidas para la protección de los ciclistas y peatones y se adoptan otras disposiciones.

Respecto del artículo 5

El artículo 5° del proyecto, es inconstitucional, en tanto vulnera el principio constitucional del debido proceso contenido en el artículo 29 de la Constitución Política de Colombia, y los tratados internacionales sobre razonabilidad y proporcionalidad en la configuración de los delitos, en razón a que la remisión efectuada a la segunda parte del artículo 22 de la Ley 599 de 2000, no permite determinar de manera clara y precisa la consecuencia punitiva aplicable, y es desproporcionado respecto de los deberes del Estado en la utilización del derecho penal como *última ratio*.

La segunda parte del artículo 22 del Código Penal señala que “también será dolosa la conducta cuando la realización de la infracción penal ha sido prevista como probable y su no producción se deja librada al azar”, es decir, la disposición se limita a definir la

modalidad de dolo eventual y no contiene un marco sancionatorio ni parámetros para la dosificación de la pena.

En consecuencia, la remisión efectuada en el numeral 7 no permite determinar de manera clara cuál es el incremento punitivo aplicable ni proporciona elementos suficientes para que el operador judicial establezca la sanción correspondiente en el supuesto previsto por la norma.

Adicionalmente, la redacción permite inferir que la intención de la iniciativa es atribuir a la conducta un tratamiento propio del dolo eventual, contemplado en el artículo 22 de la Ley 599 de 2000. Sin embargo, la disposición no modifica el tipo penal ni remite al marco punitivo aplicable al homicidio doloso previsto en el artículo 103 del mismo código, sino únicamente a una definición legal de la modalidad subjetiva de la conducta. En consecuencia, la norma no permite determinar con claridad cuál es la sanción aplicable, generando incertidumbre sobre sus efectos jurídicos y posibles tensiones con el principio de legalidad de los delitos y las penas que es uno de los elementos más importantes del debido proceso (artículo 29 CP).

De otro lado, el contenido de los numerales que el proyecto de ley pretende adicionar como circunstancias de agravación punitiva para el homicidio culposo, resulta desproporcionado respecto de la utilización que del derecho penal hace el Estado, como *última ratio*, en armonía y concordancia con la política criminal y con el contenido de la legislación penal vigente. Al respecto, la jurisprudencia constitucional ha sostenido al respecto que si bien el legislador goza de amplio margen de configuración normativa en materia de configuración de delitos, no es menos cierto que, “*tal potestad legislativa encuentra sus límites en la Constitución Política y en las normas que integran el bloque de constitucionalidad, y corresponde a la Corte Constitucional hacer efectivos dichos límites, cuandoquiera que se desconozcan por el Legislador los principios, valores o derechos allí protegidos*”.

En este sentido, en la sentencia C-148 de 2005 se sostuvo: “La Corte ha sido enfática en reconocer que para la definición de la política criminal del Estado y, en particular, en materia penal para la configuración de las conductas punibles, el órgano legislativo tiene una competencia amplia y exclusiva que encuentra claro respaldo en el principio democrático y en la soberanía popular (C.P. arts. 1° y 3°), razón por la cual, corresponde a las mayorías políticas, representadas en el Congreso, determinar, dentro de los marcos de la Constitución Política, la orientación del Estado en estas materias. (C-559 de 1999, C-226/02, C-420/02, C-762/02, C-205/03). Esta circunstancia, permite que el legislador adopte distintas estrategias de política criminal, siempre que la alternativa aprobada, además de ser legítima en cuanto a la forma como se configura, respete los valores, preceptos y principios constitucionales. Así las cosas, es evidente que la política criminal y el derecho penal no se encuentran definidos en el texto constitucional sino que corresponde al legislador desarrollarlos. La Corte ha precisado que en el ejercicio de su atribución el Congreso <no puede desbordar la Constitución y está subordinado a ella porque la Carta es norma de normas (CP art. 4°). Pero, en función del pluralismo y la participación democrática, el Legislador puede tomar diversas opciones dentro del marco de la Carta. (C-038 de 1995. Fundamento 4)>”.

