



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXIII - N° 745

Bogotá, D. C., martes, 4 de junio de 2024

EDICIÓN DE 15 PÁGINAS

DIRECTORES:

GREGORIO ELJACH PACHECO
SECRETARIO GENERAL DEL SENADO

www.secretariassenado.gov.co

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA
SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA

www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

SENADO DE LA REPÚBLICA

PONENCIAS

INFORME DE PONENCIA PARA EL SEGUNDO DEBATE DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 111 DE 2023 SENADO

por medio de la cual se regula el tránsito y se promueve el uso de bicicletas eléctricas, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal, como alternativas de movilidad urbana sostenible.

Bogotá D.C., 31 de mayo de 2024.

HONORABLE SENADOR
IVÁN LEONIDAS NAME VÁSQUEZ
PRESIDENTE DEL SENADO DE LA REPÚBLICA
E. S. D.

REFERENCIA:	PROYECTO DE LEY 111 DE 2023 SENADO «POR MEDIO DE LA CUAL SE REGULA EL TRÁNSITO Y SE PROMUEVE EL USO DE BICICLETAS ELÉCTRICAS, PATINETAS ELÉCTRICAS Y VEHÍCULOS AUTOEQUILIBRADOS LIVIANOS DE MOVILIDAD PERSONAL, COMO ALTERNATIVAS DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE»
ASUNTO:	INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE.

En cumplimiento de la designación hecha por la Mesa Directiva de la Comisión Sexta Constitucional Permanente del Senado de la República presento informe de ponencia para el segundo debate del Proyecto de Ley 111 de 2023 Senado «Por medio de la cual se regula el tránsito y se promueve el uso de bicicletas eléctricas, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal, como alternativas de movilidad urbana sostenible».

Atentamente,

JULIO ALBERTO ELÍAS VIDAL
SENADOR DE LA REPÚBLICA

I. TRÁMITE DE LA INICIATIVA

El Proyecto de Ley 111 de 2023 - Senado «Por medio de la cual se regula el tránsito y se promueve el uso de bicicletas eléctricas, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal, como alternativas de movilidad urbana sostenible» es de iniciativa parlamentaria, de mi autoría.

La iniciativa fue radicada en la Secretaría del Senado de la República el 23 de agosto de 2023 y fue publicada en la Gaceta 1146 de 25 de agosto de 2023.

El proyecto fue remitido a la Comisión Sexta Constitucional Permanente del Senado de la República, cuya mesa directiva me designó como ponente para primer debate. La referida designación fue informada por el secretario de la Comisión, Jorge Eliecer Laverde Vargas, mediante comunicación de 12 de septiembre de 2023.

Con el objeto de recibir las opiniones técnicas respectivas, el proyecto fue remitido al Ministerio de Hacienda y Crédito Público, para efectos de que emita un concepto sobre éste y se pronuncie sobre sus aspectos e implicaciones fiscales. También se remitió al Ministerio de Transporte para que dicha cartera emita concepto y se pronuncie sobre sus aspectos e implicaciones técnicas y jurídicas, así como sobre su conveniencia y viabilidad.

A la fecha, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público no ha rendido el concepto solicitado. Por su parte, el Ministerio de Transporte emitió concepto, al cual nos referiremos en esta ponencia en el acápite correspondiente.

La ponencia para primer debate fue radicada el 31 de octubre de 2023 y fue publicada en la Gaceta 1514 de esa misma fecha.

En sesión del 14 de noviembre 2023 de la Comisión Sexta del Senado de la República, fue aprobado en primer debate el proyecto de ley con las modificaciones formuladas en el informe de ponencia. En el curso del referido debate no fueron presentadas proposiciones que modificaran el articulado de la iniciativa.

La Mesa Directiva de la Comisión Sexta Constitucional Permanente del Senado de la República me designó como ponente para segundo debate. La referida designación fue informada por el secretario de la Comisión, Jorge Eliecer Laverde Vargas, mediante comunicación del 17 de noviembre de 2023.

En sesión del 21 de noviembre de 2023 fue aprobada por el Comisión Sexta del Senado de la República una proposición para convocar a una audiencia pública y, previo a rendir la ponencia para segundo debate, discutir diversos asuntos del proyecto de ley. La proposición aprobada fue la siguiente:



Bogotá D.C., 21 de noviembre de 2023

PROPOSICIÓN

Conforme al derecho que nos asiste como congresistas, particularmente el previsto en el numeral 3 del artículo 264 de la Ley 5ª de 1992 (Reglamento del Congreso), el Senado y la Cámara de Representantes...

Para el efecto, invítase a participar en la audiencia a las siguientes autoridades y actores del sector:

- 1. Ministerio de Transporte.
2. Ministerio de Comercio, Industria y Turismo.
3. Ministerio de Hacienda y Crédito Público.
4. Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV).
5. Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional.
6. Secretarías Distritales de Movilidad de Bogotá D.C.
7. Autoridades académicas en temas de movilidad y tránsito.
8. Representantes de los importadores y comercializadores de los vehículos objeto de regulación.
9. Representantes de los usuarios de los vehículos objeto de regulación.
10. En general, a los diferentes actores que puedan tener interés en la materia.

Atentamente,

Julio Alvarado
JULIO ALVARADO
SENADOR DE LA REPÚBLICA

*ARTÍCULO 244. DERECHOS. Son derechos de los Congresistas:

- 1. Elegir a los funcionarios que autoriza la Constitución Política, y pedir su renuncia para el mismo día de su elección y
2. Ejercer el derecho de veto.

www.julioalvarado.com
@julioalvarado
Capítulo Nacional, Piso 1, Carrera 7ª B. #40 - Julián, Bogotá D.C. | C.C. +57 314 010 31 33

La referida audiencia pública se llevó a cabo el 11 de marzo de 2024 y puede ser consultado su registro en el siguiente enlace: https://www.youtube.com/live/Oi8-GtPGXrg.

Adicionalmente, el 23 de mayo se hizo una mesa técnica con la asistencia de delegados del Ministerio de Comercio Industria y Turismo, el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial de la cual surgió la necesidad de hacer unos ajustes al texto del articulado, los cuales se explicarán en el acápite de pliego de modificaciones.

vehículo no motorizado de dos (2) o más ruedas en línea, el cual se desplaza por el esfuerzo de su conductor accionando por medio de pedales.

Transporte personal urbano: Medio de movilidad individual utilizado en áreas urbanas para desplazarse de un lugar a otro.

Ciclo-infraestructura: Conjunto formado por la infraestructura vial diseñada y pensada para la bicicleta y los complementos que la hacen funcional para este vehículo.

Vías permitidas: Son las vías respecto de las cuales no existe prohibición normativa expresa que impida la circulación de bicicletas eléctricas, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal.

ARTÍCULO 3. TRÁNSITO DE BICICLETAS ELÉCTRICAS, PATINETAS ELÉCTRICAS Y VEHÍCULOS AUTOEQUILIBRADOS LIVIANOS DE MOVILIDAD PERSONAL. En el Capítulo VI (Tránsito de otros vehículos y de animales) del título III (Normas de comportamiento), de la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre), adiciónese un artículo nuevo 96-1, el cual quedará así:

ARTÍCULO 96-1. NORMAS ESPECÍFICAS PARA BICICLETAS ELÉCTRICAS, PATINETAS ELÉCTRICAS Y VEHÍCULOS AUTOEQUILIBRADOS LIVIANOS DE MOVILIDAD PERSONAL. Las bicicletas eléctricas, las patinetas eléctricas y los vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal, que cumplan con las características técnicas definidas por el Ministerio de Transporte en la reglamentación que expida para el efecto, se sujetarán a las siguientes normas específicas:

- 1. La edad mínima para su conducción será de dieciséis (16) años cumplidos.
2. No podrán movilizar a más de una persona de forma simultánea.

Para el caso de las bicicletas eléctricas, solamente será permitido el transporte de más de una persona de manera simultánea cuando dicho vehículo en particular esté especialmente diseñado para hacerlo y se cumplan las condiciones que defina el Ministerio de Transporte en la reglamentación correspondiente.

- 3. Su uso será exclusivamente para transporte personal urbano. Está prohibido su tránsito por carreteras nacionales.

Se exceptúan las bicicletas eléctricas; las cuales se asimilan a las bicicletas convencionales en lo que tiene que ver con su circulación por carreteras nacionales.

II. TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE
POR LA COMISIÓN SEXTA DEL SENADO DE LA REPÚBLICA

El texto del proyecto de ley aprobado en primer debate por la Comisión Sexta Constitucional Permanente del Senado de la República es el siguiente:

PROYECTO DE LEY 111 DE 2023 SENADO

Por medio de la cual se regula el tránsito y se promueve el uso de bicicletas eléctricas, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal, como alternativas de movilidad urbana sostenible

EL CONGRESO DE COLOMBIA

DECRETA:

ARTÍCULO 1. OBJETO. La presente ley tiene por objeto:

- 1. Regular el tránsito de bicicletas eléctricas, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal; asegurando la vida e integridad de sus usuarios y de los demás actores de la vía.
2. Promover el uso de los vehículos referidos en el numeral anterior como medios de transporte personal, que constituyen alternativas de movilidad urbana sostenible.

ARTÍCULO 2. DEFINICIONES Para la aplicación e interpretación de esta ley ténganse en cuenta las siguientes definiciones:

Bicicleta eléctrica: Bicicleta que cuenta con motor eléctrico para asistir al usuario mientras pedalea, reduciendo así el esfuerzo que este debe realizar. La potencia del motor debe disminuir progresivamente conforme aumenta la velocidad del vehículo y se suspende cuando el conductor deje de pedalear o la bicicleta alcance una velocidad determinada.

Patineta eléctrica: Vehículo de transporte personal, equipado con motor eléctrico para su propulsión, compuesto por una plataforma montada sobre ruedas para que el usuario vaya de pie y con un manubrio para su dirección.

Vehículo autoequilibrado liviano de movilidad personal: Vehículo equipado con motor eléctrico, basado en un equilibrio inestable inherente y que necesita un sistema auxiliar de control para mantener su equilibrio.

Bicicletas convencionales: Se refiere a las bicicletas tal y como son definidas en el artículo 2 de la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre); es decir, un

Tanto el uso con fines recreativos y deportivos como su tránsito por fuera del perímetro urbano, deberá ajustarse a la regulación expedida por las entidades territoriales correspondientes, dentro de su jurisdicción. En aquellos municipios o distritos en los que no haya regulación específica se aplicará la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte para el efecto.

- 4. No deben transitar sobre las aceras o andenes, los lugares destinados al tránsito de peatones ni por aquellas vías en donde las autoridades competentes lo prohíban.
5. Deberán circular siempre por la ciclo-infraestructura, dando prelación a los peatones y a los ciclistas que vayan en bicicletas convencionales.
6. En aquellos casos donde no exista ciclo-infraestructura podrán transitar por las vías permitidas, ocupando el carril derecho, paralelo al andén o a la orilla, en el mismo sentido de la vía y sin utilizar las vías exclusivas para servicio público colectivo. En las vías permitidas también deberán darle prelación a los peatones y a los ciclistas que vayan en bicicletas convencionales.
7. Cuando circulen por la ciclo-infraestructura la velocidad máxima permitida será de 25 km/h; cuando lo hagan por las vías permitidas será de 40 km/h.
8. Cuando transiten por las vías permitidas no deben adelantar a otros vehículos por la derecha o entre vehículos que transiten por sus respectivos carriles. Siempre utilizarán el carril libre a la izquierda del vehículo a sobrepasar.
9. Cuando transiten por la ciclo-infraestructura o las vías permitidas deben usarse las señales direccionales para dar un giro o hacer la maniobra de adelantamiento.

Si la patineta eléctrica no cuenta con señales direccionales, el giro o adelantamiento deberá hacerse con precaución y asegurándose de que la maniobra no resulte inesperada para los demás actores viales.

Si la bicicleta eléctrica o el vehículo autoequilibrado liviano de movilidad personal no tiene señales direccionales deberán usarse las señales manuales previstas en el artículo 67 de este código.

- 10. Deben respetar las señales y normas de tránsito de la ciclo-infraestructura y de las vías permitidas.

