



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA
www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXIV - N° 567

Bogotá, D. C., martes, 29 de abril de 2025

EDICIÓN DE 47 PÁGINAS

DIRECTORES:

DIEGO ALEJANDRO GONZÁLEZ GONZÁLEZ

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

CÁMARA DE REPRESENTANTES

PONENCIAS

INFORME DE PONENCIA PARA
SEGUNDO DEBATE AL PROYECTO DE
LEY NÚMERO 219 DE 2024 CÁMARA, 111
DE 2023 SENADO

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.

Bogotá, D. C., abril de 2025.

Honorable Representante

HERNANDO GONZÁLEZ

Presidente

Comisión Sexta Constitucional

Cámara de Representantes

Ciudad

Referencia: Informe de Ponencia para Segundo Debate al Proyecto de Ley número 219 de 2024 Cámara, 111 de 2023 Senado, 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.

En cumplimiento del encargo hecho por la Honorable Mesa Directiva de la Comisión Sexta Constitucional de la Cámara de Representantes del Congreso de la República y de conformidad con lo establecido en el artículo 156 de la Ley 5ª de 1992, procedo a rendir **Informe de Ponencia para Segundo Debate en la Plenaria de la Cámara de Representantes al Proyecto de Ley número 219 de 2024 Cámara, 111 de 2023 Senado, 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.**

Atentamente,

DIEGO FERNANDO CAICEDO NAVAS
Representante a la Cámara por Cundinamarca.
Comisión Sexta Constitucional Permanente.

INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO
DEBATE DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO
219 DE 2024 CÁMARA, 111 DE 2023
SENADO.

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 TRÁMITE DE LA INICIATIVA

I. Trámite en el Senado de la República

El Proyecto de Ley número 219 de 2024 Cámara, 111 de 2023 Senado, 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, es de iniciativa parlamentaria. La iniciativa fue radicada por su autor, el senador *Julio Alberto Elías Vidal*, en la Secretaría del Senado de la República el 23 de agosto de 2023 y fue publicada en la **Gaceta del Congreso** número 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 designó al autor del proyecto como ponente para primer debate. La referida designación fue informada por el Secretario de la Comisión, Jorge Eliécer Laverde Vargas, mediante comunicación de 12 de septiembre de 2023.

La ponencia para primer debate fue radicada el 31 de octubre de 2023 y fue publicada en la *Gaceta del Congreso* número 1514 de esa misma fecha. En ella se propuso el siguiente pliego de modificaciones:

TEXTO DE LA INICIATIVA	TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE	JUSTIFICACIÓN
PROYECTO DE LEY NÚMERO 111 DE 2023 SENADO por medio de la cual se regula el tránsito y se promueve el uso de bicicletas con pedaleo asistido, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados, como alternativas de movilidad urbana sostenible	PROYECTO DE LEY NÚMERO 111 DE 2023 SENADO por medio de la cual se regula el tránsito y se promueve el uso de bicicletas con pedaleo asistido <u>eléctricas</u>, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados <u>livianos de movilidad personal</u>, como alternativas de movilidad urbana sostenible	Se modifican las expresiones “bicicletas con pedaleo asistido” por “bicicletas eléctricas”, y “vehículos autoequilibrados” por “vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal”, con el propósito de hacer más precisa las denominaciones correspondientes. Esto, en consideración a que existe ya la tecnología de pedaleo asistido sin la presencia de un motor eléctrico y a que ya se están desarrollando tecnologías para hacer motocicletas autoequilibradas.
Artículo 1º. Objeto. La presente ley tiene por objeto: 1. Regular el tránsito de bicicletas con pedaleo asistido, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados; 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 1º. Objeto. La presente ley tiene por objeto: 1. Regular el tránsito de bicicletas con pedaleo asistido <u>eléctricas</u>, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados <u>livianos de movilidad personal</u>; 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.	Por las razones previamente señaladas, se modifican las expresiones “bicicletas con pedaleo asistido” por “bicicletas eléctricas”, y “vehículos autoequilibrados” por “vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal”.
Artículo 2º. Definiciones Para la aplicación e interpretación de esta ley ténganse en cuenta las siguientes definiciones: Bicicleta con pedaleo asistido: 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: Un vehículo autoequilibrado es un vehículo de 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 2º 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.	Artículo 2º. Definiciones Para la aplicación e interpretación de esta ley ténganse en cuenta las siguientes definiciones: Bicicleta con pedaleo asistido <u>eléctrica</u>: 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 <u>liviano de movilidad personal</u>: Un vehículo autoequilibrado es un vehículo Vehículo equipado <u>con</u> motor eléctrico, basado en un equilibrio inestable inherente y que necesita un sistema auxiliar de control para mantener su equilibrio. bicicletas <u>Bicicletas</u> convencionales: Se refiere a las bicicletas tal y como son definidas en el artículo 2º 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.	Por las razones previamente señaladas, se modifican las expresiones “bicicleta con pedaleo asistido” por “bicicleta eléctrica”, “vehículo autoequilibrado” por “vehículo autoequilibrado liviano de movilidad personal”, “bicicletas con pedaleo asistido” por “bicicletas eléctricas”, y “vehículos autoequilibrados” por “vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal”. Se mejora la redacción de la definición de “Vehículo autoequilibrado liviano de movilidad personal” Se corrigen errores de transcripción poniendo inicial mayúscula en palabras que deben llevarla.