Para la Corte es claro que la Constitución reconoce al Legislador un margen de discrecionalidad para desarrollar la política criminal y determinar o no el establecimiento de delitos y sanciones según la valoración que este haga en el marco de la Constitución. Pero como complemento de esta prerrogativa ha aclarado la Corte, entre otras, en la sentencia C-237/97 que: “El derecho penal, que en un Estado democrático debe ser la *última ratio*, puede ser utilizado, sin vulnerar la Constitución, para sancionar las conductas lesivas de bienes jurídicos ajenos que se estiman esenciales y cuya vulneración, en consecuencia, debe asociarse a una pena. La Corte, en función de la competencia que le ha sido atribuida, puede valorar la norma atendiendo solo criterios de razonabilidad y proporcionalidad”.

“Ese es el margen de acción de la función legislativa en materia punitiva, en el que si el legislador advierte que la criminalización es la forma más invasiva de control social, por su intensa afectación de la libertad, y esa circunstancia no contribuye al perfeccionamiento de una política adecuada al logro de los fines perseguidos por la norma, puede prescindir de ella luego de la ponderación que haga de la realidad que pretende controlar”. (C-226/02 M. P. Álvaro Tafur Galvis).

La jurisprudencia constitucional ha hecho énfasis en que, siempre que en desarrollo de esta función legislativa no resulten contrariados preceptos fundamentales, “bien puede el legislador crear o suprimir figuras delictivas, introducir clasificaciones entre ellas, establecer modalidades punitivas, graduar las penas aplicables, fijar la clase y magnitud de estas con arreglo a criterios de agravación o atenuación de los comportamientos penalizados, todo de acuerdo con la apreciación, análisis y ponderación que efectúe acerca de los fenómenos de la vida social y del mayor o menor daño que ciertos comportamientos puedan estar causando o lleguen a causar en el conglomerado” (C-013/1997). Igualmente,

¹ Artículo 199 de la Ley 5ª de 1992, “[p]or la cual se expide el reglamento del Congreso, el Senado y la Cámara de Representantes”.

² C-291 de 2007 (Énfasis del Original).

“puede consagrar regímenes diferenciados para el juzgamiento y tratamiento de delitos y contravenciones, pudiendo, incluso, realizar diferenciaciones dentro de cada uno de estos grupos, en la medida en que unos y otros se fundamenten en criterios de razonabilidad y proporcionalidad que atiendan una valoración objetiva de elementos tales como, la mayor o menor gravedad de la conducta ilícita, la mayor o menor repercusión que la afectación del bien jurídico lesionado tenga en el interés general y en el orden social, entre otros” (C-840 de 2000).

También en Sentencia C-329 de 2003 se afirmó: “Adicionalmente, debe decirse que compromisos internacionales sobre derechos humanos asumidos de tiempo atrás por el Estado colombiano, y que forman parte del Bloque de Constitucionalidad, sujetan la actuación del legislador a los principios mencionados, al momento de definir las sanciones penales (T-153 de 1998). Por ejemplo, el Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos (Aprobado por la Ley 74 de 1968) prescribe en el numeral 1 del artículo 10 que toda persona privada de la libertad debe ser tratada humanamente y con el respeto debido a la dignidad inherente al ser humano. Así mismo, el literal a) de su numeral 2, señala que los procesados deben estar separados de los condenados, salvo en circunstancias excepcionales, y que deben ser sometidos a un tratamiento distinto, adecuado a su condición de personas no condenadas. Y por último, el numeral 3 establece que el régimen penitenciario que cada País establezca debe consistir en un tratamiento cuya finalidad esencial sea la reforma y la readaptación social de los penados. En ese mismo sentido, (...) las Reglas mínimas para el tratamiento de los reclusos, adoptadas por el Primer Congreso de las Naciones Unidas sobre Prevención del Delito y Tratamiento del Delincuente, celebrado en Ginebra en 1955. Además, las Resoluciones 43/110 y 43/173 de la Asamblea General de las Naciones Unidas. En el marco del sistema Interamericano, constituye fuente de dichos principios el Pacto de San José o Convención Americana sobre Derechos Humanos, aprobado por la Ley 16 de 1972 –inciso 6° del artículo 5° de la Convención–”.