<p>11. Para circular, los conductores deberán utilizar siempre un casco de seguridad que cumpla con las características definidas por el Ministerio de Transporte. El incumplimiento de esta disposición dará lugar a la inmovilización del vehículo.</p> <p>12. Los conductores de estos tipos de vehículos deben vestir prendas reflectivas de identificación que deben ser visibles cuando se conduzca entre las 18:00 y las 6:00 horas del día siguiente.</p> <p>13. Cuando transiten entre las 18:00 y las 6:00 horas del día siguiente, los vehículos deben llevar dispositivos en la parte delantera que proyecten luz blanca, y en la parte trasera que proyecten luz roja.</p> <p>14. No podrán transportar objetos que disminuyan la visibilidad, que incomoden la conducción o que constituyan un peligro para los demás actores de la vía.</p> <p>15. No se podrán conducir en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias psicoactivas. El incumplimiento de esta disposición dará lugar a la inmovilización del vehículo.</p> <p>ARTÍCULO 4. PRELACIÓN EN LA VÍA DE LOS PEATONES, CICLISTAS Y USUARIOS DE BICICLETAS ELÉCTRICAS, PATINETAS ELÉCTRICAS Y VEHÍCULOS AUTOEQUILIBRADOS LIVIANOS DE MOVILIDAD PERSONAL. Modifíquese el artículo 63 de la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre), el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 63. RESPETO A LOS DERECHOS DE LOS PEATONES, CICLISTAS Y USUARIOS DE BICICLETAS ELÉCTRICAS, PATINETAS ELÉCTRICAS Y VEHÍCULOS AUTOEQUILIBRADOS LIVIANOS DE MOVILIDAD PERSONAL. Los conductores de vehículos deberán respetar los derechos e integridad de los peatones, ciclistas y usuarios de bicicletas eléctricas, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal, dándoles prelación en la vía.</p> <p>ARTÍCULO 5. MANIOBRA DE ADELANTAMIENTO DE CICLISTAS Y USUARIOS DE BICICLETAS ELÉCTRICAS, PATINETAS ELÉCTRICAS Y VEHÍCULOS AUTOEQUILIBRADOS LIVIANOS DE MOVILIDAD PERSONAL. Modifíquese el artículo 60 de la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre), el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 60. OBLIGATORIEDAD DE TRANSITAR POR LOS CARRILES DEMARCADOS. Los vehículos deben transitar, obligatoriamente, por sus respectivos carriles, dentro de las líneas de</p>	<p>demarcación, y atravesarlos solamente para efectuar maniobras de adelantamiento o de cruce.</p> <p>PARÁGRAFO 1º. Los conductores no podrán transitar con vehículo automotor o de tracción animal por la zona de seguridad y protección de la vía férrea.</p> <p>PARÁGRAFO 2º. 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.</p> <p>PARÁGRAFO 3º. Todo conductor de vehículo automotor deberá realizar la maniobra de adelantamiento de ciclistas y usuarios de bicicletas eléctricas, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal a una distancia no menor de un metro con cincuenta centímetros (1.50 metros) de estos.</p> <p>ARTÍCULO 6. REGLAMENTACIÓN. Dentro del año siguiente a la promulgación de esta ley, el Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Transporte, deberá expedir una reglamentación detallada sobre los siguientes aspectos:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Condiciones y características técnicas para que las bicicletas eléctricas puedan transportar de forma segura a más de una persona y se permita su tránsito en los términos de la presente ley. 2. El uso con fines recreativos y deportivos de bicicletas eléctricas, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal; cuya reglamentación será aplicada en aquellas entidades territoriales en las que no se haya regulado la materia. 3. El tránsito por fuera del perímetro urbano de bicicletas eléctricas, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal; cuya reglamentación será aplicada en aquellas entidades territoriales en las que no se haya regulado la materia. 4. Características técnicas para que las bicicletas eléctricas, las patinetas eléctricas y los vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal puedan ser usados como medios de transporte personal urbano en los términos de la presente ley; especificando las características que impedirían su tránsito por la ciclo-infraestructura disponible. 5. Características técnicas de los cascos de seguridad exigidos para la circulación de bicicletas eléctricas, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados livianos de
<p>movilidad personal. Haciendo las distinciones pertinentes, si hay lugar a ellas, dependiendo del tipo de vehículo.</p> <p>PARÁGRAFO. La reglamentación de que trata este artículo deberá estar fundamentada y tener en cuenta, entre otros: (i) la promoción del uso de bicicletas eléctricas, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal como alternativas de movilidad urbana sostenible; (ii) estándares internacionales sobre la materia; (iii) conceptos u observaciones formuladas por la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) y la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional; (iv) la garantía de la vida e integridad de los actores en la vía.</p> <p>ARTÍCULO 7. IMPORTACIÓN DE REPUESTOS BICICLETAS ELÉCTRICAS, PATINETAS ELÉCTRICAS Y VEHÍCULOS AUTOEQUILIBRADOS LIVIANOS DE MOVILIDAD PERSONAL. Para garantizar que las empresas importadoras de bicicletas eléctricas, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal importen repuestos para dichos vehículos, dentro del año siguiente a la promulgación de esta ley, el Gobierno Nacional, a través de los Ministerios de Transporte y de Comercio, Industria y Turismo, deberá ajustar en ese sentido, o expedir si aún no lo ha hecho, la reglamentación de que trata el artículo 11 de la Ley 1964 de 2019 (Por medio de la cual se promueve el uso de vehículos eléctricos en Colombia y se dictan otras disposiciones).</p> <p>ARTÍCULO 8. INCENTIVO DE USO DE BICICLETAS ELÉCTRICAS, PATINETAS ELÉCTRICAS Y VEHÍCULOS AUTOEQUILIBRADOS LIVIANOS DE MOVILIDAD PERSONAL PARA FUNCIONARIOS PÚBLICOS. El incentivo de que trata el artículo 5 de la Ley 1811 de 2016 (Por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el Código Nacional de Tránsito) será aplicable también a los funcionarios que certifiquen haber llegado a trabajar en bicicletas eléctricas, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal.</p> <p>PARÁGRAFO. En un plazo no superior a un (1) año, cada entidad del sector público deberá ajustar, en lo que corresponda, los actos administrativos expedidos en virtud del parágrafo 1º del artículo 5 de la referida Ley 1811 de 2016 e incluir el uso de bicicletas eléctricas, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal.</p> <p>ARTÍCULO 9. PROMOCIÓN DEL USO DE BICICLETAS ELÉCTRICAS, PATINETAS ELÉCTRICAS Y VEHÍCULOS AUTOEQUILIBRADOS LIVIANOS DE MOVILIDAD PERSONAL. En el marco de la autonomía administrativa de las entidades territoriales y de acuerdo con los recursos disponibles en sus presupuestos que puedan ser destinados para el efecto, los municipios y distritos, formularán e implementarán, periódicamente, campañas para promover el uso de bicicletas eléctricas, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal como</p>	<p>alternativas de movilidad urbana sostenible. Podrán, además, en ejercicio de sus competencias, otorgar beneficios para incentivar su uso.</p> <p>Así mismo, en las ferias, exposiciones y actos culturales que se desarrollen dentro la Semana Nacional de la Movilidad Sostenible de que trata el artículo 18 de la Ley 1811 de 2016 (Por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el Código Nacional de Tránsito) deberán siempre promoverse el uso de bicicletas eléctricas, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal, como alternativas de movilidad urbana sostenible.</p> <p>ARTÍCULO 10. VIGENCIA Y DEROGATORIAS. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga los artículos 14 y 17 de la Ley 1811 de 2016 (Por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el Código Nacional de Tránsito); deroga, también, todas las disposiciones que le sean contrarias.</p> <p>III. OBJETO Y DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA INICIATIVA</p> <p>En los últimos años, hemos sido testigos del vertiginoso crecimiento de los vehículos eléctricos de movilidad personal urbana (como bicicletas eléctricas, patinetas eléctricas, monociclos eléctricos, entre otros). Si bien estos medios de transporte pueden revolucionar la manera en que nos desplazamos en entornos urbanos y traer consigo beneficios significativos para el medio ambiente y la movilidad, en Colombia existe un vacío legal frente a su regulación. Es por esta razón que, reconociendo la existencia de este fenómeno, se presentó a consideración del Congreso de la República un proyecto de ley con el que se pretenden hacer, primordialmente, dos cosas: regular la circulación de dicho tipo de vehículos (introduciendo las modificaciones pertinentes en el Código Nacional de Tránsito Terrestre) y promover su uso.</p> <p>Es esencial que exista una regulación legal integral que abarque a estos nuevos actores en la vía. Una regulación adecuada no solo garantizará la seguridad de los usuarios y peatones, sino que también promoverá un uso responsable de estos vehículos y una coexistencia armoniosa con otros medios de transporte. Entre varios aspectos que se regulan con la iniciativa se destacan: edad mínima para su conducción de 16 años; utilización exclusiva para transporte personal o individual dentro del perímetro urbano; deber de circular siempre por la ciclo-infraestructura disponible y en su ausencia por las vías permitidas, ocupando el carril derecho, paralelo al andén, en el mismo sentido de la vía y sin utilizar las vías exclusivas para servicio público colectivo; límite máximo de velocidad de 25 km/h en la ciclo-infraestructura y de 40 km/h. en las vías permitidas; uso obligatorio del casco de seguridad; y uso obligatorio de prendas reflectivas y dispositivos luminicos entre las 6 de la tarde y las 6 de la mañana.</p>

En cuanto a la promoción de estos medios de transporte, se implementan varias medidas: se garantiza la importación de repuestos para estos vehículos; se amplía el beneficio para los ciclistas que son funcionarios públicos, quienes pueden recibir hasta 8 medios días libres remunerados al año al demostrar que llegan a trabajar en estos vehículos; se instruye a los municipios y distritos a formular e implementar campañas periódicas para fomentar el uso de estos vehículos como alternativas de movilidad urbana sostenible y se les autoriza a otorgar beneficios para incentivar su uso; adicionalmente, se establece la obligación de promover estos medios en ferias, exposiciones y eventos culturales durante la Semana Nacional de la Movilidad Sostenible, conforme al artículo 18 de la Ley 1811 de 2016 (Por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el Código Nacional de Tránsito).

IV. CONTENIDO Y JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO

Tal y como se expresó en la exposición de motivos y en la ponencia para primer debate, este proyecto de ley que se somete a consideración del Congreso de la República contiene un total de diez artículos:

El **ARTÍCULO PRIMERO** establece el objeto de la ley; el cual abarca dos aspectos, que se describen en dos numerales. De una parte, regular el tránsito de bicicletas eléctricas, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal; y por la otra, promover su uso como medios de transporte personal, que constituyen alternativas de movilidad urbana sostenible.

Como se señaló previamente, si bien se trata de medios de transporte disponibles en el mercado desde ya hace algunos años, el crecimiento de su uso ha sido un fenómeno que se ha venido incrementando considerablemente; pues se trata de opciones de transporte modernas, relativamente económicas y prácticas en el propósito de desplazarse sin mayores inconvenientes entre distintos puntos en entornos urbanos. Sin embargo, en la legislación colombiana existe un vacío en lo referente al tránsito de estos vehículos; por lo que se hace necesario adaptar la normativa legal vigente y establecer unos parámetros generales que permitan garantizar la seguridad de sus usuarios y la de los demás actores viales con los que interactúan.

Por otra parte, al tratarse de alternativas de transporte que contribuyen con la protección del medio ambiente¹ y que mejoran las condiciones de movilidad urbana², con el proyecto de ley no solamente se regula su circulación, sino que se pretende promover e incentivar su uso a través de la adopción de algunas medidas que se explicarán más adelante.

¹ Debido a su capacidad para emitir cero gases contaminantes en el escape, su reducción de emisiones de CO2 al depender de fuentes de energía más limpias, su menor contaminación sonora y la disminución de la dependencia de combustibles fósiles.

² Debido a que su uso reduce la congestión vehicular y los tiempos de viaje en razón a que se trata de vehículos más pequeños y ágiles que los vehículos tradicionales.

El **ARTÍCULO SEGUNDO** compila definiciones necesarias para la interpretación del contenido de la ley.

Una bicicleta eléctrica se describe como una bicicleta equipada con un motor eléctrico que ayuda al usuario mientras pedalea, reduciendo el esfuerzo requerido, deteniendo la asistencia cuando el ciclista deja de pedalear o alcanza una velocidad específica. Una patineta eléctrica es un vehículo de transporte personal impulsado por un motor eléctrico, con una plataforma montada sobre ruedas y un manubrio para la dirección. Se define el Vehículo autoequilibrado liviano de movilidad personal como un vehículo eléctrico que mantiene su equilibrio mediante un sistema de control auxiliar debido a su equilibrio inherentemente inestable. Bicicletas convencionales se refiere a las bicicletas según la definición en el Código Nacional de Tránsito Terrestre, siendo vehículos no motorizados de dos o más ruedas operados por pedales. Transporte personal urbano se refiere a medios individuales de movilidad en áreas urbanas, mientras que ciclo-infraestructura es el conjunto de infraestructuras viales diseñadas para bicicletas. Vías permitidas son las rutas donde está permitida la circulación de bicicletas eléctricas, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal, sin prohibiciones normativas explícitas.

El **ARTÍCULO TERCERO** adiciona un artículo nuevo a la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre), introduciendo normas específicas para bicicletas eléctricas, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal. En total, se consagran 15 normas específicas:

- 1. Se fija como edad mínima para su conducción dieciséis (16) años cumplidos.

Esto se hace en consideración a que dieciséis (16) años es la edad mínima requerida para obtener la licencia de conducción para vehículos automotores particulares³.

Si bien para la conducción de bicicletas eléctricas, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal (cuyas características sean las determinadas por el Ministerio de Transporte) no se requerirá licencia, si se trata de vehículos: (i) motorizados; (II) que no solamente circularán por ciclo-infraestructura sino que lo harán, también, por las vías en las que no esté expresamente prohibido su tránsito; y (iii) que al ser vehículos de transporte personal o individual no pueden ser conducidos bajo la supervisión de adultos. Particularidades estas que implican tener en cuenta factores relacionados con la seguridad vial, la responsabilidad y la capacidad de toma de

³ Como se desprende del literal b) del artículo 19 de la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre), modificado por el artículo 7 de la Ley 2251 de 2022, cuyo tenor reza:

ARTÍCULO 19. REQUISITOS. <Artículo modificado por el artículo 7 de la Ley 2251 de 2022. El nuevo texto es el siguiente.> Podrá obtener una licencia de conducción para vehículos automotores quien acredite el cumplimiento de los siguientes requisitos:

Para vehículos particulares:

- b) Tener dieciséis (16) años cumplidos.

decisiones que no hacen conveniente su conducción por personas que carecen de la experiencia y la madurez necesarias para lidiar con situaciones de tráfico complejas y peligrosas.

- 2. Se establece que bicicletas eléctricas, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal no podrán movilizar a más de una persona de forma simultánea.

Esto se debe a que se trata de vehículos pensados para movilidad personal o individual. Sin embargo, en atención a que pueden existir o desarrollarse tecnologías o dispositivos para que estos vehículos transporten de forma segura a más de una persona de manera simultánea, se abre esta posibilidad cuando el vehículo en particular esté especialmente diseñado para hacerlo y se cumplan las condiciones que defina el Ministerio de Transporte en la reglamentación correspondiente.

En todo caso, con esta norma específica, se garantiza que no se afecte la capacidad de maniobra del vehículo y, consecuentemente, se protege la seguridad del usuario y los actores viales.

- 3. Se circunscribe el uso de las bicicletas eléctricas, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal al perímetro urbano de los distritos y municipios; prohibiendo su tránsito por carreteras nacionales.

Esto obedece a que estos medios de transporte están diseñados para su uso en entornos urbanos, donde las velocidades son más bajas y las distancias más cortas. En carreteras nacionales, donde las velocidades son más altas y las distancias más largas, estos vehículos pueden no ser tan seguros ni eficientes. Además, al limitar su utilización a áreas urbanas, se fomenta su uso como alternativas de transporte sostenible y ecológico en las ciudades; ayudando a reducir la congestión vehicular y la contaminación del aire en estas poblaciones, mejorando la calidad de vida de sus habitantes.

No obstante, se exceptúan de esta norma las bicicletas eléctricas; las cuales se asimilan a las bicicletas convencionales en lo que tiene que ver con su circulación por carreteras nacionales. Esto, considerando la gran similitud que tiene la bicicleta convencional con la bicicleta eléctrica; lo que conlleva a que no se justifique hacer la distinción en este aspecto.

Por último, en este punto se establece que el uso de bicicletas eléctricas, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal con fines recreativos o deportivos y su tránsito por fuera del perímetro urbano deberá ajustarse a la regulación expedida por las entidades territoriales correspondientes, dentro de su jurisdicción; aclarando que en aquellos municipios o distritos en los que no haya regulación específica se aplicará la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte para el efecto.

- 4. Se señala que las bicicletas eléctricas, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal no deben transitar sobre las aceras o andenes, los lugares destinados al tránsito de peatones ni por aquellas vías en donde las autoridades competentes lo prohíban.

Es una norma que ya existe para bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos⁴, que resulta pertinente para los vehículos objeto de regulación.

- 5. Las bicicletas eléctricas, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal deberán circular siempre por la ciclo-infraestructura, dando prelación a los peatones y a los ciclistas que vayan en bicicletas convencionales.

La idea es que, tratándose de vehículos livianos de transporte unipersonal y que, en principio, están diseñados para transporte urbano (distancias más cortas y velocidades más bajas) estos vehículos hagan uso de la ciclo-infraestructura siempre que esté disponible; dando siempre prelación a ciclistas y peatones; por ser estos, actores viales más “débiles”.

- 6. En aquellos casos donde no exista ciclo-infraestructura podrán transitar por las vías permitidas, ocupando el carril derecho, paralelo al andén o a la orilla, en el mismo sentido de la vía y sin utilizar las vías exclusivas para servicio público colectivo. En las vías permitidas también deberán darle prelación a los peatones y a los ciclistas que vayan en bicicletas convencionales.

Dado que no siempre habrá ciclo-infraestructura disponible, esta norma permite a estos vehículos circular de manera segura en vías habilitadas, proporcionando una solución práctica para la movilidad en ausencia de infraestructura dedicada. Se mantiene la prelación de los ciclistas y peatones (aunque, conforme al artículo cuarto del proyecto, en este escenario las bicicletas eléctricas, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal tendrían prelación frente a vehículos más grandes y potentes).

- 7. Consagración de límites de velocidad máxima. Cuando circulen por la ciclo-infraestructura la velocidad máxima permitida será de 25 km/h y cuando lo hagan por las vías permitidas será de 40 km/h.

⁴ El inciso sexto del artículo 94 de la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre) dispone:

ARTÍCULO 94. NORMAS GENERALES PARA BICICLETAS, TRICICLOS, MOTOCICLETAS, MOTOCICLOS Y MOTOTRICICLOS. Los conductores de bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos, estarán sujetos a las siguientes normas:

(...)

No deben transitar sobre las aceras, lugares destinados al tránsito de peatones y por aquellas vías en donde las autoridades competentes lo prohíban...

La velocidad máxima en ciclo-infraestructura se establece en concordancia con los parágrafos 1 y 2 del artículo 95 de la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre); cuyo texto es el siguiente:

ARTÍCULO 95. NORMAS ESPECÍFICAS PARA BICICLETAS Y TRICICLOS. <Artículo modificado por el artículo 9 de la Ley 1811 de 2016. El nuevo texto es el siguiente:> Las bicicletas y triciclos se sujetarán a las siguientes normas específicas:

(...)

PARÁGRAFO 10. 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 20. La velocidad máxima de operación en las vías mientras se realicen actividades deportivas, lúdicas y/o recreativas será de 25 km/h.

(Subrayado fuera de texto)

Por otra parte, la velocidad máxima en vías permitidas se establece en concordancia con el parágrafo 1 del artículo 106 de la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre); cuyo texto es el siguiente:

ARTÍCULO 106. LÍMITES DE VELOCIDAD EN VÍAS URBANAS Y CARRETERAS MUNICIPALES. <Artículo modificado por el artículo 12 de la Ley 2251 de 2022. El nuevo texto es el siguiente:> (...)

PARÁGRAFO 10. Las patinetas y bicicletas eléctricas o a gasolina no podrán sobrepasar los 40Km/h.

(...)