TEXTO DE LA INICIATIVA	TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE	JUSTIFICACIÓN
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 con pedaleo asistido, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados.	Transporte personal urbano: Medio de movilidad individual utilizado en áreas urbanas para desplazarse de un lugar a otro. ciclo-infraestructura <u>Ciclo-infraestructura</u>: 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 con pedaleo asistido <u>eléctricas</u>, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados <u>livianos de movilidad personal</u>.	
Artículo 3°. Tránsito de Bicicletas con Pedaleo Asistido, Patinetas Eléctricas y Vehículos Autoequilibrados. 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 CON PEDALEO ASISTIDO, PATINETAS ELÉCTRICAS Y VEHÍCULOS AUTOEQUILIBRADOS. Las bicicletas con pedaleo asistido, las patinetas eléctricas y los vehículos autoequilibrados 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. Solamente 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. 3. Su uso será exclusivamente para transporte personal urbano. Está prohibido su tránsito por carreteras nacionales. Se exceptúan las bicicletas con pedaleo asistido; las cuales se asimilan a las bicicletas convencionales en lo que tiene que ver con su circulación por carreteras nacionales.	Artículo 3°. Tránsito de Bicicletas con Pedaleo Asistido <u>Eléctricas</u>, Patinetas <u>Eléctricas</u> y Vehículos Autoequilibrados <u>Livianos de Movilidad Personal</u>. 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 CON PEDALEO ASISTIDO <u>ELÉCTRICAS</u>, PATINETAS ELÉCTRICAS Y VEHÍCULOS AUTOEQUILIBRADOS <u>LIVIANOS DE MOVILIDAD PERSONAL</u>. Las bicicletas con pedaleo asistido <u>eléctricas</u>, las patinetas eléctricas y los vehículos autoequilibrados <u>livianos de movilidad personal, que cumplan con las características técnicas definidas por el Ministerio de Transporte en la reglamentación que expida para el efecto</u>, 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. <u>Para el caso de las bicicletas eléctricas</u>, Solamente solamente será permitido el transporte de más de una persona de manera simultánea cuando el <u>dicho</u> 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 con pedaleo asistido <u>eléctricas</u>; las cuales se asimilan a las bicicletas convencionales en lo que tiene que ver con su circulación por carreteras nacionales.	Por las razones previamente señaladas, se modifican las expresiones “bicicletas con pedaleo asistido” por “bicicletas eléctricas”, y “vehículos autoequilibrados” por “vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal”. En el inciso primero del artículo nuevo se especifica que las normas que se relacionan serán aplicables únicamente a 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. Esto, para evitar confusiones y aclarar que las disposiciones allí contenidas se aplicarán solamente a los vehículos objeto de regulación y no a otros. En el inciso segundo del numeral 2 del artículo nuevo se especifica que la posibilidad de transportar a más de una persona de manera simultánea se circunscribe únicamente a las bicicletas eléctricas especialmente diseñadas para hacerlo y siempre que se cumpla con las condiciones que fije el Ministerio de Transporte en la reglamentación. Esto, en consideración a que tanto las patinetas eléctricas como los vehículos autoequilibrados livianos están pensados exclusivamente para uso individual.