“En conclusión, cuando el legislador hace uso de su potestad para configurar las penas que deben imponerse a quienes cometen algún delito, se encuentra limitado por los principios constitucionales de la dignidad de las personas y el respeto a los derechos humanos, la aplicación de criterios de razonabilidad y proporcionalidad y las obligaciones internacionales contenidas en los tratados internacionales de derechos humanos que forman parte del bloque de constitucionalidad”. (C-291 de 2007).

III. OBJECIONES POR INCONVENIENCIA

Respecto del parágrafo 3° del artículo 6°

La redacción del parágrafo 3° del artículo 6° del presente proyecto de ley que modifica el artículo 60 de la Ley 769 de 2002 es inconveniente, toda vez que el texto propuesto no corresponde a la versión actualmente vigente de la disposición, modificada por la Ley 2486 de 2025.

La redacción contenida en el proyecto limita la obligación de adelantamiento seguro únicamente respecto de los ciclistas, desconociendo que la normativa vigente extendió dicha protección a los usuarios de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana, quienes constituyen igualmente actores viales vulnerables y requieren medidas especiales de seguridad en la vía.

En consecuencia, se recomienda armonizar el contenido del proyecto con la legislación vigente, incorporando expresamente a los usuarios de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana dentro del ámbito de aplicación de la medida, con el fin de preservar la coherencia normativa y evitar la exclusión de sujetos que ya fueron reconocidos por el legislador como destinatarios de esta protección especial.

Así mismo, se sugiere ajustar la redacción del parágrafo 1° de la modificación propuesta al artículo 60 de la Ley 769 de 2002, incorporando expresamente la referencia a los bicarriles dentro de las zonas cuyo uso se encuentra restringido para los vehículos automotores y de tracción animal.

La inclusión de esta infraestructura resulta consistente con las políticas de movilidad sostenible y seguridad vial, en la medida en que los bicarriles constituyen espacios destinados prioritariamente a la circulación de bicicletas y otros medios de movilidad activa, por lo que su ocupación indebida genera riesgos para los usuarios vulnerables de la vía y afecta las condiciones de seguridad y fluidez del tránsito.

En consecuencia, el Gobierno nacional estima que es preciso devolver esta iniciativa al Congreso de la República sin la correspondiente sanción presidencial, para que se dé trámite a las objeciones por inconstitucionalidad y por inconveniencia en los términos referidos por el artículo 167 superior y la Ley 5ª de 1992.

De los honorables congresistas, con el debido respeto,

GUSTAVO PETRO URREGO

Ministra de Transporte,

María Fernanda Rojas Mantilla

Presidencia de la República de Colombia
SECRETARÍA GENERAL

Bogotá D.C., mayo 21 de 2026.
S.G.2-0686/2026

Doctor
GUSTAVO FRANCISCO PETRO URREGO
Presidente de la República
Ciudad

Excelentísimo señor Presidente:

Por instrucciones del señor Presidente de esta Corporación, doctor **JULIÁN DAVID LÓPEZ TENORIO** y en cumplimiento a lo ordenado en los artículos 157 numeral 4, 165 y 166 de la Constitución Política y 196 de la Ley 5ª de 1992, comedidamente me permito remitir el **Proyecto de Ley N° 303 de 2024 Cámara – 084 de 2025 Senado “POR MEDIO DE LA CUAL SE ADOPTAN MEDIDAS PARA LA PROTECCIÓN DE LOS CICLISTAS Y PEATONES Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”**.