(Subrayado fuera de texto)

8. Cuando transiten por la ciclo-infraestructura o las vías permitidas no deben adelantar a otros vehículos por la derecha o entre vehículos que transiten por sus respectivos carriles. Siempre utilizarán el carril libre a la izquierda del vehículo a sobrepasar.

Es, también, una norma que ya existe para bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos⁵, que resulta pertinente para los vehículos objeto de regulación.

⁵ El inciso octavo del artículo 94 de la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre) dispone:

9. Cuando transiten por la ciclo-infraestructura o las vías permitidas deben usarse las señales direccionales para dar un giro o hacer la maniobra de adelantamiento. En caso de que el vehículo no cuente con señales direccionales deberán usarse las señales manuales previstas en el artículo 67 del Código Nacional de Tránsito Terrestre⁶.

Esta norma específica es necesaria ya que es necesario que los vehículos objeto de regulación anuncien los giros o cambios de carril bien sea con las señales direccionales, si el vehículo cuenta con ellas, o si no las tiene, se usen las señales manuales que establece el propio Código Nacional de Tránsito Terrestre. Esto con el propósito de evitar accidentes o colisiones producidas por maniobras imprevistas para los demás actores de la vía, que involucren el cambio de dirección o la invasión de un carril distinto de aquel por el que se va.

También se trata de una obligación que existe para para bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos⁷.

ARTÍCULO 94. NORMAS GENERALES PARA BICICLETAS, TRICICLOS, MOTOCICLETAS, MOTOCICLOS Y MOTOTRICICLOS. Los conductores de bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos, estarán sujetos a las siguientes normas:

(...)

No deben adelantar a otros vehículos por la derecha o entre vehículos que transiten por sus respectivos carriles. Siempre utilizarán el carril libre a la izquierda del vehículo a sobrepasar.

⁶ El artículo 67 de la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre) establece:

ARTÍCULO 67. UTILIZACIÓN DE SEÑALES. Todo conductor está obligado a utilizar las señales direccionales de su vehículo para dar un giro o para cambiar de carril. Sólo en caso de emergencia, y ante la imposibilidad de utilizar las señales direccionales, deberá utilizar las siguientes señales manuales:

Para cruzar a la izquierda o cambio de carril sacará el brazo izquierdo y lo extenderá horizontalmente.

Para indicar cruce a la derecha, cambio de carril, sacará el brazo izquierdo formando escuadra con la mano hacia arriba.

Para indicar reducción de velocidad o detención del vehículo, sacará el brazo izquierdo formando escuadra con la mano hacia abajo.

PARÁGRAFO 10. En carreteras o vías rápidas, la indicación intermitente de la señal direccional deberá ponerse por lo menos con sesenta (60) metros de antelación al giro, y en zonas urbanas, por lo menos con treinta (30) metros de antelación.

PARÁGRAFO 20. El conductor deberá detener el vehículo para indicar al peatón con una señal de mano que tiene preferencia al paso de la vía, siempre y cuando esté cruzando por una zona demarcada en vías de baja velocidad.

⁷ El inciso noveno del artículo 94 de la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre) reza:

ARTÍCULO 94. NORMAS GENERALES PARA BICICLETAS, TRICICLOS, MOTOCICLETAS, MOTOCICLOS Y MOTOTRICICLOS. Los conductores de bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos, estarán sujetos a las siguientes normas:

(...)

Deben usar las señales manuales detalladas en el artículo 69 de este código.

Si la patineta eléctrica no cuenta con señales direccionales, el giro o adelantamiento deberá hacerse con precaución y asegurándose de que la maniobra no resulte inesperada para los demás actores viales. Esto, por cuanto las señales manuales, en el caso de las patinetas eléctricas, constituyen alto riesgo de caída, debido a que su conducción segura implica tener todo el tiempo las manos en el manubrio.

10. Deben respetar las señales y normas de tránsito de la ciclo-infraestructura y de las vías permitidas.

Se trata de una disposición que específica, para que no haya lugar a dudas o interpretaciones en otro sentido, que las señales y normas de tránsito en general deben ser cumplidas por las bicicletas con pedaleo asistido, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados sin que sea necesario enlistarlas todas en este artículo (piénsese, por ejemplo, en tener que detenerse ante la luz roja de un semáforo o una señal de "PARE" en una intersección).

11. Para circular, los conductores deberán utilizar siempre un casco de seguridad que cumpla con las características definidas por el Ministerio de Transporte. El incumplimiento de esta disposición dará lugar a la inmovilización del vehículo.

El uso del casco es una norma que, como otras relacionadas en este artículo, ya existe para bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos⁸; siendo pertinente para los vehículos objeto de regulación.

Claramente, constituye una medida de protección para los usuarios que disminuye considerablemente la posibilidad de sufrir lesiones graves o la muerte por golpes en la cabeza.

12. Los conductores de estos tipos de vehículos deben vestir prendas reflectivas de identificación que deben ser visibles cuando se conduzca entre las 18:00 y las 6:00 horas del día siguiente.

⁸ Los incisos décimo y undécimo del artículo 94 de la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre) establecen:

ARTÍCULO 94. NORMAS GENERALES PARA BICICLETAS, TRICICLOS, MOTOCICLETAS, MOTOCICLOS Y MOTOTRICICLOS. Los conductores de bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos, estarán sujetos a las siguientes normas:

(...)

Los conductores y los acompañantes cuando hubieren, deberán utilizar casco de seguridad, de acuerdo como fije el Ministerio de Transporte.

La no utilización del casco de seguridad cuando corresponda dará lugar a la inmovilización del vehículo.

De igual forma, norma en similar sentido existe para bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos⁹; siendo pertinente para los vehículos objeto de regulación. No obstante, se cambian las expresiones "chalecos o chaquetas reflectivas" por la de "prendas reflectivas"; para que de esta manera se cumpla la disposición siempre y cuando se lleven otro tipo de prendas disponibles en el mercado que cumplen la misma función.

13. Cuando transiten entre las 18:00 y las 6:00 horas del día siguiente, los vehículos deben llevar dispositivos en la parte delantera que proyecten luz blanca, y en la parte trasera que proyecten o reflejen luz roja.

Se trata de elementos de seguridad que garantizan la visibilidad del conductor cuando oscurece y, al igual que las prendas reflectivas, ayudan a que el vehículo sea visto y plenamente identificado por los demás actores viales.

Además, como ocurre con varias de las normas especiales enlistadas, se trata de una norma que ya existe para otro tipo de vehículos (bicicletas y triciclos)¹⁰ y que es pertinente, también, para bicicletas con pedaleo asistido, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados.

14. No podrán transportar objetos que disminuyan la visibilidad, que incomoden la conducción o que constituyan un peligro para los demás actores de la vía.

Esta prohibición tiene como objetivo principal garantizar la seguridad y prevenir situaciones que puedan llevar a accidentes o riesgos para los conductores y otros usuarios de la vía.

15. No se podrán conducir en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias psicoactivas. El incumplimiento de esta disposición dará lugar a la inmovilización del vehículo.

⁹ El inciso tercero del artículo 94 de la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre) señala:

ARTÍCULO 94. NORMAS GENERALES PARA BICICLETAS, TRICICLOS, MOTOCICLETAS, MOTOCICLOS Y MOTOTRICICLOS. Los conductores de bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos, estarán sujetos a las siguientes normas:

(...)

Los conductores de estos tipos de vehículos y sus acompañantes deben vestir chalecos o chaquetas reflectivas de identificación que deben ser visibles cuando se conduzca entre las 18:00 y las 6:00 horas del día siguiente, y siempre que la visibilidad sea escasa.

¹⁰ El numeral 5 del artículo 95 de la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre) establece:

ARTÍCULO 95. NORMAS ESPECÍFICAS PARA BICICLETAS Y TRICICLOS. <Artículo modificado por el artículo 9 de la Ley 1811 de 2016. El nuevo texto es el siguiente:> Las bicicletas y triciclos se sujetarán a las siguientes normas específicas:

5. Cuando circulen en horas nocturnas, deben llevar dispositivos en la parte delantera que proyecten luz blanca, y en la parte trasera que refleje luz roja.

El consumo de alcohol o sustancias psicoactivas afecta negativamente la coordinación, la concentración, el tiempo de reacción y el juicio de una persona. Conducir bicicletas con pedaleo asistido, patinetas eléctricas o vehículos autoequilibrados bajo estos efectos aumenta significativamente el riesgo de accidentes, ya que el conductor puede no ser capaz de reaccionar adecuadamente ante situaciones imprevistas.

El **ARTÍCULO CUARTO** modifica el artículo 63 de la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre) así:

ARTÍCULO VIGENTE	ARTÍCULO MODIFICADO
ARTÍCULO 63. RESPETO A LOS DERECHOS DE LOS PEATONES. <Artículo modificado por el artículo 14 de la Ley 1811 de 2016. El nuevo texto es el siguiente:> Los conductores de vehículos deberán respetar los derechos e integridad de los peatones y ciclistas, dándoles prelación en la vía.	ARTÍCULO 63. RESPETO A LOS DERECHOS DE LOS PEATONES, CICLISTAS Y USUARIOS DE BICICLETAS ELÉCTRICAS, PATINETAS ELÉCTRICAS Y VEHÍCULOS AUTOEQUILIBRADOS LIVIANOS DE MOVILIDAD PERSONAL. Los conductores de vehículos deberán respetar los derechos e integridad de los peatones, ciclistas y usuarios de bicicletas eléctricas, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal, dándoles prelación en la vía.

Reconociéndolos como actores viales más vulnerables, se incluye a los usuarios de bicicletas eléctricas, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal como actores con prelación ante los demás vehículos. Esto, teniendo en cuenta que los vehículos objeto de regulación no solamente transitan por la cicloinfraestructura sino que también lo podrán hacer en las vías permitidas; donde, si bien deben darle prelación a peatones y ciclistas (como sucede en la cicloinfraestructura), es lógico que, a su vez, deben tener prelación frente a vehículos más grandes y potentes.

El **artículo quinto** modifica el artículo 60 de la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre) así:

ARTÍCULO VIGENTE	ARTÍCULO MODIFICADO
ARTÍCULO 60. OBLIGATORIEDAD DE TRANSITAR POR LOS CARRILES DEMARCADOS. <Artículo modificado por el artículo 17 de la Ley 1811 de 2016. El nuevo texto es el siguiente:> 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.	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 1º. Los conductores no podrán transitar con vehículo automotor o de tracción animal por la zona de seguridad y protección de la vía férrea.

medios de transporte personal urbano en los términos de la presente ley; especificando las características que impedirían su tránsito por la cicloinfraestructura disponible.

5. Características técnicas de los cascos de seguridad exigidos para la circulación de bicicletas eléctricas, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal. Haciendo las distinciones pertinentes, si hay lugar a ellas, dependiendo del tipo de vehículo.

Se trata de diferentes ítems cuya reglamentación por parte del Ministerio de Transporte (como autoridad del sector revestida de potestad reglamentaria conforme al inciso primero del artículo 208 constitucional¹¹), se hace necesaria para la correcta implementación de la ley que se propone.

Adicionalmente, se señalan unos parámetros que el ministerio debe tener en cuenta:

... (i) la promoción del uso de bicicletas eléctricas, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal como alternativas de movilidad urbana sostenible; (ii) estándares internacionales sobre la materia; (iii) conceptos u observaciones formuladas por la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) y la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional; (iv) la garantía de la vida e integridad de los actores en la vía.

Cabe señalar que los anteriores parámetros tienen origen en las siguientes razones:

- La reglamentación debe propender por el uso de los medios de transporte objeto de regulación; es decir, no se trata de establecer condiciones infundadamente estrictas que entorpezcan la intención de estimular su utilización.
- El incremento en el uso de los medios de transporte objeto de regulación no es un fenómeno exclusivamente colombiano, es mundial. Por lo que es útil acudir a los estándares que se hayan podido fijar sobre estos vehículos en el escenario internacional.
- La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) es la autoridad con el conocimiento técnico más relevante en cuanto a seguridad vial se refiere; el cual se complementa con la experiencia que la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional tiene en este campo.
- La finalidad primordial y el criterio orientador de la ley y, consecuentemente, de su reglamentación, es la salvaguarda y garantía de la vida e integridad de los actores en la vía.

¹¹ El inciso primero del artículo 208 de la Constitución Política establece:

ARTÍCULO 208. Los ministros y los directores de departamentos administrativos son los jefes de la administración en su respectiva dependencia. Bajo la dirección del Presidente de la República, les corresponde formular las políticas atinentes a su despacho, dirigir la actividad administrativa y ejecutar la ley.

PARÁGRAFO 10. Los conductores no podrán transitar con vehículo automotor o de tracción animal por la zona de seguridad y protección de la vía férrea.

PARÁGRAFO 20. 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 30. 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.

PARÁGRAFO 2º. 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 3º. Todo conductor de vehículo automotor deberá realizar el la maniobra de adelantamiento de un ciclista y usuarios de bicicletas eléctricas, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal a una distancia no menor de un metro con cincuenta centímetros (1,50 metros) del mismo de estos.

Se incluye a los usuarios de bicicletas eléctricas, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal entre los vehículos que deben ser adelantados por los automotores a una distancia no menor de un metro con cincuenta centímetros (1,50 metros). Esto, con el propósito de protegerlos y hacerlos beneficiarios de una prerrogativa legal que actualmente solo tienen los ciclistas.

El **ARTÍCULO SEXTO** otorga un plazo de un (1) año para que el Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Transporte, expida una reglamentación detallada sobre cinco aspectos:

1. Condiciones y características técnicas para que las bicicletas eléctricas puedan transportar de forma segura a más de una persona y se permita su tránsito en los términos de la presente ley.
2. El uso con fines recreativos o deportivos de bicicletas eléctricas, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal.
3. El tránsito por fuera del perímetro urbano de bicicletas eléctricas, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal.
4. Características técnicas para que las bicicletas eléctricas, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal puedan ser usados como

En el **ARTÍCULO SÉPTIMO** se especifica que las empresas importadoras de bicicletas eléctricas, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal deben garantizar la importación de repuestos para dichos vehículos. Otorgando el plazo de un año para que el Gobierno Nacional, a través de los Ministerios de Transporte y de Comercio, Industria y Turismo, ajuste en ese sentido, o expida si aún no lo ha hecho, la reglamentación de que trata el artículo 11 de la Ley 1964 de 2019 (Por medio de la cual se promueve el uso de vehículos eléctricos en Colombia y se dictan otras disposiciones)¹².

Sobre este punto, se advierte que la disponibilidad de repuestos importados garantiza, entre otros beneficios, que los propietarios puedan mantener sus vehículos en condiciones óptimas y funcionando de manera segura. Por el contrario, la falta de repuestos puede resultar en vehículos inoperables y afectar la movilidad y seguridad de las personas.

Se aclara que, si bien las bicicletas con pedaleo asistido, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados podrían ya entenderse incluidos en el artículo 11 de la Ley 1964 de 2019, hacer expresa su inclusión elimina el riesgo de interpretaciones equivocada o incompletas y obliga a los Ministerios de Transporte y de Comercio, Industria y Turismo a ajustar la reglamentación que haya expedido o a preferirla, si aún está pendiente, en un plazo de un año (plazo que inicialmente no tenía).

En el **ARTÍCULO OCTAVO** se hace una remisión al artículo 5 de la Ley 1811 de 2016 (Por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el Código Nacional de Tránsito), cuyo tenor reza:

ARTÍCULO 5º. 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 10. 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 20. Los funcionarios públicos beneficiados por la presente ley podrán recibir hasta 8 medios días remunerados al año.

PARÁGRAFO 30. 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.

¹² En el artículo 11 de la Ley 1964 de 2019 (Por medio de la cual se promueve el uso de vehículos eléctricos en Colombia y se dictan otras disposiciones) se dispuso:

ARTÍCULO 11. Todas las empresas importadoras de vehículos eléctricos o híbridos deben garantizar el importe de autopartes y repuestos para los vehículos de estas características. El Gobierno nacional a través del Ministerio de Transporte y el Ministerio de Comercio reglamentarán la medida.

Se establece que el aludido incentivo será aplicable también a los funcionarios que certifiquen haber llegado a trabajar en bicicletas eléctricas, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal. Otorgando, también, (en el parágrafo) el término de un año para que las entidades públicas ajusten los actos administrativos correspondientes.