TEXTO DE LA INICIATIVA	TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE	JUSTIFICACIÓN
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 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 de este código. 10. Deben respetar las señales y normas de tránsito de la ciclo-infraestructura y de las vías permitidas.	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 <u>la ciclo-infraestructura o</u> las vías permitidas deben usarse las señales direccionales para dar un giro o hacer la maniobra de adelantamiento. <u>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.</u> En caso de que el vehículo <u>Si la bicicleta eléctrica o el vehículo autoequilibrado liviano de movilidad personal</u> no cuente con <u>tiene</u> 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.	En el numeral 9, la obligación de usar las señales direccionales para dar un giro o hacer la maniobra de adelantamiento, se amplía al tránsito por la ciclo-infraestructura (puesto que, inicialmente, se previó únicamente al tránsito por las vías permitidas). Adicionalmente, se aclara que la obligación de hacer las señales manuales establecidas en el artículo 67 del Código Nacional de Tránsito Terrestre cuando el vehículo no tenga señales direccionales, será para las bicicletas eléctricas y los vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal; mientras que las patinetas eléctricas que no tengan direccionales deberán hacer la maniobra con precaución y asegurándose de que no resulte inesperada para los demás actores viales. Se hace esta modificación 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.

TEXTO DE LA INICIATIVA	TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE	JUSTIFICACIÓN
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 reflejten 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	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 reflejten 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.	
Artículo 4º. Prelación en la vía de los peatones, ciclistas y usuarios de bicicletas con pedaleo asistido, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados. Modifíquese el artículo 63 de la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre), el cual quedará así: ARTÍCULO 63. RESPETO A LOS DERECHOS DE LOS PEATONES, CICLISTAS Y USUARIOS DE BICICLETAS CON PEDALEO ASISTIDO, PATINETAS ELÉCTRICAS Y VEHÍCULOS AUTOEQUILIBRADOS. Los conductores de vehículos deberán respetar los derechos e integridad de los peatones, ciclistas y usuarios de bicicletas con pedaleo asistido, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados, dándoles prelación en la vía.	Artículo 4º. Prelación En La Vía De Los Peatones, Ciclistas Y Usuarios De Bicicletas Con Pedaleo Asistido 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: ARTÍCULO 63. RESPETO A LOS DERECHOS DE LOS PEATONES, CICLISTAS Y USUARIOS DE BICICLETAS CON PEDALEO ASISTIDO 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 con pedaleo asistido <u>eléctricas</u>, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados <u>livianos de movilidad personal</u>, dándoles prelación en la vía.	Por las razones previamente señaladas, se modifican las expresiones “bicicletas con pedaleo asistido” por “bicicletas eléctricas”, y “vehículos autoequilibrados” por “vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal”.
Artículo 5º. Maniobra de Adelantamiento de Ciclistas y Usuarios de Bicicletas con Pedaleo Asistido, Patinetas Eléctricas y Vehículos Autoequilibrados. Modifíquese el artículo 60 de la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre), el cual quedará así: Artículo 60. Obligatoriedad de Transitar por los Carriles Demarcados. Los vehículos deben transitar, obligatoriamente, por sus respectivos carriles, dentro de las líneas de demarcación, y atravesarlos solamente para efectuar maniobras de adelantamiento o de cruce.	Artículo 5º. Maniobra de Adelantamiento de Ciclistas y Usuarios de Bicicletas con Pedaleo Asistido 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: 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.	Por las razones previamente señaladas, se modifican las expresiones “bicicletas con pedaleo asistido” por “bicicletas eléctricas”, y “vehículos autoequilibrados” por “vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal”.