El proyecto de ley en mención fue debatido y aprobado por el Congreso de la República en las siguientes fechas:

CÁMARA DE REPRESENTANTES		SENADO DE LA REPÚBLICA	
Comisión Sexta:	marzo 19 de 2025	Comisión Sexta:	diciembre 03 de 2025
Plenaria Cámara:	junio 19 de 2025	Plenaria Senado:	diciembre 16 de 2025
Conciliación Cámara:	abril 29 de 2026	Conciliación Senado:	abril 21 de 2026

Se anexa hoja de ruta con toda la información del Proyecto de Ley referido; así mismo y de acuerdo con la política de cero papel, las gacetas podrán ser consultadas en el link <http://svrpubindc.imprenta.gov.co/senado/>, consultar por número de la gaceta (digitar la gaceta solicitada y el año).

Cordialmente,

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA
Secretario General

Anexo: Dos (2) textos de ley.
Expediente Legislativo en 190 folios

Hasbledy Suárez

Cámara de Representantes - Secretaría General - Leyes - Capitolio Nacional - Primer Piso - Bogotá D.C. Colombia
Comunidades: 4325100, Extensión: 5146, 5132 - www.camara.gov.co - email: secretaria.general@camara.gov.co

LEY No. _____

“POR MEDIO DE LA CUAL SE ADOPTAN MEDIDAS PARA LA PROTECCIÓN DE LOS CICLISTAS Y PEATONES Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

El Congreso de Colombia,

DECRETA:

ARTÍCULO 1°. Objeto. La presente ley tiene como objeto adoptar medidas para la protección de los ciclistas y peatones en las vías del territorio nacional. Para tal fin, se establecen acciones de prevención, gestión y control, así como medidas punitivas orientadas a incrementar las sanciones aplicables a quienes causen siniestros viales con víctimas ciclistas o peatones.

ARTÍCULO 2°. Infraestructura segura para ciclistas y peatones. Las autoridades del orden nacional, departamental, municipal y distrital propenderán por garantizar la planeación, creación, mejoramiento y mantenimiento de una infraestructura vial segura y adecuada para ciclistas y peatones, de conformidad con la reglamentación técnica vigente, Manual de Señalización Vial y Guía de Cicloinfraestructura del Ministerio de Transporte, o las normas que las modifiquen, adicionen o sustituyan.

Para esto, se articularán acciones entre las entidades públicas y privadas que tengan a su cargo la administración, operación, mantenimiento, mejoramiento, o cualquier otra actividad sobre las vías primarias, secundarias y terciarias del territorio nacional.

En el marco de la autonomía territorial, las entidades territoriales podrán incorporar en sus planes de movilidad sostenible y segura, de seguridad vial, en los Planes de Ordenamiento Territorial (POT), planes básicos de ordenamiento territorial (PBOT) o esquemas de ordenamiento territorial (EOT), metas e indicadores de infraestructura peatonal y ciclista, observando la normatividad técnica vigente en materia de diseño y accesibilidad universal, para incluir a las bicicletas y los peatones de manera adecuada en las políticas urbanas y facilitar el desplazamiento equitativo, seguro y eficiente de la movilidad activa.

Parágrafo 1°. Para el cumplimiento de lo previsto en este artículo, las entidades territoriales podrán incorporar un componente ciclocominabilidad, en el marco de lo dispuesto en el POT, PBOT o EOT señalados en este artículo, asegurando su armonización con los documentos vigentes.

Parágrafo 2°. Las entidades territoriales incluirán en el respectivo programa de ejecución del POT, PBOT o EOT, así como en los Planes de Desarrollo y en los demás instrumentos de planificación de la jurisdicción, los proyectos de construcción, adecuación o mantenimiento de infraestructura peatonal y cicloinfraestructura, con sus metas e indicadores.