En el **ARTÍCULO NOVENO** se adoptan diversas medidas para promover el uso de bicicletas eléctricas, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal:

- Se establece que los municipios y distritos deben, periódicamente, formular e implementar campañas para promover el uso de los vehículos objeto de regulación como alternativas de movilidad urbana sostenible. Esto, con apego a la autonomía administrativa de las entidades territoriales y de acuerdo con los recursos disponibles en sus presupuestos.

Es importante destacar el énfasis en la autonomía administrativa de las entidades territoriales (consagrado en el artículo 1 de la Constitución Política¹³) y la disponibilidad presupuestal que incluyen en esta medida. Dejando el mandato legal en libertad a los municipios y distritos para que, de acuerdo con sus realidades sociales y financieras, sean ellos quienes decidan directamente sobre la necesidad y alcance de las campañas a realizar.

- En el mismo sentido, se faculta expresamente a los municipios y distritos para que, conforme a sus competencias, otorguen beneficios para incentivar el uso de bicicletas eléctricas, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal.
- Se hace una remisión al artículo 18 de la Ley 1811 de 2016 (Por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el Código Nacional de Tránsito)¹⁴, introduciendo de manera expresa el deber de

¹³ El artículo 1 de la Constitución Política establece:

ARTÍCULO 10. Colombia es un Estado social de derecho, organizado en forma de República unitaria, descentralizada, con autonomía de sus entidades territoriales, democrática, participativa y pluralista, fundada en el respeto de la dignidad humana, en el trabajo y la solidaridad de las personas que la integran y en la prevalencia del interés general.

(Subrayado fuera de texto)

¹⁴ En el artículo 18 de la Ley 1811 de 2016 (Por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el Código Nacional de Tránsito) se establece:

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.

promoverse el uso de bicicletas eléctricas, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal, como alternativas de movilidad urbana sostenible, en los eventos de la Semana Nacional de la Movilidad Sostenible.

Finalmente, el **ARTÍCULO DÉCIMO** corresponde a la vigencia y derogatorias. Establece el inicio de su vigencia a partir de la promulgación y deroga los artículos 14 y 17 de la Ley 1811 de 2016 (Por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el Código Nacional de Tránsito); deroga, también, todas las disposiciones que le sean contrarias.

La razón por la cual se derogan expresamente los artículos 14 y 17 de la Ley 1811 de 2016 es que los mencionados artículos modificaron, respectivamente, los artículos 63 y 60 de la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre); los que, a su turno, se modifican con los artículos 4 y 5 de esta iniciativa.

Así pues, para evitar que los artículos vigentes terminen estando conformados por multiplicidad de normas que introducen modificaciones al *corpus* normativo original, la técnica legislativa implica derogar las modificaciones introducidas y modificar, directamente, la norma inicial.

V. CIRCUNSTANCIAS O EVENTOS QUE PODRÍAN GENERAR UN CONFLICTO DE INTERÉS

El inciso primero del artículo 291 de la Ley 5 de 1992, modificado por el artículo 3 de la Ley 2003 de 2019, dispone:

ARTÍCULO 291. DECLARACIÓN DE IMPEDIMENTO. <Artículo modificado por el artículo 3 de la Ley 2003 de 2019. El nuevo texto es el siguiente:> El autor del proyecto y el ponente presentarán en el cuerpo de la exposición de motivos un acápite que describa las circunstancias o eventos que podrían generar un conflicto de interés para la discusión y votación del proyecto, de acuerdo al artículo 286. Estos serán criterios guías para que los otros congresistas tomen una decisión en torno a si se encuentran en una causal de impedimento, no obstante, otras causales que el Congresista pueda encontrar.

A su vez, el artículo 286 de la Ley 5 de 1992, modificado por el artículo 1 de la Ley 2003 de 2019, regula el régimen de conflicto de interés de los congresistas en los siguientes términos:

ARTÍCULO 286. RÉGIMEN DE CONFLICTO DE INTERÉS DE LOS CONGRESISTAS. <Artículo modificado por el artículo 1 de la Ley 2003 de 2019. El nuevo texto es el siguiente:> 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:

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) <Literal INEXEQUIBLE>

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 10. 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 20. 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.

PARÁGRAFO 30. 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.

Sobre el particular, debe tenerse en cuenta lo indicado por el Consejo de Estado en Sentencia 02830 de 16 de julio de 2019 (M.P. Carlos Enrique Moreno Rubio), en la cual manifestó:

No cualquier interés configura la causal de desinversión 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 concorra 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 conflictos de interés para su discusión y votación, toda vez que se trata de un proyecto de carácter general que no crea un beneficio particular, actual y directo. **No obstante, cabe precisar que la descripción de los posibles conflictos de interés que se puedan presentar frente al trámite o votación de la presente iniciativa no exime al congresista de identificar causales en las que pueda estar inmerso.**

VI. IMPACTO FISCAL

El artículo 7 de la Ley 819 de 2003 dispone:

ARTÍCULO 70. ANÁLISIS DEL IMPACTO FISCAL DE LAS NORMAS. En todo momento, el impacto fiscal de cualquier proyecto de ley, ordenanza o acuerdo, que ordene gasto o que otorgue beneficios tributarios, deberá hacerse explícito y deberá ser compatible con el Marco Fiscal de Mediano Plazo.

Para estos propósitos, deberá incluirse expresamente en la exposición de motivos y en las ponencias de trámite respectivas los costos fiscales de la iniciativa y la fuente de ingreso adicional generada para el financiamiento de dicho costo.

El Ministerio de Hacienda y Crédito Público, en cualquier tiempo durante el respectivo trámite en el Congreso de la República, deberá rendir su concepto frente a la consistencia de lo dispuesto en el inciso anterior. En ningún caso este concepto podrá ir en contravía del Marco Fiscal de Mediano Plazo. Este informe será publicado en la Gaceta del Congreso.

Los proyectos de ley de iniciativa gubernamental, que planteen un gasto adicional o una reducción de ingresos, deberá contener la correspondiente fuente sustitutiva por disminución de gasto o aumentos de ingresos, lo cual deberá ser analizado y aprobado por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público.

En las entidades territoriales, el trámite previsto en el inciso anterior será surtido ante la respectiva Secretaría de Hacienda o quien haga sus veces.

Ahora bien, para la interpretación del artículo transcrito debe tenerse en cuenta lo dispuesto por la Corte Constitucional en la Sentencia C-502-07 de 4 de julio de 2007 (M. P. Manuel José Cepeda Espinosa); providencia en la cual se señaló:

35. Ciertamente, dadas las condiciones actuales en que se desempeña el Congreso de la República, admitir que el art. 7° de la Ley 819 de 2003 constituye un requisito de trámite, que crea una carga adicional y exclusiva sobre el Congreso en la formación de los proyectos de ley, significa, en la práctica, cercenar considerablemente la facultad del Congreso para legislar y concederle al Ministerio de Hacienda una especie de poder de veto sobre los proyectos de ley.

Por una parte, los requisitos contenidos en el artículo presuponen que los congresistas – o las bancadas – tengan los conocimientos y herramientas suficientes para estimar los costos fiscales de una iniciativa legal, para determinar la fuente con la que podrían financiarse y para valorar sus proyectos frente al Marco Fiscal de Mediano Plazo. En la realidad, aceptar que las condiciones establecidas en el art. 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 lesiona seriamente la autonomía del Legislativo.

Precisamente, los obstáculos casi insuperables que se generarían para la actividad legislativa del Congreso de la República conducirían a concederle una forma de poder de veto al Ministerio de Hacienda sobre las iniciativas de ley en el Parlamento. El Ministerio de Hacienda es quien cuenta con los elementos necesarios para poder efectuar estimativos de los costos fiscales, para establecer de dónde pueden surgir los recursos necesarios para asumir los costos de un proyecto y para determinar la compatibilidad de los proyectos con el Marco Fiscal de Mediano Plazo. A él tendrían que acudir los congresistas o las bancadas que quieren presentar un proyecto de ley que implique gastos. De esta manera, el Ministerio decidiría qué peticiones atiende y el orden de prioridad para hacerlo. Con ello adquiriría el poder de determinar la agenda legislativa, en desmedro de la autonomía del Congreso.

Pero, además, el Ministerio podría decidir no intervenir en el trámite de un proyecto de ley que genere impacto fiscal o simplemente desatender el trámite de los proyectos. Ello podría conducir a que el proyecto fuera aprobado sin haberse escuchado la posición del Ministerio y sin conocer de manera certera si el proyecto se adecua a las exigencias macroeconómicas establecidas en el Marco Fiscal de Mediano Plazo. En realidad, esta situación ya se presentó en el caso analizado en la Sentencia C-874 de 2005 – atrás reseñada – y el Presidente de la República objetó el proyecto por cuanto el Ministerio de Hacienda no había conceptualizado acerca de la iniciativa legal. Sin embargo, como se recordó, en aquella ocasión la Corte manifestó que la omisión del Ministerio de Hacienda no afectaba la validez del proceso legislativo.

36. Por todo lo anterior, la Corte considera que los primeros tres incisos del art. 7° de la Ley 819 de 2003 deben entenderse como parámetros de racionalidad de la actividad legislativa, y como una carga que le incumbe inicialmente al Ministerio de Hacienda, una vez que el Congreso ha valorado, con la información y las herramientas que tiene a su alcance, las incidencias fiscales de un determinado proyecto de ley. Esto significa que ellos constituyen instrumentos para mejorar la labor legislativa.

Es decir, el mencionado artículo debe interpretarse en el sentido de que su fin es obtener que las leyes que se dicten tengan en cuenta las realidades macroeconómicas, pero sin crear

barreras insalvables en el ejercicio de la función legislativa ni crear un poder de veto legislativo en cabeza del Ministro de Hacienda. Y en ese proceso de racionalidad legislativa la carga principal reposa en el Ministerio de Hacienda, que es el que cuenta con los datos, los equipos de funcionarios y la experiencia en materia económica. Por lo tanto, en el caso de que los congresistas tramiten un proyecto incorporando estimativos erróneos sobre el impacto fiscal, sobre la manera de atender esos nuevos gastos o sobre la compatibilidad del proyecto con el Marco Fiscal de Mediano Plazo, le corresponde al Ministerio de Hacienda intervenir en el proceso legislativo para ilustrar al Congreso acerca de las consecuencias económicas del proyecto. Y el Congreso habrá de recibir y valorar el concepto emitido por el Ministerio. No obstante, la carga de demostrar y convencer a los congresistas acerca de la incompatibilidad de cierto proyecto con el Marco Fiscal de Mediano Plazo recae sobre el Ministro de Hacienda.

Por otra parte, es preciso reiterar que si el Ministerio de Hacienda no participa en el curso del proyecto durante su formación en el Congreso de la República, mal puede ello significar que el proceso legislativo se encuentra viciado por no haber tenido en cuenta las condiciones establecidas en el art. 7° de la Ley 819 de 2003. Puesto que la carga principal en la presentación de las consecuencias fiscales de los proyectos reside en el Ministerio de Hacienda, la omisión del Ministerio en informar a los congresistas acerca de los problemas que presenta el proyecto no afecta la validez del proceso legislativo ni vicia la ley correspondiente.

(Subrayado y negrita fuera de texto)

Así, atendiendo a la interpretación de la Corte Constitucional, se reitera que el proyecto fue remitido al Ministerio de Hacienda y Crédito Público para efectos de que se emita, por parte de esa cartera, un concepto sobre éste y se pronuncie sobre sus aspectos e implicaciones fiscales.

En todo caso, preliminarmente, se considera que la iniciativa no tiene incidencia fiscal, en razón a que los gastos que podrían causarse con ocasión de la implementación de la ley no implican erogaciones del erario adicionales, sino que deberá adelantarse con los recursos que ya estén disponibles y puedan ser destinados para dicho propósito.

VII. PLIEGO DE MODIFICACIONES


Table with 3 columns: TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE, TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE, and JUSTIFICACIÓN. It details proposed changes to the text of Law 111 of 2023 regarding electric bicycles and urban mobility.

Table with 3 columns: ARTÍCULO 1. OBJETO, ARTÍCULO 1. OBJETO, and Comerciantes – FENALCO y por representantes de los importadores y comercializadores de los vehículos objeto de regulación. It discusses the scope and objectives of the proposed regulations.


Table with 3 columns: ARTÍCULO 2. DEFINICIONES, ARTÍCULO 2. DEFINICIONES, and Se introduce la definición de "Vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana". It defines various vehicle types and mobility concepts.