TEXTO DE LA INICIATIVA	TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE	JUSTIFICACIÓN
Parágrafo 1°. Los conductores no podrán transitar con vehículo automotor o de tracción animal por la zona de seguridad y protección de la vía férrea. Parágrafo 2°. Todo conductor, antes de efectuar un adelantamiento o cruce de una calzada a otra o de un carril a otro, debe anunciar su intención por medio de las luces direccionales y señales ópticas o audibles y efectuar la maniobra de forma que no entorpezca el tránsito, ni ponga en peligro a los demás vehículos o peatones. Parágrafo 3°. Todo conductor de vehículo automotor deberá realizar la maniobra de adelantamiento de ciclistas y usuarios de bicicletas con pedaleo asistido, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados a una distancia no menor de un metro con cincuenta centímetros (1.50 metros) de estos.	Parágrafo 1°. Los conductores no podrán transitar con vehículo automotor o de tracción animal por la zona de seguridad y protección de la vía férrea. Parágrafo 2°. Todo conductor, antes de efectuar un adelantamiento o cruce de una calzada a otra o de un carril a otro, debe anunciar su intención por medio de las luces direccionales y señales ópticas o audibles y efectuar la maniobra de forma que no entorpezca el tránsito, ni ponga en peligro a los demás vehículos o peatones. Parágrafo 3°. Todo conductor de vehículo automotor deberá realizar la maniobra de adelantamiento de ciclistas y usuarios de bicicletas con pedaleo asistido <u>eléctricas</u>, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados <u>livianos de movilidad personal</u> a una distancia no menor de un metro con cincuenta centímetros (1.50 metros) de estos.	
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: 1. Condiciones y características técnicas para que las bicicletas con pedaleo asistido, las patinetas eléctricas y/o los vehículos autoequilibrados 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 con pedaleo asistido, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados; 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 con pedaleo asistido, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados; cuya reglamentación será aplicada en aquellas entidades territoriales en las que no se haya regulado la materia. 4. Características técnicas para que las bicicletas con pedaleo asistido, las patinetas eléctricas y los vehículos autoequilibrados 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 cicloinfraestructura disponible.	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: 1. Condiciones y características técnicas para que las bicicletas con pedaleo asistido <u>eléctricas</u>, las patinetas eléctricas y/o los vehículos autoequilibrados 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 con pedaleo asistido <u>eléctricas</u>, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados <u>livianos de movilidad personal</u>; 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 con pedaleo asistido <u>eléctricas</u>, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados <u>livianos de movilidad personal</u>; cuya reglamentación será aplicada en aquellas entidades territoriales en las que no se haya regulado la materia. 4. Características técnicas para que las bicicletas con pedaleo asistido <u>eléctricas</u>, las patinetas eléctricas y los vehículos autoequilibrados <u>livianos de movilidad personal</u> 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 cicloinfraestructura disponible.	Por las razones previamente señaladas, se modifican las expresiones “bicicletas con pedaleo asistido” por “bicicletas eléctricas”, y “vehículos autoequilibrados” por “vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal”. En el numeral 1 se especifica que las condiciones y características que se deben determinar en la reglamentación para el transporte de más de una persona se aplicarían únicamente a las bicicletas eléctricas; eliminando de esta posibilidad a las patinetas eléctricas y a los vehículos autoequilibrados (que como ya se mencionó, están pensados solo para transporte individual).

TEXTO DE LA INICIATIVA	TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE	JUSTIFICACIÓN
5. Características técnicas de los cascos de seguridad exigidos para la circulación de bicicletas con pedaleo asistido, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados. Haciendo las distinciones pertinentes, si hay lugar a ellas, dependiendo del tipo de vehículo. Parágrafo. La reglamentación de que trata este artículo deberá estar fundamentada y tener en cuenta, entre otros: (i) la promoción del uso de bicicletas con pedaleo asistido, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados 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.	5. Características técnicas de los cascos de seguridad exigidos para la circulación de bicicletas con pedaleo asistido eléctricas, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal. Haciendo las distinciones pertinentes, si hay lugar a ellas, dependiendo del tipo de vehículo. Parágrafo. La reglamentación de que trata este artículo deberá estar fundamentada y tener en cuenta, entre otros: (i) la promoción del uso de bicicletas con pedaleo asistido 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.	
Artículo 7°. Importación de repuestos bicicletas con pedaleo asistido, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados. Para garantizar que las empresas importadoras de bicicletas con pedaleo asistido, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados 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).	Artículo 7°. Importación de Repuestos Bicicletas con Pedaleo Asistido Eléctricas, Patinetas Eléctricas Y Vehículos Autoequilibrados Livianos de Movilidad Personal. Para garantizar que las empresas importadoras de bicicletas con pedaleo asistido 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).	Por las razones previamente señaladas, se modifican las expresiones “bicicletas con pedaleo asistido” por “bicicletas eléctricas”, y “vehículos autoequilibrados” por “vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal”.
Artículo 8°. Incentivo de uso de Bicicletas con Pedaleo Asistido, Patinetas Eléctricas y Vehículos Autoequilibrados 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 con pedaleo asistido, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados. 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 1° del artículo 5° de la referida Ley 1811 de 2016 e incluir el uso de bicicletas con pedaleo asistido, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados.	Artículo 8°. Incentivo de uso de Bicicletas con Pedaleo Asistido 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 con pedaleo asistido eléctricas, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal. 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 1° del artículo 5° de la referida Ley 1811 de 2016 e incluir el uso de bicicletas con pedaleo asistido eléctricas, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal.	Por las razones previamente señaladas, se modifican las expresiones “bicicletas con pedaleo asistido” por “bicicletas eléctricas”, y “vehículos autoequilibrados” por “vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal”.