Parágrafo 3°. Para todo lo previsto en este artículo el Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial, fijarán los criterios para que se priorice la infraestructura para ciclistas y peatones.

ARTÍCULO 3°. Articulación de políticas públicas. El Ministerio de Transporte, en coordinación con la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), deberá articular e incluir en el Programa Nacional de Fomento al uso de la Bicicleta en el territorio nacional, en la Política Nacional Movilidad Urbana y Regional, en la estrategia Nacional de Movilidad Activa y en el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031 planes, programas y proyectos orientados a educar y divulgar las normas de seguridad y protección en la vía para los usuarios de la bicicleta y los peatones, dar a conocer los derechos, deberes y responsabilidades de estos; así como sensibilizar sobre las disposiciones previstas en esta ley.

Igualmente, se integrará una línea de acción específica en materia de seguridad vial y prevención de siniestralidad vial de los ciclistas y peatones, la cual deberá contar con metas e indicadores de cumplimiento a mediano y largo plazo y cuyo seguimiento lo realizará la ANSV a través del Observatorio Nacional de Seguridad Vial.

Asimismo, el Ministerio de Transporte y la ANSV adoptarán lineamientos para una política de visibilidad y protección de ciclistas y peatones; que incluya criterios técnicos para mejorar su visualización por parte de otros actores viales y mitigar factores de riesgos, de conformidad con la reglamentación técnica vigente.

El Ministerio de Transporte y la ANSV brindarán asistencia técnica a las entidades territoriales y propiciarán la armonización de lo dispuesto en este artículo, conforme con las políticas públicas territoriales vigentes sobre bicicleta y peatón, respetando la autonomía territorial.

En desarrollo de lo dispuesto, se deberá involucrar a las organizaciones civiles y autoridades que tengan competencia en la materia, tanto del orden nacional, como territorial, a través de las instancias de participación existentes y conforme a la normatividad aplicable.

ARTÍCULO 4°. Participación de usuarios y organizaciones de ciclistas y peatones. El Gobierno Nacional, Departamental, Municipal y Distrital fomentarán y facilitarán la participación de usuarios de la bicicleta y peatones, así como de sus organizaciones representativas (fundaciones, asociaciones y colectivos) en los planes, programas y proyectos que se adelanten en la ejecución del Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031, la implementación de la Ley 2222 de 2022 "Por medio de la cual se promueve el uso de la "bici" segura y sin accidentes", y las campañas y políticas públicas orientadas para proteger y promover los derechos y deberes de los ciclistas y peatones en armonía con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) 2030.

La participación se realizará a través de las instancias y mecanismos de participación existentes en cada nivel de gobierno y respetando la autonomía territorial. En el ámbito territorial, la participación en instrumentos de orden nacional tendrá carácter potestativo y se articulará con los Planes de Movilidad Sostenible y Segura, los Planes Territoriales de Seguridad Vial y las políticas

niños, niñas, adolescentes y adultos mayores, como actores viales especialmente vulnerables.

Las acciones adoptadas deberán asegurar la accesibilidad universal, la señalización inclusiva, la infraestructura adaptada y la participación activa de estos grupos en la formulación y seguimiento de las políticas públicas de seguridad vial.

El Ministerio de Transporte reglamentará, dentro de los seis (6) meses siguientes a la promulgación de esta ley, los criterios técnicos y pedagógicos para la aplicación de este enfoque diferencial.

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

EL PRESIDENTE DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA,

LIDIO ARTURO GARCÍA TÚRBAY

EL SECRETARIO GENERAL DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA,

DIEGO ALEJANDRO GONZÁLEZ GONZÁLEZ

EL PRESIDENTE DE LA HONORABLE CÁMARA DE REPRESENTANTES,

JULIÁN DAVID LÓPEZ TENORIO

EL SECRETARIO GENERAL DE LA HONORABLE CÁMARA DE REPRESENTANTES,

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA

públicas locales vigentes, utilizando las instancias creadas para tal fin, cuando existan.