<p>Ciclo-infraestructura: Conjunto formado por la infraestructura vial diseñada y pensada para la bicicleta y los complementos que la hacen funcional para este vehículo.</p> <p>Vías permitidas: Son las vías respecto de las cuales no existe prohibición normativa expresa que impida la circulación de bicicletas eléctricas, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana.</p> <p>ARTÍCULO 3. TRÁNSITO DE BICICLETAS ELÉCTRICAS, PATINETAS ELÉCTRICAS Y VEHÍCULOS AUTOEQUILIBRADOS LIVIANOS DE MOVILIDAD PERSONAL. En el Capítulo VI (Tránsito de otros vehículos y de animales) del título III (Normas de comportamiento), de la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre), adiciónese un artículo nuevo 96-1, el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 96-1. NORMAS ESPECÍFICAS PARA BICICLETAS ELÉCTRICAS, PATINETAS ELÉCTRICAS Y VEHÍCULOS AUTOEQUILIBRADOS LIVIANOS DE MOVILIDAD PERSONAL. Las bicicletas eléctricas, las patinetas eléctricas y los vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal, que cumplan con las características técnicas definidas por el Ministerio de Transporte en la reglamentación que expida para el efecto, se sujetarán a las siguientes normas específicas:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. La edad mínima para su conducción será de dieciséis (16) años cumplidos. 2. No podrán movilizarse a más de una persona de forma simultánea. <p>Para el caso de las bicicletas eléctricas, solamente será permitido el transporte de más de una persona de manera simultánea cuando dicho vehículo en particular esté especialmente diseñado para hacerlo y se cumplan las condiciones que defina el Ministerio de Transporte en la reglamentación correspondiente.</p> <ol style="list-style-type: none"> 3. Su uso será exclusivamente para transporte personal urbano. Está 	<p>Por las razones expuestas previamente, se pasa de hablar de "bicicletas eléctricas, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal" a hablar, solamente, de "vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana".</p> <p>Se hacen algunos ajustes de redacción y de puntuación.</p> <p>Conforme se acordó en la mesa técnica, se modifica el numeral 2 para que la excepción prevista no se circunscriba exclusivamente a las bicicletas eléctricas, sino que quede en manos del Ministerio de Transporte definir en qué vehículos, excepcionalmente, será permitido el transporte de más de una persona.</p> <p>Se hacen modificaciones en los numerales 2, 5 y 6, teniendo en cuenta que ya no se hace referencia a "bicicletas convencionales".</p> <p>De acuerdo con la recomendación del Ministerio de Transporte y de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, se ajusta el numeral 7, para que quede claro que los límites de velocidad deben ser los que estén previstos para la ciclo-infraestructura o la vía permitida por la que transiten (que pueden llegar a ser menores); sin que puedan, en ningún caso, sobrepasar los 25 km/h en ciclo-infraestructura y los 40 km/h en vías permitidas.</p> <p>Conforme se acordó en la mesa técnica, el numeral 8 no debe limitarse a las vías permitidas. Se ajusta.</p>	<p>prohibido su tránsito por carreteras nacionales.</p> <p>Se exceptúan las bicicletas eléctricas; las cuales se asimilan a las bicicletas convencionales en lo que tiene que ver con su circulación por carreteras nacionales.</p> <p>Tanto el uso con fines recreativos y deportivos como su tránsito por fuera del perímetro urbano, deberá ajustarse a la regulación expedida por las entidades territoriales correspondientes, dentro de su jurisdicción. En aquellos municipios o distritos en los que no haya regulación específica se aplicará la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte para el efecto.</p> <ol style="list-style-type: none"> 4. No deben transitar sobre las aceras o andenes, los lugares destinados al tránsito de peatones ni por aquellas vías en donde las autoridades competentes lo prohíban. 5. Deberán circular siempre por la ciclo-infraestructura, dando prelación a los peatones y a los ciclistas que vayan en bicicletas convencionales. 6. En aquellos casos donde no exista ciclo-infraestructura podrán transitar por las vías permitidas, ocupando el carril derecho, paralelo al andén o a la orilla, en el mismo sentido de la vía y sin utilizar las vías exclusivas para servicio público colectivo. En las vías permitidas también deberán darle prelación a los peatones y a los ciclistas que vayan en bicicletas convencionales. 7. Cuando circulen por la ciclo-infraestructura la velocidad máxima permitida será de 25 km/h; cuando lo hagan por las vías permitidas será de 40 km/h. 8. Cuando transiten por las vías permitidas no deben adelantar a otros vehículos por la derecha o entre vehículos que transiten por sus respectivos carriles. Siempre utilizarán el carril libre o la izquierda del vehículo a sobrepasar. 	<p>los condiciones que defina el Ministerio de Transporte en la reglamentación correspondiente.</p> <ol style="list-style-type: none"> 3. Su uso será exclusivamente para transporte personal urbano. Está prohibido su tránsito por carreteras nacionales. <p>Se exceptúan de esta prohibición las bicicletas eléctricas; las cuales se asimilan a las bicicletas convencionales en lo que tiene que ver con su circulación por carreteras nacionales.</p> <p>Tanto el uso con fines recreativos y deportivos como su tránsito por fuera del perímetro urbano, deberá ajustarse a la regulación expedida por las entidades territoriales correspondientes, dentro de su jurisdicción. En aquellos municipios o distritos en los que no haya regulación específica se aplicará la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte para el efecto.</p> <ol style="list-style-type: none"> 4. No deben transitar sobre las aceras o andenes, los lugares destinados al tránsito de peatones ni por aquellas vías en donde las autoridades competentes lo prohíban. 5. Deberán circular siempre por la ciclo-infraestructura, dando prelación a los peatones y a los ciclistas que vayan en bicicletas convencionales. 6. En aquellos casos donde no exista ciclo-infraestructura podrán transitar por las vías permitidas, ocupando el carril derecho, paralelo al andén o a la orilla, en el mismo sentido de la vía y sin utilizar las vías exclusivas para servicio público colectivo. En las vías permitidas también deberán darle prelación a los peatones y a los ciclistas que vayan en bicicletas convencionales. 7. Cuando circulen por la ciclo-infraestructura la velocidad máxima permitida será de 25 km/h; cuando lo hagan por las vías permitidas será de 40 km/h. Deberán 	<p>De acuerdo a las recomendaciones expresadas en la mesa técnica, el numeral 9 se modifica en el sentido de que para la maniobra de giro o de adelantamiento deben usarse las señales direccionales, sin hacer distinción alguna; pues la idea es que todos los vehículos objeto de regulación cuenten con direcciones direccionales. Lo que es exigible en consideración a que se trata de vehículos eléctricos y a que, incluso si no tienen direccionales, pueden hacerse las adaptaciones correspondientes.</p> <p>En el numeral 12 se introduce un nuevo inciso por recomendación del Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial. En este inciso se indica que las prendas reflectivas de identificación deben cumplir con las características que defina el Ministerio de Transporte en la reglamentación.</p> <p>También por recomendación del Ministerio de Transporte y de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, en el numeral 13 se hacen dos cambios: Se quita la limitación de horario entre las 18:00 y las 6:00 horas del día siguiente (para que sea obligatorio todo el día) y se elimina la posibilidad de que el dispositivo de la parte trasera refleje luz roja. Estos cambios se hacen para garantizar de mejor manera la seguridad de los usuarios y demás actores viales.</p>
<ol style="list-style-type: none"> 9. Cuando transiten por la ciclo-infraestructura o las vías permitidas deben usarse las señales direccionales para dar un giro o hacer la maniobra de adelantamiento. <p>Si la patineta eléctrica no cuenta con señales direccionales, el giro o adelantamiento deberá hacerse con precaución y asegurándose de que la maniobra no resulte inesperada para los demás actores viales.</p> <p>Si la bicicleta eléctrica o el vehículo autoequilibrado liviano de movilidad personal no tiene señales direccionales deberán usarse las señales manuales previstas en el artículo 67 de este código.</p> <ol style="list-style-type: none"> 10. Deben respetar las señales y normas de tránsito de la ciclo-infraestructura y de las vías permitidas. 11. Para circular, los conductores deberán utilizar siempre un casco de seguridad que cumpla con las características definidas por el Ministerio de Transporte. El incumplimiento de esta disposición dará lugar a la inmovilización del vehículo. 12. Los conductores de estos tipos de vehículos deben vestir prendas reflectivas de identificación que deben ser visibles cuando se conduzca entre las 18:00 y las 6:00 horas del día siguiente. 13. Cuando transiten entre las 18:00 y las 6:00 horas del día siguiente, los vehículos deben llevar dispositivos en la parte delantera que proyecten luz blanca, y en la parte trasera que proyecten o reflejen luz roja. 14. No podrán transportar objetos que disminuyan la visibilidad, que incomoden la conducción o que constituyan un peligro para los demás actores de la vía. 15. No se podrán conducir en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias psicoactivas. El incumplimiento de esta disposición dará lugar a la inmovilización del vehículo. 	<p>respetar los límites de velocidad establecidos en las normas de tránsito, tanto para la ciclo-infraestructura como para las vías permitidas por las que circulen; en todo caso, su velocidad máxima permitida nunca podrá ser mayor a 25 km/h en ciclo-infraestructura y a 40 km/h en vías permitidas.</p> <ol style="list-style-type: none"> 8. Cuando transiten por las vías permitidas no deben adelantar a otros vehículos por la derecha o entre vehículos que transiten por sus respectivos carriles. Siempre utilizarán el carril libre o la izquierda del vehículo a sobrepasar. 9. Cuando transiten por la ciclo-infraestructura o las vías permitidas deben usarse las señales direccionales para dar un giro o hacer la maniobra de adelantamiento. <p>Si la patineta eléctrica no cuenta con señales direccionales, el giro o adelantamiento deberá hacerse con precaución y asegurándose de que la maniobra no resulte inesperada para los demás actores viales.</p> <p>Si la bicicleta eléctrica o el vehículo autoequilibrado liviano de movilidad personal no tiene señales direccionales deberán usarse las señales manuales previstas en el artículo 67 de este código. Para hacer una maniobra de giro o de adelantamiento deben usarse las señales direccionales. Siempre deberá hacerse con precaución y asegurándose de que la maniobra no resulte inesperada para los demás actores viales.</p> <ol style="list-style-type: none"> 10. Deben respetar las señales y normas de tránsito de la ciclo-infraestructura y de las vías permitidas. 11. Para circular, los conductores deberán utilizar siempre un casco de seguridad que cumpla con las características definidas por el Ministerio de Transporte. El incumplimiento de esta disposición dará lugar a la inmovilización del vehículo. 	<p>Los referidos prendas deberán cumplir con las características definidas por el Ministerio de Transporte en la reglamentación correspondiente.</p> <ol style="list-style-type: none"> 13. Cuando transiten entre las 18:00 y las 6:00 horas del día siguiente, los vehículos deben llevar dispositivos en la parte delantera que proyecten luz blanca; y en la parte trasera que proyecten o reflejen luz roja. 14. No podrán transportar objetos que disminuyan la visibilidad, que incomoden la conducción o que constituyan un peligro para los demás actores de la vía. 15. No se podrán conducir en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias psicoactivas. El incumplimiento de esta disposición dará lugar a la inmovilización del vehículo. <p>ARTÍCULO 4. PRELACIÓN EN LA VÍA DE LOS PEATONES, CICLISTAS Y USUARIOS DE BICICLETAS ELÉCTRICAS, PATINETAS ELÉCTRICAS Y VEHÍCULOS AUTOEQUILIBRADOS LIVIANOS DE MOVILIDAD PERSONAL. Modifíquese el artículo 63 de la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre), el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 63. RESPETO A LOS DERECHOS DE LOS PEATONES, CICLISTAS Y USUARIOS DE BICICLETAS ELÉCTRICAS, PATINETAS ELÉCTRICAS Y VEHÍCULOS AUTOEQUILIBRADOS LIVIANOS DE MOVILIDAD PERSONAL. Los conductores de vehículos deberán respetar los derechos e integridad de los peatones, ciclistas y usuarios de bicicletas eléctricas, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal, dándoles prelación en la vía.</p>	<p>Los conductores de estos tipos de vehículos deben vestir prendas reflectivas de identificación que deben ser visibles cuando se conduzca entre las 18:00 y las 6:00 horas del día siguiente.</p> <p>Los referidos prendas deberán cumplir con las características definidas por el Ministerio de Transporte en la reglamentación correspondiente.</p> <ol style="list-style-type: none"> 13. Cuando transiten entre las 18:00 y las 6:00 horas del día siguiente, los vehículos deben llevar dispositivos en la parte delantera que proyecten luz blanca; y en la parte trasera que proyecten o reflejen luz roja. 14. No podrán transportar objetos que disminuyan la visibilidad, que incomoden la conducción o que constituyan un peligro para los demás actores de la vía. 15. No se podrán conducir en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias psicoactivas. El incumplimiento de esta disposición dará lugar a la inmovilización del vehículo. <p>ARTÍCULO 4. PRELACIÓN EN LA VÍA DE LOS PEATONES, CICLISTAS Y USUARIOS DE BICICLETAS ELÉCTRICAS, PATINETAS ELÉCTRICAS Y VEHÍCULOS AUTOEQUILIBRADOS LIVIANOS DE MOVILIDAD PERSONAL. Modifíquese el artículo 63 de la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre), el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 63. RESPETO A LOS DERECHOS DE LOS PEATONES, CICLISTAS Y USUARIOS DE BICICLETAS ELÉCTRICAS, PATINETAS ELÉCTRICAS Y VEHÍCULOS AUTOEQUILIBRADOS LIVIANOS DE MOVILIDAD PERSONAL. Los conductores de vehículos deberán respetar los derechos e integridad de los peatones, ciclistas y usuarios de bicicletas eléctricas, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal, dándoles prelación en la vía.</p>	<p>Por las razones expuestas previamente, se pasa de hablar de "bicicletas eléctricas, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal" a hablar, solamente, de "vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana".</p> <p>Se acoge la recomendación del Ministerio de Transporte de especificar que se trata de vehículos "motorizados".</p>

<p>ARTÍCULO 5. MANIOBRA DE ADELANTAMIENTO DE CICLISTAS Y USUARIOS DE BICICLETAS ELÉCTRICAS, PATINETAS ELÉCTRICAS Y VEHÍCULOS AUTOEQUILIBRADOS LIVIANOS DE MOVILIDAD PERSONAL. Modifíquese el artículo 40 de la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre), el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 40. 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.</p> <p>PARÁGRAFO 1º. Los conductores no podrán transitar con vehículo automotor o de tracción animal por la zona de seguridad y protección de la vía férrea.</p> <p>PARÁGRAFO 2º. 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.</p> <p>PARÁGRAFO 3º. Todo conductor de vehículo automotor deberá realizar la maniobra de adelantamiento de ciclistas y usuarios de bicicletas eléctricas, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal a una distancia no menor de un metro con cincuenta centímetros (1.50 metros) de estos.</p> <p>ARTÍCULO 6. REGLAMENTACIÓN. Dentro del año siguiente a la promulgación de esta ley, el Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Transporte, deberá expedir una reglamentación detallada sobre los siguientes aspectos:</p>	<p>eléctricos livianos de movilidad personal urbana, dándoles prelación en la vía.</p> <p>ARTÍCULO 5. MANIOBRA DE ADELANTAMIENTO DE CICLISTAS Y USUARIOS DE BICICLETAS ELÉCTRICAS, PATINETAS ELÉCTRICAS Y VEHÍCULOS AUTOEQUILIBRADOS LIVIANOS DE MOVILIDAD PERSONAL. Modifíquese el artículo 60 de la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre), el cual quedará así:</p> <p>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.</p> <p>PARÁGRAFO 1º. Los conductores no podrán transitar con vehículo automotor o de tracción animal por la zona de seguridad y protección de la vía férrea.</p> <p>PARÁGRAFO 2º. 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.</p> <p>PARÁGRAFO 3º. Todo conductor de vehículo automotor deberá realizar la maniobra de adelantamiento de ciclistas y usuarios de bicicletas eléctricas, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal a una distancia no menor de un metro con cincuenta centímetros (1.50 metros) de estos.</p> <p>ARTÍCULO 6. REGLAMENTACIÓN. Dentro del año siguiente a la promulgación de esta ley, el Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Transporte, deberá expedir una reglamentación detallada sobre los siguientes aspectos:</p>	<p>Por las razones expuestas previamente, se pasa de hablar de "bicicletas eléctricas, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal" a hablar, solamente, de "vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana".</p> <p>Por las razones expuestas previamente, se pasa de hablar de "bicicletas eléctricas, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal" a hablar, solamente, de "vehículos eléctricos</p>	<p>1. Condiciones y características técnicas para que las bicicletas eléctricas puedan transportar de forma segura a más de una persona y se permita su tránsito en los términos de la presente ley.</p> <p>2. El uso con fines recreativos y deportivos de bicicletas eléctricas, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal, cuya reglamentación será aplicada en aquellas entidades territoriales en las que no se haya regulado la materia.</p> <p>3. El tránsito por fuera del perímetro urbano de bicicletas eléctricas, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal, cuya reglamentación será aplicada en aquellas entidades territoriales en las que no se haya regulado la materia.</p> <p>4. Características técnicas para que las bicicletas eléctricas, las patinetas eléctricas y los vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal puedan ser usados como medios de transporte personal urbano en los términos de la presente ley, especificando las características que impedirán su tránsito por la cicloinfraestructura disponible.</p> <p>5. Características técnicas de los casos de seguridad exigidos para la circulación de bicicletas eléctricas, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal. Haciendo las distinciones pertinentes, si hay lugar a ellas, dependiendo del tipo de vehículo.</p> <p>PARÁGRAFO. La reglamentación de que trata este artículo deberá estar fundamentada y tener en cuenta, entre otros: (i) la promoción del uso de bicicletas eléctricas, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal como alternativas de movilidad urbana sostenible; (ii) estándares internacionales sobre la materia; (iii) conceptos u observaciones formuladas por la Agencia Nacional de Seguridad Vial</p>	<p>1. Condiciones y características técnicas para que las bicicletas eléctricas puedan transportar de forma segura a más de una persona y se permita su tránsito en los términos de la presente ley.</p> <p>2. El uso con fines recreativos y deportivos de bicicletas eléctricas, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal, cuya reglamentación será aplicada en aquellas entidades territoriales en las que no se haya regulado la materia.</p> <p>3. El tránsito por fuera del perímetro urbano de bicicletas eléctricas, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal, cuya reglamentación será aplicada en aquellas entidades territoriales en las que no se haya regulado la materia.</p> <p>4. Características técnicas para que las bicicletas eléctricas, las patinetas eléctricas y los vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal puedan ser usados como medios de transporte personal urbano en los términos de la presente ley, especificando las características que impedirán su tránsito por la cicloinfraestructura disponible.</p> <p>5. Características técnicas de los casos de seguridad exigidos para la circulación de bicicletas eléctricas, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal. Haciendo las distinciones pertinentes, si hay lugar a ellas, dependiendo del tipo de vehículo.</p> <p>1. Características y especificaciones técnicas para que un medio de transporte sea considerado como un vehículo eléctrico liviano de movilidad personal urbana y pueda circular por la cicloinfraestructura y las vías permitidas, en los términos de la presente ley.</p> <p>2. Condiciones y características técnicas para que un vehículo eléctrico liviano de movilidad</p>	<p>livianos de movilidad personal urbana".</p> <p>Se pone de primeras (numeral 1) la reglamentación de las características y especificaciones técnicas para que un medio de transporte sea considerado como un vehículo eléctrico liviano de movilidad personal urbana y pueda circular por la cicloinfraestructura y las vías permitidas, en los términos de la ley. Lo que modifica la numeración subsiguiente. En este punto, se recoge la recomendación del Ministerio de Transporte y se elimina la obligación de especificar las características que impedirán su tránsito por la cicloinfraestructura disponible (redacción sea en positivo porque hay más vehículos que van a estar por fuera que los que van a estar acogidos por la ley.</p> <p>Se introduce, como numeral 6, la reglamentación de las características de las prendas reflectivas de identificación que deben ser utilizados por los usuarios de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana cuando transiten entre las 18:00 y las 6:00 horas del día siguiente.</p> <p>Se introduce un segundo párrafo que hace explícita la autorización al Ministerio de Transporte de actualizar la reglamentación cuando sea requerido.</p>
<p>(ANSV) y la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional; (iv) la garantía de la vida e integridad de los actores en la vía.</p> <p>3. El uso con fines recreativos y deportivos de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana; cuya reglamentación será aplicada en aquellas entidades territoriales en las que no se haya regulado la materia.</p> <p>4. El tránsito por fuera del perímetro urbano de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana; cuya reglamentación será aplicada en aquellas entidades territoriales en las que no se haya regulado la materia.</p> <p>5. Características técnicas de los casos de seguridad exigidos para la circulación de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana. Haciendo las distinciones pertinentes, si hay lugar a ellas, dependiendo del tipo de vehículo</p> <p>6. Características de las prendas reflectivas de identificación que deben ser utilizadas por los usuarios de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana cuando transiten entre las 18:00 y las 6:00 horas del día siguiente.</p> <p>PARÁGRAFO 1. La reglamentación de que trata este artículo deberá estar fundamentada y tener en cuenta, entre otros: (i) la promoción del uso de bicicletas eléctricas, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal como alternativas de movilidad urbana sostenible; (ii) estándares internacionales sobre la materia; (iii) conceptos u observaciones formuladas por la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) y la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional; (iv) la garantía de la vida e integridad de los actores en la vía.</p> <p>PARÁGRAFO 2. La reglamentación de que trata este artículo podrá ser actualizada por el Ministerio de Transporte cuando así se requiera.</p>	<p>personal urbana pueda transportar de forma segura a más de una persona y se permita su tránsito en los términos de la presente ley.</p> <p>3. El uso con fines recreativos y deportivos de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana; cuya reglamentación será aplicada en aquellas entidades territoriales en las que no se haya regulado la materia.</p> <p>4. El tránsito por fuera del perímetro urbano de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana; cuya reglamentación será aplicada en aquellas entidades territoriales en las que no se haya regulado la materia.</p> <p>5. Características técnicas de los casos de seguridad exigidos para la circulación de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana. Haciendo las distinciones pertinentes, si hay lugar a ellas, dependiendo del tipo de vehículo</p> <p>6. Características de las prendas reflectivas de identificación que deben ser utilizadas por los usuarios de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana cuando transiten entre las 18:00 y las 6:00 horas del día siguiente.</p> <p>PARÁGRAFO 1. La reglamentación de que trata este artículo deberá estar fundamentada y tener en cuenta, entre otros: (i) la promoción del uso de bicicletas eléctricas, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal como alternativas de movilidad urbana sostenible; (ii) estándares internacionales sobre la materia; (iii) conceptos u observaciones formuladas por la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) y la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional; (iv) la garantía de la vida e integridad de los actores en la vía.</p> <p>PARÁGRAFO 2. La reglamentación de que trata este artículo podrá ser actualizada por el Ministerio de Transporte cuando así se requiera.</p>	<p>Por las razones expuestas previamente, se pasa de hablar de "bicicletas eléctricas, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal" a hablar, solamente, de "vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana".</p> <p>Como se evidenció en la mesa técnica, el Ministerio de Transporte no tiene competencias en lo relacionado con la reglamentación de importación de repuestos. Por esta razón es excluido de este artículo.</p> <p>Por otra parte, se hacen ajustes menores de redacción y se incluye la expresión "de ser necesario". Esto, en atención a los comentarios del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, en el sentido de que hay unas disposiciones reglamentarias sobre la obligación de importar repuestos. Con la inclusión de esa expresión ("de ser necesario") se puede dejar el artículo en la ley para que se tenga que hacer una revisión minuciosa de este tema y determinar, finalmente, si es necesario o no un ajuste en la reglamentación existente.</p> <p>Complementariamente, para efectos de la revisión que se tiene que hacer sobre este asunto y de acuerdo con lo que manifestó el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo en la mesa técnica, se resuelve imponer a la Superintendencia de Industria y Comercio, mediante un inciso nuevo, la obligación de emitir un concepto sobre la materia, el cual servirá como insumo para que el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, que es la autoridad que tiene potestad reglamentaria, determine si deben hacerse ajustes en la reglamentación vigente y, si es así, en qué sentido.</p> <p>Por las razones expuestas previamente, se pasa de hablar de "bicicletas eléctricas, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal" a hablar, solamente, de "vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana".</p>	<p>ARTÍCULO 7. IMPORTACIÓN DE REPUESTOS BICICLETAS ELÉCTRICAS, PATINETAS ELÉCTRICAS Y VEHÍCULOS AUTOEQUILIBRADOS LIVIANOS DE MOVILIDAD PERSONAL. Para garantizar que las empresas importadoras de bicicletas eléctricas, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal importen repuestos para dichos vehículos, dentro del año siguiente a la promulgación de esta ley, el Gobierno Nacional, a través de los Ministerios de Transporte y de Comercio, Industria y Turismo, deberá ajustar en ese sentido, o expedir si aún no lo ha hecho, la reglamentación de que trata el artículo 11 de la Ley 1964 de 2019 (Por medio de la cual se promueve el uso de vehículos eléctricos en Colombia y se dictan otras disposiciones).</p> <p>ARTÍCULO 8. INCENTIVO DE USO DE BICICLETAS ELÉCTRICAS, PATINETAS ELÉCTRICAS Y VEHÍCULOS AUTOEQUILIBRADOS LIVIANOS DE MOVILIDAD PERSONAL PARA FUNCIONARIOS PÚBLICOS. El incentivo de que trata el artículo 5 de la Ley 1811 de 2016 (Por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se</p>	<p>ARTÍCULO 7. IMPORTACIÓN DE REPUESTOS PARA BICICLETAS ELÉCTRICAS, PATINETAS ELÉCTRICAS Y VEHÍCULOS AUTOEQUILIBRADOS LIVIANOS DE MOVILIDAD PERSONAL. Para garantizar que las empresas importadoras de bicicletas eléctricas, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal importen repuestos para dichos vehículos, dentro del año siguiente a la promulgación de esta ley, el Gobierno Nacional, a través de los Ministerios de Transporte y de Comercio, Industria y Turismo, deberá ajustar en ese sentido, o expedir si aún no lo ha hecho, y de ser necesario, la reglamentación de que trata el artículo 11 de la Ley 1964 de 2019 (Por medio de la cual se promueve el uso de vehículos eléctricos en Colombia y se dictan otras disposiciones).</p> <p>La Superintendencia de Industria y Comercio emitirá un concepto sobre la materia, el cual deberá tener en cuenta el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo para determinar si es necesario el ajuste en la reglamentación existente y de ser así, el sentido de este.</p> <p>ARTÍCULO 8. INCENTIVO DE USO DE BICICLETAS ELÉCTRICAS, PATINETAS ELÉCTRICAS Y VEHÍCULOS AUTOEQUILIBRADOS LIVIANOS DE MOVILIDAD PERSONAL PARA FUNCIONARIOS PÚBLICOS. El incentivo de que trata el artículo 5 de la Ley 1811 de 2016 (Por la cual se otorgan</p>	<p>Por las razones expuestas previamente, se pasa de hablar de "bicicletas eléctricas, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal" a hablar, solamente, de "vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana".</p> <p>Como se evidenció en la mesa técnica, el Ministerio de Transporte no tiene competencias en lo relacionado con la reglamentación de importación de repuestos. Por esta razón es excluido de este artículo.</p> <p>Por otra parte, se hacen ajustes menores de redacción y se incluye la expresión "de ser necesario". Esto, en atención a los comentarios del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, en el sentido de que hay unas disposiciones reglamentarias sobre la obligación de importar repuestos. Con la inclusión de esa expresión ("de ser necesario") se puede dejar el artículo en la ley para que se tenga que hacer una revisión minuciosa de este tema y determinar, finalmente, si es necesario o no un ajuste en la reglamentación existente.</p> <p>Complementariamente, para efectos de la revisión que se tiene que hacer sobre este asunto y de acuerdo con lo que manifestó el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo en la mesa técnica, se resuelve imponer a la Superintendencia de Industria y Comercio, mediante un inciso nuevo, la obligación de emitir un concepto sobre la materia, el cual servirá como insumo para que el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, que es la autoridad que tiene potestad reglamentaria, determine si deben hacerse ajustes en la reglamentación vigente y, si es así, en qué sentido.</p> <p>Por las razones expuestas previamente, se pasa de hablar de "bicicletas eléctricas, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal" a hablar, solamente, de "vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana".</p>

<p>modifica el Código Nacional de Tránsito será aplicable también a los funcionarios que certifiquen haber llegado a trabajar en bicicletas eléctricas, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal.</p> <p>PARÁGRAFO. En un plazo no superior a un (1) año, cada entidad del sector público deberá ajustar, en lo que corresponda, los actos administrativos expedidos en virtud del párrafo 1º del artículo 5 de la referida Ley 1811 de 2016 e incluir el uso de bicicletas eléctricas, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal.</p> <p>ARTÍCULO 9. PROMOCIÓN DEL USO DE BICICLETAS ELÉCTRICAS, PATINETAS ELÉCTRICAS Y VEHÍCULOS AUTOEQUILIBRADOS LIVIANOS DE MOVILIDAD PERSONAL. En el marco de la autonomía administrativa de las entidades territoriales y de acuerdo con los recursos disponibles en sus presupuestos que puedan ser destinados para el efecto, los municipios y distritos, formularán e implementarán, periódicamente, campañas para promover el uso de bicicletas eléctricas, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal como alternativas de movilidad urbana sostenible. Podrán, además, en ejercicio de sus competencias, otorgar beneficios para incentivar su uso.</p> <p>Así mismo, en las ferias, exposiciones y actos culturales que se desarrollen dentro la Semana Nacional de la Movilidad Sostenible de que trata el artículo 18 de la Ley 1811 de 2016 (Por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el Código Nacional de Tránsito) deberán siempre promoverse el uso de bicicletas eléctricas, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal, como</p> <p>incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el Código Nacional de Tránsito será aplicable también a los funcionarios que certifiquen haber llegado a trabajar en bicicletas eléctricas, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal.</p> <p>PARÁGRAFO. En un plazo no superior a un (1) año, cada entidad del sector público deberá ajustar, en lo que corresponda, los actos administrativos expedidos en virtud del párrafo 1º del artículo 5 de la referida Ley 1811 de 2016 e incluir el uso de bicicletas eléctricas, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal.</p> <p>ARTÍCULO 9. PROMOCIÓN DEL USO DE BICICLETAS ELÉCTRICAS, PATINETAS ELÉCTRICAS Y VEHÍCULOS AUTOEQUILIBRADOS LIVIANOS DE MOVILIDAD PERSONAL URBANA. En el marco de la autonomía administrativa de las entidades territoriales y de acuerdo con los recursos disponibles en sus presupuestos que puedan ser destinados para el efecto, los municipios y distritos, formularán e implementarán, periódicamente, campañas para promover el uso de bicicletas eléctricas, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal como alternativas de movilidad urbana sostenible. Podrán, además, en ejercicio de sus competencias, otorgar beneficios para incentivar su uso.</p> <p>Así mismo, en las ferias, exposiciones y actos culturales que se desarrollen dentro la Semana Nacional de la Movilidad Sostenible de que trata el artículo 18 de la Ley 1811 de 2016 (Por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el Código Nacional de Tránsito) deberán siempre promoverse el uso</p> <p>Por las razones expuestas previamente, se pasa de hablar de "bicicletas eléctricas, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal" a hablar, solamente, de "vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana".</p>	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="808 476 1031 579"> <p>alternativas de movilidad urbana sostenible.</p> </td> <td data-bbox="1031 476 1242 579"> <p>de bicicletas eléctricas, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana, como alternativas de movilidad urbana sostenible.</p> </td> <td data-bbox="1242 476 1469 579"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="808 579 1031 966"></td> <td data-bbox="1031 579 1242 966"> <p>ARTÍCULO 10. REVISIÓN DE LA SITUACIÓN ARANCELARIA EN LA IMPORTACIÓN DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS LIVIANOS DE MOVILIDAD PERSONAL URBANA, SUS REPUESTOS E IMPLEMENTOS DE SEGURIDAD CONFORME A LA FACULTAD OTORGADA AL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA EN EL NUMERAL 25 DEL ARTÍCULO 189 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA, SE EXHORTA AL PODER EJECUTIVO A QUE, A TRAVÉS DE LAS ENTIDADES COMPETENTES DENTRO DEL GOBIERNO NACIONAL:</p> <p>1. Evalúe el estado actual de la situación arancelaria en la importación de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana, de sus repuestos y de sus implementos de seguridad.</p> <p>2. Con fundamento en lo anterior, considere hacer las modificaciones a que haya lugar con el propósito de reducir los costos de importación, que esta reducción se traslade al consumidor final y así, se incentive el uso de estos vehículos, como alternativas de movilidad sostenible.</p> </td> <td data-bbox="1242 579 1469 966"> <p>Artículo nuevo.</p> <p>Como también se evidenció en la mesa técnica, modificar los aranceles es una competencia que constitucionalmente se encuentra en cabeza del Presidente de la República.</p> <p>Sin embargo, respetado la división de poderes, desde el legislativo se puede hacer un llamado al poder ejecutivo para que revise y evalúe la posibilidad de hacer modificaciones en los aranceles que se aplican en la importación de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana, de sus repuestos y de sus implementos de seguridad. Todo esto, con el propósito de promover su uso.</p> <p>Téngase en cuenta que haciendo menos onerosos los costos de importación, esa reducción puede trasladarse al consumidor o comprador final e incentivar, de esta manera, el uso de estos vehículos, como alternativas de movilidad sostenible.</p> </td> </tr> <tr> <td data-bbox="808 966 1031 1094"> <p>ARTÍCULO 10. VIGENCIA Y DEROGATORIAS. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga los artículos 14 y 17 de la Ley 1811 de 2016 (Por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el Código Nacional de Tránsito); deroga, también, todas las disposiciones que le sean contrarias.</p> </td> <td data-bbox="1031 966 1242 1094"> <p>ARTÍCULO 1011. VIGENCIA Y DEROGATORIAS. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga los artículos 14 y 17 de la Ley 1811 de 2016 (Por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el Código Nacional de Tránsito); deroga, también, todas las disposiciones que le sean contrarias.</p> </td> <td data-bbox="1242 966 1469 1094"> <p>Con la inclusión del nuevo artículo 10, El artículo 10 del texto aprobado en primer debate pasa a ser el artículo 11.</p> </td> </tr> </table>	<p>alternativas de movilidad urbana sostenible.</p>	<p>de bicicletas eléctricas, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana, como alternativas de movilidad urbana sostenible.</p>			<p>ARTÍCULO 10. REVISIÓN DE LA SITUACIÓN ARANCELARIA EN LA IMPORTACIÓN DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS LIVIANOS DE MOVILIDAD PERSONAL URBANA, SUS REPUESTOS E IMPLEMENTOS DE SEGURIDAD CONFORME A LA FACULTAD OTORGADA AL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA EN EL NUMERAL 25 DEL ARTÍCULO 189 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA, SE EXHORTA AL PODER EJECUTIVO A QUE, A TRAVÉS DE LAS ENTIDADES COMPETENTES DENTRO DEL GOBIERNO NACIONAL:</p> <p>1. Evalúe el estado actual de la situación arancelaria en la importación de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana, de sus repuestos y de sus implementos de seguridad.</p> <p>2. Con fundamento en lo anterior, considere hacer las modificaciones a que haya lugar con el propósito de reducir los costos de importación, que esta reducción se traslade al consumidor final y así, se incentive el uso de estos vehículos, como alternativas de movilidad sostenible.</p>	<p>Artículo nuevo.</p> <p>Como también se evidenció en la mesa técnica, modificar los aranceles es una competencia que constitucionalmente se encuentra en cabeza del Presidente de la República.</p> <p>Sin embargo, respetado la división de poderes, desde el legislativo se puede hacer un llamado al poder ejecutivo para que revise y evalúe la posibilidad de hacer modificaciones en los aranceles que se aplican en la importación de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana, de sus repuestos y de sus implementos de seguridad. Todo esto, con el propósito de promover su uso.</p> <p>Téngase en cuenta que haciendo menos onerosos los costos de importación, esa reducción puede trasladarse al consumidor o comprador final e incentivar, de esta manera, el uso de estos vehículos, como alternativas de movilidad sostenible.</p>	<p>ARTÍCULO 10. VIGENCIA Y DEROGATORIAS. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga los artículos 14 y 17 de la Ley 1811 de 2016 (Por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el Código Nacional de Tránsito); deroga, también, todas las disposiciones que le sean contrarias.</p>	<p>ARTÍCULO 1011. VIGENCIA Y DEROGATORIAS. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga los artículos 14 y 17 de la Ley 1811 de 2016 (Por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el Código Nacional de Tránsito); deroga, también, todas las disposiciones que le sean contrarias.</p>	<p>Con la inclusión del nuevo artículo 10, El artículo 10 del texto aprobado en primer debate pasa a ser el artículo 11.</p>
<p>alternativas de movilidad urbana sostenible.</p>	<p>de bicicletas eléctricas, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana, como alternativas de movilidad urbana sostenible.</p>									
	<p>ARTÍCULO 10. REVISIÓN DE LA SITUACIÓN ARANCELARIA EN LA IMPORTACIÓN DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS LIVIANOS DE MOVILIDAD PERSONAL URBANA, SUS REPUESTOS E IMPLEMENTOS DE SEGURIDAD CONFORME A LA FACULTAD OTORGADA AL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA EN EL NUMERAL 25 DEL ARTÍCULO 189 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA, SE EXHORTA AL PODER EJECUTIVO A QUE, A TRAVÉS DE LAS ENTIDADES COMPETENTES DENTRO DEL GOBIERNO NACIONAL:</p> <p>1. Evalúe el estado actual de la situación arancelaria en la importación de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana, de sus repuestos y de sus implementos de seguridad.</p> <p>2. Con fundamento en lo anterior, considere hacer las modificaciones a que haya lugar con el propósito de reducir los costos de importación, que esta reducción se traslade al consumidor final y así, se incentive el uso de estos vehículos, como alternativas de movilidad sostenible.</p>	<p>Artículo nuevo.</p> <p>Como también se evidenció en la mesa técnica, modificar los aranceles es una competencia que constitucionalmente se encuentra en cabeza del Presidente de la República.</p> <p>Sin embargo, respetado la división de poderes, desde el legislativo se puede hacer un llamado al poder ejecutivo para que revise y evalúe la posibilidad de hacer modificaciones en los aranceles que se aplican en la importación de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana, de sus repuestos y de sus implementos de seguridad. Todo esto, con el propósito de promover su uso.</p> <p>Téngase en cuenta que haciendo menos onerosos los costos de importación, esa reducción puede trasladarse al consumidor o comprador final e incentivar, de esta manera, el uso de estos vehículos, como alternativas de movilidad sostenible.</p>								
<p>ARTÍCULO 10. VIGENCIA Y DEROGATORIAS. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga los artículos 14 y 17 de la Ley 1811 de 2016 (Por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el Código Nacional de Tránsito); deroga, también, todas las disposiciones que le sean contrarias.</p>	<p>ARTÍCULO 1011. VIGENCIA Y DEROGATORIAS. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga los artículos 14 y 17 de la Ley 1811 de 2016 (Por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el Código Nacional de Tránsito); deroga, también, todas las disposiciones que le sean contrarias.</p>	<p>Con la inclusión del nuevo artículo 10, El artículo 10 del texto aprobado en primer debate pasa a ser el artículo 11.</p>								
<p>VIII. PROPOSICIÓN</p> <p>En mérito de lo expuesto, presento ponencia positiva y, en consecuencia, solicito a la Plenaria del Senado de la República dar segundo debate al Proyecto de Ley 111 de 2023 Senado «Por medio de la cual se regula el tránsito y se promueve el uso de bicicletas eléctricas, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal, como alternativas de movilidad urbana sostenible», de conformidad con el pliego de modificaciones propuesto.</p> <p style="text-align: center;">  JULIO ALBERTO ELÍAS VIDAL SENADOR DE LA REPÚBLICA </p>	<p style="text-align: center;">IX. TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE</p> <p style="text-align: center;">PROYECTO DE LEY 111 DE 2023 SENADO</p> <p style="text-align: center;"><i>“Por medio de la cual se regula la circulación y se promueve el uso de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana, como alternativas de movilidad sostenible”</i></p> <p style="text-align: center;">EL CONGRESO DE COLOMBIA</p> <p style="text-align: center;">DECRETA:</p> <p>ARTÍCULO 1. OBJETO. La presente ley tiene por objeto:</p> <ol style="list-style-type: none"> Regular la circulación de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana; asegurando la vida e integridad de sus usuarios y de los demás actores de la vía. Promover el uso de los vehículos referidos en el numeral anterior como medios de transporte personal, que constituyen alternativas de movilidad urbana sostenible. <p>ARTÍCULO 2. DEFINICIONES Para la aplicación e interpretación de esta ley ténganse en cuenta las siguientes definiciones:</p> <p>Vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana: Vehículos asistidos o impulsados por un motor eléctrico, de peso reducido, diseñados para uso individual en entornos urbanos, que cumplen con las características y especificaciones técnicas definidas por el Ministerio de Transporte para circular por la ciclo-infraestructura y las vías permitidas, en los términos de la presente ley.</p> <p>Bicicleta eléctrica: Bicicleta que cuenta con motor eléctrico para asistir al usuario mientras pedalea, reduciendo así el esfuerzo que este debe realizar. La potencia del motor debe disminuir progresivamente conforme aumenta la velocidad del vehículo y se suspende cuando el conductor deje de pedalear o la bicicleta alcance una velocidad determinada.</p> <p>Transporte personal urbano: Modalidad de movilidad individual utilizada en áreas urbanas para desplazarse de un lugar a otro.</p> <p>Ciclo-infraestructura: Conjunto formado por la infraestructura vial diseñada y pensada para la bicicleta y los complementos que la hacen funcional para este vehículo.</p>									