ARTÍCULO 5°. Adiciónese dos numerales 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. Si el homicidio se presenta en siniestros viales conduciendo vehículos bajo los efectos de sustancias psicoactivas (alcohol y/o sustancias alucinógenas), donde las víctimas sean ciclistas o peatones, las penas se aumentarán de conformidad con lo previsto en la segunda parte del artículo 22 de esta ley.

8. Si el homicidio se presenta en siniestros viales donde las víctimas sean ciclistas o peatones, las penas se aumentarán hasta en una tercera parte.

ARTÍCULO 6°. Modifíquese el artículo 60 de la Ley 769 de 2002, adicionando un inciso nuevo al parágrafo 3, el cual quedará así:

ARTÍCULO 60°. OBLIGATORIEDAD DE TRANSITAR POR LOS CARRILES DEMARCADOS. Los vehículos deben transitar, obligatoriamente, por sus respectivos carriles, dentro de las líneas de demarcación, y atravesarlos solamente para efectuar maniobras de adelantamiento o de cruce.

Parágrafo 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.

El incumplimiento de esta obligación dará lugar a la aplicación de la multa consagrada en el artículo 131 literal D6 del Código Nacional de Tránsito. Cuando, como consecuencia del incumplimiento de la distancia mínima prevista en este parágrafo, se ocasionen lesiones o la muerte del ciclista, se podrá suspender la licencia de conducción del infractor hasta por un término de 10 años.

ARTÍCULO 7°. Enfoque Diferencial. En la implementación de las políticas, programas y proyectos derivados de la presente ley, las autoridades nacionales, departamentales, distritales y municipales deberán incorporar un enfoque diferencial que garantice la priorización de la protección de mujeres,

OBJECIÓN PRESIDENCIAL AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 188 DE 2024 DE LA CÁMARA DE REPRESENTANTES, 446 DE 2025 DEL SENADO DE LA REPÚBLICA

por medio de la cual se establece la Cuota de Fomento del Coco y se crea el Fondo de Fomento a la Coco cultura.

Bogotá, D. C., 1° de junio de 2026.

JULIÁN DAVID LÓPEZ TENORIO

Presidente

Honorable Cámara de Representantes

Referencia: Proyecto de Ley número 188 de 2024 de la Cámara de Representantes, 446 de 2025 del Senado de la República, por medio de la cual se establece la Cuota de Fomento del Coco y se crea el Fondo de Fomento a la Coco cultura.

Asunto: Objeciones gubernamentales por inconveniencia.

Respetado presidente de la honorable Cámara de Representantes,

Sin la correspondiente sanción ejecutiva, el Gobierno nacional se permite devolver por razones de inconveniencia el Proyecto de Ley número 188 de 2024 Cámara, 446 de 2025 Senado, por medio de la cual se establece la Cuota de Fomento del Coco y se crea el Fondo de Fomento a la Coco cultura.

I. COMPETENCIA

El artículo 165 de la Constitución establece que, "aprobado un proyecto por ambas cámaras, pasará al Gobierno para su sanción (...)". Sin embargo, este podrá objetarlo, evento en el cual "lo devolverá a la Cámara en que tuvo origen". En consecuencia, el Gobierno nacional tiene la competencia para formular objeciones a este proyecto de ley, por "razones de inconstitucionalidad o de inconveniencia"¹.

II. OPORTUNIDAD

Las objeciones por inconstitucionalidad o por inconveniencia se deben presentar dentro de los plazos fijados en el artículo 166 de la Constitución Política. De acuerdo con esta norma, el Gobierno dispone del término constitucional de seis (6) días para devolver

¹ Artículo 199 de la Ley 53 de 1992, "por la cual se expide el reglamento del Congreso, el Senado y la Cámara de Representantes".