<p>Vías permitidas: Son las vías respecto de las cuales no existe prohibición normativa expresa que impida la circulación de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana.</p> <p>ARTÍCULO 3. CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS LIVIANOS DE MOVILIDAD PERSONAL URBANA. En el Capítulo VI (Tránsito de otros vehículos y de animales) del Título III (Normas de comportamiento), de la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre), adiciónese un artículo nuevo 96-1, el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 96-1. NORMAS ESPECÍFICAS PARA VEHÍCULOS ELÉCTRICOS LIVIANOS DE MOVILIDAD PERSONAL URBANA. Los vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana, que cumplan con las características técnicas definidas por el Ministerio de Transporte en la reglamentación que expida para el efecto, se sujetarán a las siguientes normas específicas:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. La edad mínima para su conducción será de dieciséis (16) años cumplidos. 2. No podrán movilizar a más de una persona de forma simultánea. <p>Excepcionalmente será permitido el transporte de más de una persona de manera simultánea cuando el vehículo en particular esté especialmente diseñado para hacerlo y se cumplan las condiciones que defina el Ministerio de Transporte en la reglamentación correspondiente.</p> <ol style="list-style-type: none"> 3. Su uso será exclusivamente para transporte personal urbano. Está prohibida su circulación por carreteras nacionales. <p>Se exceptúan de esta prohibición las bicicletas eléctricas; las cuales se asimilan a las bicicletas en lo que tiene que ver con su circulación por carreteras nacionales.</p> <p>Tanto el uso con fines recreativos y deportivos como su tránsito por fuera del perímetro urbano, deberá ajustarse a la regulación expedida por las entidades territoriales correspondientes, dentro de su jurisdicción. En aquellos municipios o distritos en los que no haya regulación específica se aplicará la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte para el efecto.</p> <ol style="list-style-type: none"> 4. No deben transitar sobre las aceras o andenes, los lugares destinados al tránsito de peatones ni por aquellas vías en donde las autoridades competentes lo prohíban. 	<ol style="list-style-type: none"> 5. Deberán circular siempre por la ciclo-infraestructura, dando prelación a los peatones y a los ciclistas. 6. En aquellos casos donde no exista ciclo-infraestructura podrán transitar por las vías permitidas, ocupando el carril derecho, paralelo al andén o a la orilla, en el mismo sentido de la vía y sin utilizar las vías exclusivas para servicio público colectivo. En las vías permitidas también deberán darle prelación a los peatones y a los ciclistas. 7. Deberán respetar los límites de velocidad establecidos en las normas de tránsito, tanto para la ciclo-infraestructura como para las vías permitidas por las que circulen; en todo caso, su velocidad máxima permitida nunca podrá ser mayor a 25 km/h en ciclo-infraestructura y a 40 km/h en vías permitidas. 8. No deben adelantar a otros vehículos por la derecha o entre vehículos que transiten por sus respectivos carriles. Siempre utilizarán el carril libre a la izquierda del vehículo a sobrepasar. 9. Para hacer una maniobra de giro o de adelantamiento deben usarse las señales direccionales. Siempre deberá hacerse con precaución y asegurándose de que la maniobra no resulte inesperada para los demás actores viales. 10. Deben respetar las señales y normas de tránsito de la ciclo-infraestructura y de las vías permitidas. 11. Para circular, los conductores deberán utilizar siempre un casco de seguridad que cumpla con las características definidas por el Ministerio de Transporte. El incumplimiento de esta disposición dará lugar a la inmovilización del vehículo. 12. Los conductores de estos tipos de vehículos deben vestir prendas reflectivas de identificación que deben ser visibles cuando se conduzca entre las 18:00 y las 6:00 horas del día siguiente. <p>Las referidas prendas deberán cumplir con las características definidas por el Ministerio de Transporte en la reglamentación correspondiente.</p> <ol style="list-style-type: none"> 13. Los vehículos deben llevar dispositivos en la parte delantera que proyecten luz blanca y en la parte trasera que proyecten luz roja. 14. No podrán transportar objetos que disminuyan la visibilidad, que incomoden la conducción o que constituyan un peligro para los demás actores de la vía.
<ol style="list-style-type: none"> 15. No se podrán conducir en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias psicoactivas. El incumplimiento de esta disposición dará lugar a la inmovilización del vehículo. <p>ARTÍCULO 4. PRELACIÓN EN LA VÍA DE LOS PEATONES, CICLISTAS Y USUARIOS DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS LIVIANOS DE MOVILIDAD PERSONAL URBANA. Modifíquese el artículo 63 de la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre), el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 63. RESPETO A LOS DERECHOS DE LOS PEATONES, CICLISTAS Y USUARIOS DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS LIVIANOS DE MOVILIDAD PERSONAL URBANA. Los conductores de vehículos motorizados deberán respetar los derechos e integridad de los peatones, ciclistas y usuarios de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana, dándoles prelación en la vía.</p> <p>ARTÍCULO 5. MANIOBRA DE ADELANTAMIENTO DE CICLISTAS Y USUARIOS DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS LIVIANOS DE MOVILIDAD PERSONAL URBANA. Modifíquese el artículo 60 de la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre), el cual quedará así:</p> <p>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.</p> <p>PARÁGRAFO 1º. Los conductores no podrán transitar con vehículo automotor o de tracción animal por la zona de seguridad y protección de la vía férrea.</p> <p>PARÁGRAFO 2º. 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.</p> <p>PARÁGRAFO 3º. Todo conductor de vehículo automotor deberá realizar la maniobra de adelantamiento de ciclistas y usuarios de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana a una distancia no menor de un metro con cincuenta centímetros (1,50 metros) de estos.</p>	<p>ARTÍCULO 6. REGLAMENTACIÓN. Dentro del año siguiente a la promulgación de esta ley, el Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Transporte, deberá expedir una reglamentación detallada sobre los siguientes aspectos:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Características y especificaciones técnicas para que un medio de transporte sea considerado como un vehículo eléctrico liviano de movilidad personal urbana y pueda circular por la ciclo-infraestructura y las vías permitidas, en los términos de la presente ley. 2. Condiciones y características técnicas para que un vehículo eléctrico liviano de movilidad personal urbana pueda transportar de forma segura a más de una persona y se permita su tránsito en los términos de la presente ley. 3. El uso con fines recreativos y deportivos de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana; cuya reglamentación será aplicada en aquellas entidades territoriales en las que no se haya regulado la materia. 4. El tránsito por fuera del perímetro urbano de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana; cuya reglamentación será aplicada en aquellas entidades territoriales en las que no se haya regulado la materia. 5. Características técnicas de los cascos de seguridad exigidos para la circulación de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana. Haciendo las distinciones pertinentes, si hay lugar a ellas, dependiendo del tipo de vehículo. 6. Características de las prendas reflectivas de identificación que deben ser utilizadas por los usuarios de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana cuando transiten entre las 18:00 y las 6:00 horas del día siguiente. <p>PARÁGRAFO 1. La reglamentación de que trata este artículo deberá estar fundamentada y tener en cuenta, entre otros: (i) la promoción del uso de bicicletas eléctricas, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal como alternativas de movilidad urbana sostenible; (ii) estándares internacionales sobre la materia; (iii) conceptos u observaciones formuladas por la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) y la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional; (iv) la garantía de la vida e integridad de los actores en la vía.</p> <p>PARÁGRAFO 2. La reglamentación de que trata este artículo podrá ser actualizada por el Ministerio de Transporte cuando así se requiera.</p> <p>ARTÍCULO 7. IMPORTACIÓN DE REPUESTOS PARA VEHÍCULOS ELÉCTRICOS LIVIANOS DE MOVILIDAD PERSONAL URBANA. Para garantizar que las empresas importadoras de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana importen repuestos para dichos vehículos, dentro del año siguiente a la</p>

<p>promulgación de esta ley, el Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, deberá ajustar en ese sentido y de ser necesario, la reglamentación de que trata el artículo 11 de la Ley 1964 de 2019 (Por medio de la cual se promueve el uso de vehículos eléctricos en Colombia y se dictan otras disposiciones).</p> <p>La Superintendencia de Industria y Comercio emitirá un concepto sobre la materia, el cual deberá tener en cuenta el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo para determinar si es necesario el ajuste en la reglamentación existente y, de ser así, el sentido de este.</p> <p>ARTÍCULO 8. INCENTIVO DE USO DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS LIVIANOS DE MOVILIDAD PERSONAL URBANA PARA FUNCIONARIOS PÚBLICOS. El incentivo de que trata el artículo 5 de la Ley 1811 de 2016 (Por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el Código Nacional de Tránsito) será aplicable también a los funcionarios que certifiquen haber llegado a trabajar en vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana.</p> <p>PARÁGRAFO. En un plazo no superior a un (1) año, cada entidad del sector público deberá ajustar, en lo que corresponda, los actos administrativos expedidos en virtud del parágrafo 1º del artículo 5 de la referida Ley 1811 de 2016 e incluir el uso de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana.</p> <p>ARTÍCULO 9. PROMOCIÓN DEL USO DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS LIVIANOS DE MOVILIDAD PERSONAL URBANA. En el marco de la autonomía administrativa de las entidades territoriales y de acuerdo con los recursos disponibles en sus presupuestos que puedan ser destinados para el efecto, los municipios y distritos, formularán e implementarán, periódicamente, campañas para promover el uso de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana como alternativas de movilidad urbana sostenible. Podrán, además, en ejercicio de sus competencias, otorgar beneficios para incentivar su uso.</p> <p>Así mismo, en las ferias, exposiciones y actos culturales que se desarrollen dentro de la Semana Nacional de la Movilidad Sostenible de que trata el artículo 18 de la Ley 1811 de 2016 (Por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el Código Nacional de Tránsito) deberán siempre promoverse el uso de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana, como alternativas de movilidad urbana sostenible.</p> <p>ARTÍCULO 10. REVISIÓN DE LA SITUACIÓN ARANCELARIA EN LA IMPORTACIÓN DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS LIVIANOS DE MOVILIDAD PERSONAL URBANA, SUS REPUESTOS E IMPLEMENTOS DE SEGURIDAD Conforme a la facultad otorgada al Presidente de la República en el numeral 25 del artículo 189 de la Constitución Política, se exhorta al poder ejecutivo a que, a través de las entidades competentes dentro del Gobierno Nacional:</p>	<p>1. Evalúe el estado actual de la situación arancelaria en la importación de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana, de sus repuestos y de sus implementos de seguridad.</p> <p>2. Con fundamento en lo anterior, considere hacer las modificaciones a que haya lugar, con el propósito de reducir los costos de importación, que esta reducción se traslade al consumidor final y, así, se incentive el uso de estos vehículos, como alternativas de movilidad sostenible.</p> <p>ARTÍCULO 11. VIGENCIA Y DEROGATORIAS. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga los artículos 14 y 17 de la Ley 1811 de 2016 (Por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el Código Nacional de Tránsito); deroga, también, todas las disposiciones que le sean contrarias.</p> <div style="text-align: right;">  JULIO ALBERTO ELÍAS VIDAL SENADOR DE LA REPÚBLICA </div>
<p>TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE POR LA COMISION SEXTA DEL SENADO DE LA REPUBLICA, EN SESION REALIZADA EL DIA 14 DE NOVIEMBRE DE 2023, DEL PROYECTO DE LEY No. 111 DE 2023 SENADO</p> <p><i>“Por medio de la cual se regula el tránsito y se promueve el uso de bicicletas eléctricas, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal, como alternativas de movilidad urbana sostenible”</i></p> <p style="text-align: center;">EL CONGRESO DE COLOMBIA</p> <p style="text-align: center;">DECRETA:</p> <p>ARTÍCULO 1. OBJETO. La presente ley tiene por objeto:</p> <ol style="list-style-type: none"> Regular el tránsito de bicicletas eléctricas, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal; asegurando la vida e integridad de sus usuarios y de los demás actores de la vía. Promover el uso de los vehículos referidos en el numeral anterior como medios de transporte personal, que constituyen alternativas de movilidad urbana sostenible. <p>ARTÍCULO 2. DEFINICIONES Para la aplicación e interpretación de esta ley ténganse en cuenta las siguientes definiciones:</p> <p>Bicicleta eléctrica: Bicicleta que cuenta con motor eléctrico para asistir al usuario mientras pedalea, reduciendo así el esfuerzo que este debe realizar. La potencia del motor debe disminuir progresivamente conforme aumenta la velocidad del vehículo y se suspende cuando el conductor deje de pedalear o la bicicleta alcance una velocidad determinada.</p> <p>Patineta eléctrica: Vehículo de transporte personal, equipado con motor eléctrico para su propulsión, compuesto por una plataforma montada sobre ruedas para que el usuario vaya de pie y con un manubrio para su dirección.</p> <p>Vehículo autoequilibrado liviano de movilidad personal: Vehículo equipado con motor eléctrico, basado en un equilibrio inestable inherente y que necesita un sistema auxiliar de control para mantener su equilibrio.</p> <p>Bicicletas convencionales: Se refiere a las bicicletas tal y como son definidas en el artículo 2 de la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre); es decir, un vehículo no motorizado de dos (2) o más ruedas en línea, el cual se desplaza por el esfuerzo de su conductor accionando por medio de pedales.</p> <p>Transporte personal urbano: Medio de movilidad individual utilizado en áreas urbanas para desplazarse de un lugar a otro.</p>	<p>Ciclo-infraestructura: Conjunto formado por la infraestructura vial diseñada y pensada para la bicicleta y los complementos que la hacen funcional para este vehículo.</p> <p>Vías permitidas: Son las vías respecto de las cuales no existe prohibición normativa expresa que impida la circulación de bicicletas eléctricas, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal.</p> <p>ARTÍCULO 3. TRÁNSITO DE BICICLETAS ELÉCTRICAS, PATINETAS ELÉCTRICAS Y VEHÍCULOS AUTOEQUILIBRADOS LIVIANOS DE MOVILIDAD PERSONAL. En el Capítulo VI (Tránsito de otros vehículos y de animales) del título III (Normas de comportamiento), de la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre), adiciónese un artículo nuevo 96-1, el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 96-1. NORMAS ESPECÍFICAS PARA BICICLETAS ELÉCTRICAS, PATINETAS ELÉCTRICAS Y VEHÍCULOS AUTOEQUILIBRADOS LIVIANOS DE MOVILIDAD PERSONAL. Las bicicletas eléctricas, las patinetas eléctricas y los vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal, que cumplan con las características técnicas definidas por el Ministerio de Transporte en la reglamentación que expida para el efecto, se sujetarán a las siguientes normas específicas:</p> <ol style="list-style-type: none"> La edad mínima para su conducción será de dieciséis (16) años cumplidos. No podrán movilizar a más de una persona de forma simultánea. <p>Para el caso de las bicicletas eléctricas, solamente será permitido el transporte de más de una persona de manera simultánea cuando dicho vehículo en particular esté especialmente diseñado para hacerlo y se cumplan las condiciones que defina el Ministerio de Transporte en la reglamentación correspondiente.</p> <ol style="list-style-type: none"> Su uso será exclusivamente para transporte personal urbano. Está prohibido su tránsito por carreteras nacionales. <p>Se exceptúan las bicicletas eléctricas; las cuales se asimilan a las bicicletas convencionales en lo que tiene que ver con su circulación por carreteras nacionales.</p> <p>Tanto el uso con fines recreativos y deportivos como su tránsito por fuera del perímetro urbano, deberá ajustarse a la regulación expedida por las entidades territoriales correspondientes, dentro de su jurisdicción. En aquellos municipios o distritos en los que no haya regulación específica se aplicará la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte para el efecto.</p> <ol style="list-style-type: none"> No deben transitar sobre las aceras o andenes, los lugares destinados al tránsito de peatones ni por aquellas vías en donde las autoridades competentes lo prohíban.

<p>5. Deberán circular siempre por la ciclo-infraestructura, dando prelación a los peatones y a los ciclistas que vayan en bicicletas convencionales.</p> <p>6. En aquellos casos donde no exista ciclo-infraestructura podrán transitar por las vías permitidas, ocupando el carril derecho, paralelo al andén o a la orilla, en el mismo sentido de la vía y sin utilizar las vías exclusivas para servicio público colectivo. En las vías permitidas también deberán darle prelación a los peatones y a los ciclistas que vayan en bicicletas convencionales.</p> <p>7. Cuando circulen por la ciclo-infraestructura la velocidad máxima permitida será de 25 km/h; cuando lo hagan por las vías permitidas será de 40 km/h.</p> <p>8. Cuando transiten por las vías permitidas no deben adelantar a otros vehículos por la derecha o entre vehículos que transiten por sus respectivos carriles. Siempre utilizarán el carril libre a la izquierda del vehículo a sobrepasar.</p> <p>9. Cuando transiten por la ciclo-infraestructura o las vías permitidas deben usarse las señales direccionales para dar un giro o hacer la maniobra de adelantamiento.</p> <p>Si la patineta eléctrica no cuenta con señales direccionales, el giro o adelantamiento deberá hacerse con precaución y asegurándose de que la maniobra no resulte inesperada para los demás actores viales.</p> <p>Si la bicicleta eléctrica o el vehículo autoequilibrado liviano de movilidad personal no tiene señales direccionales deberán usarse las señales manuales previstas en el artículo 67 de este código.</p> <p>10. Deben respetar las señales y normas de tránsito de la ciclo-infraestructura y de las vías permitidas.</p> <p>11. Para circular, los conductores deberán utilizar siempre un casco de seguridad que cumpla con las características definidas por el Ministerio de Transporte. El incumplimiento de esta disposición dará lugar a la inmovilización del vehículo.</p> <p>12. Los conductores de estos tipos de vehículos deben vestir prendas reflectivas de identificación que deben ser visibles cuando se conduzca entre las 18:00 y las 6:00 horas del día siguiente.</p> <p>13. Cuando transiten entre las 18:00 y las 6:00 horas del día siguiente, los vehículos deben llevar dispositivos en la parte delantera que proyecten luz blanca, y en la parte trasera que proyecten o reflejen luz roja.</p> <p>14. No podrán transportar objetos que disminuyan la visibilidad, que incomoden la conducción o que constituyan un peligro para los demás actores de la vía.</p>	<p>15. No se podrán conducir en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias psicoactivas. El incumplimiento de esta disposición dará lugar a la inmovilización del vehículo.</p> <p>ARTÍCULO 4. PRELACIÓN EN LA VÍA DE LOS PEATONES, CICLISTAS Y USUARIOS DE BICICLETAS ELÉCTRICAS, PATINETAS ELÉCTRICAS Y VEHÍCULOS AUTOEQUILIBRADOS LIVIANOS DE MOVILIDAD PERSONAL. Modifíquese el artículo 63 de la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre), el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 63. RESPETO A LOS DERECHOS DE LOS PEATONES, CICLISTAS Y USUARIOS DE BICICLETAS ELÉCTRICAS, PATINETAS ELÉCTRICAS Y VEHÍCULOS AUTOEQUILIBRADOS LIVIANOS DE MOVILIDAD PERSONAL. Los conductores de vehículos deberán respetar los derechos e integridad de los peatones, ciclistas y usuarios de bicicletas eléctricas, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal, dándoles prelación en la vía.</p> <p>ARTÍCULO 5. MANIOBRA DE ADELANTAMIENTO DE CICLISTAS Y USUARIOS DE BICICLETAS ELÉCTRICAS, PATINETAS ELÉCTRICAS Y VEHÍCULOS AUTOEQUILIBRADOS LIVIANOS DE MOVILIDAD PERSONAL. Modifíquese el artículo 60 de la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre), el cual quedará así:</p> <p>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.</p> <p>PARÁGRAFO 1º. Los conductores no podrán transitar con vehículo automotor o de tracción animal por la zona de seguridad y protección de la vía férrea.</p> <p>PARÁGRAFO 2º. 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.</p> <p>PARÁGRAFO 3º. Todo conductor de vehículo automotor deberá realizar la maniobra de adelantamiento de ciclistas y usuarios de bicicletas eléctricas, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal a una distancia no menor de un metro con cincuenta centímetros (1.50 metros) de estos.</p> <p>ARTÍCULO 6. REGLAMENTACIÓN. Dentro del año siguiente a la promulgación de esta ley, el Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Transporte, deberá expedir una reglamentación detallada sobre los siguientes aspectos:</p>
<p>1. Condiciones y características técnicas para que las bicicletas eléctricas puedan transportar de forma segura a más de una persona y se permita su tránsito en los términos de la presente ley.</p> <p>2. El uso con fines recreativos y deportivos de bicicletas eléctricas, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal; cuya reglamentación será aplicada en aquellas entidades territoriales en las que no se haya regulado la materia.</p> <p>3. El tránsito por fuera del perímetro urbano de bicicletas eléctricas, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal; cuya reglamentación será aplicada en aquellas entidades territoriales en las que no se haya regulado la materia.</p> <p>4. Características técnicas para que las bicicletas eléctricas, las patinetas eléctricas y los vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal puedan ser usados como medios de transporte personal urbano en los términos de la presente ley; especificando las características que impedirían su tránsito por la ciclo-infraestructura disponible.</p> <p>5. Características técnicas de los cascos de seguridad exigidos para la circulación de bicicletas eléctricas, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal. Haciendo las distinciones pertinentes, si hay lugar a ellas, dependiendo del tipo de vehículo.</p> <p>PARÁGRAFO. La reglamentación de que trata este artículo deberá estar fundamentada y tener en cuenta, entre otros: (i) la promoción del uso de bicicletas eléctricas, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal como alternativas de movilidad urbana sostenible; (ii) estándares internacionales sobre la materia; (iii) conceptos u observaciones formuladas por la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) y la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional; (iv) la garantía de la vida e integridad de los actores en la vía.</p> <p>ARTÍCULO 7. IMPORTACIÓN DE REPUESTOS BICICLETAS ELÉCTRICAS, PATINETAS ELÉCTRICAS Y VEHÍCULOS AUTOEQUILIBRADOS LIVIANOS DE MOVILIDAD PERSONAL. Para garantizar que las empresas importadoras de bicicletas eléctricas, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal importen repuestos para dichos vehículos, dentro del año siguiente a la promulgación de esta ley, el Gobierno Nacional, a través de los Ministerios de Transporte y de Comercio, Industria y Turismo, deberá ajustar en ese sentido, o expedir si aún no lo ha hecho, la reglamentación de que trata el artículo 11 de la Ley 1964 de 2019 (Por medio de la cual se promueve el uso de vehículos eléctricos en Colombia y se dictan otras disposiciones).</p> <p>ARTÍCULO 8. INCENTIVO DE USO DE BICICLETAS ELÉCTRICAS, PATINETAS ELÉCTRICAS Y VEHÍCULOS AUTOEQUILIBRADOS LIVIANOS DE MOVILIDAD PERSONAL PARA FUNCIONARIOS PÚBLICOS. El incentivo de que trata el artículo 5 de la Ley 1811 de 2016 (Por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el Código Nacional de Tránsito) será aplicable también a los funcionarios que certifiquen haber llegado a trabajar en bicicletas eléctricas, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal.</p>	<p>PARÁGRAFO. En un plazo no superior a un (1) año, cada entidad del sector público deberá ajustar, en lo que corresponda, los actos administrativos expedidos en virtud del parágrafo 1º del artículo 5 de la referida Ley 1811 de 2016 e incluir el uso de bicicletas eléctricas, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal.</p> <p>ARTÍCULO 9. PROMOCIÓN DEL USO DE BICICLETAS ELÉCTRICAS, PATINETAS ELÉCTRICAS Y VEHÍCULOS AUTOEQUILIBRADOS LIVIANOS DE MOVILIDAD PERSONAL. En el marco de la autonomía administrativa de las entidades territoriales y de acuerdo con los recursos disponibles en sus presupuestos que puedan ser destinados para el efecto, los municipios y distritos, formularán e implementarán, periódicamente, campañas para promover el uso de bicicletas eléctricas, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal como alternativas de movilidad urbana sostenible. Podrán, además, en ejercicio de sus competencias, otorgar beneficios para incentivar su uso.</p> <p>Así mismo, en las ferias, exposiciones y actos culturales que se desarrollen dentro la Semana Nacional de la Movilidad Sostenible de que trata el artículo 18 de la Ley 1811 de 2016 (Por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el Código Nacional de Tránsito) deberán siempre promoverse el uso de bicicletas eléctricas, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal, como alternativas de movilidad urbana sostenible.</p> <p>ARTÍCULO 10. VIGENCIA Y DEROGATORIAS. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga los artículos 14 y 17 de la Ley 1811 de 2016 (Por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el Código Nacional de Tránsito); deroga, también, todas las disposiciones que le sean contrarias.</p>

Comisión Sexta Constitucional Permanente

AUTO DE SUSTANCIACIÓN

En los términos anteriores, fue aprobado en Primer Debate por la Comisión Sexta, en sesión ordinaria realizada el día 14 de noviembre de 2023, el Proyecto de Ley No. 111 de 2023 SENADO "POR MEDIO DE LA CUAL SE REGULA EL TRÁNSITO Y SE PROMUEVE EL USO DE BICICLETAS ELÉCTRICAS, PATINETAS ELÉCTRICAS Y VEHÍCULOS AUTOEQUILIBRADOS LIVIANOS DE MOVILIDAD PERSONAL, COMO ALTERNATIVAS DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE", según consta en el Acta No. 16, de la misma fecha.



JORGE ELIECER LAVERDE VARGAS
Secretario General
Comisión Sexta del Senado

Comisión Sexta Constitucional Permanente

AUTO DE SUSTANCIACIÓN

La Mesa Directiva Autoriza el Informe presentado para Segundo Debate por el Honorable Senador **JULIO ALBERTO ELÍAS VIDAL**, al Proyecto de Ley No. 111 de 2023 SENADO "POR MEDIO DE LA CUAL SE REGULA EL TRÁNSITO Y SE PROMUEVE EL USO DE BICICLETAS ELÉCTRICAS, PATINETAS ELÉCTRICAS Y VEHÍCULOS AUTOEQUILIBRADOS LIVIANOS DE MOVILIDAD PERSONAL, COMO ALTERNATIVAS DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE", DE ACUERDO AL ARTÍCULO 165 DE LA LEY 5ª DE 1992 "REGLAMENTO DEL CONGRESO", para que sea publicado en la Gaceta del Congreso.



JORGE ELIECER LAVERDE VARGAS
Secretario General
Comisión Sexta del Senado