TEXTO DE LA INICIATIVA	TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE	JUSTIFICACIÓN
Artículo 9°. Promoción del uso de Bicicletas con Pedaleo Asistido, Patinetas Eléctricas y Vehículos Autoequilibrados. 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 con pedaleo asistido, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados como alternativas de movilidad urbana sostenible. Podrán, además, en ejercicio de sus competencias, otorgar beneficios para incentivar su uso. 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 con pedaleo asistido, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados, como alternativas de movilidad urbana sostenible.	Artículo 9°. Promoción del uso de bicicletas con pedaleo asistido eléctricas, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados <u>livianos de movilidad personal</u>. 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 con pedaleo asistido <u>eléctricas</u>, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados <u>livianos de movilidad personal</u> como alternativas de movilidad urbana sostenible. Podrán, además, en ejercicio de sus competencias, otorgar beneficios para incentivar su uso. 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 con pedaleo asistido <u>eléctricas</u>, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados <u>livianos de movilidad personal</u>, como alternativas de movilidad urbana sostenible.	Por las razones previamente señaladas, se modifican las expresiones “bicicletas con pedaleo asistido” por “bicicletas eléctricas”, y “vehículos autoequilibrados” por “vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal”.
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.	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.	Sin modificaciones.

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 designó nuevamente al autor, el Senador Julio Alberto Elías, como ponente para segundo debate. La referida designación fue informada por el Secretario de la Comisión, Jorge Eliécer 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:



CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA



Julio ALBERTO ELÍAS VIDAL

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)¹, propongo a la Comisión Sexta Constitucional Permanente del Senado de la República que se convoque a una audiencia pública presencial, en el recinto de esta cámara legislativa, en la hora y fecha que determine la Mesa Directiva, con el propósito de discutir y analizar el Proyecto de Ley 111 de 2023 Senado, el cual 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 sostenibles.

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. Secretaría Distrital 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 ALBERTO ELÍAS VIDAL
SENADOR DE LA REPÚBLICA

¹ ARTÍCULO 264. DERECHOS. Son derechos de los Congresistas:

[...]

3. Citar a los funcionarios que autoriza la Constitución Política, y celebrar audiencias para el mejor ejercicio de su función, y

[...]

(Subrayado y negrita fuera de texto)

www.julioeliasvidal.com - julioelias@senado.gov.co / Cel. +57 316 910 31 53

Capitolio Nacional, Piso 1, Carrera 7 # 8 - 68 / julioelias@senado.gov.co / Cel. +57 316 910 31 53

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, se hicieron mesas técnicas con la asistencia de delegados del Ministerio de Comercio,

Industria y Turismo, el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

La ponencia para segundo debate fue radicada el 31 de mayo de 2024 y fue publicada en la *Gaceta del Congreso* número 745 de 4 de junio de 2024. En ella se propuso el siguiente pliego de modificaciones:

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE	TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE	JUSTIFICACIÓN
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”	PROYECTO DE LEY NÚMERO 111 DE 2023 SENADO “Por medio de la cual se regula el tránsito <u>la circulación</u> y se promueve el uso de bicicletas eléctricas, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal <u>vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana</u>, como alternativas de movilidad urbana sostenible”	Se acoge la recomendación contenida en el concepto emitido por el Ministerio de Transporte en el sentido de cambiar la expresión “el tránsito” por la de “la circulación”. Esto, para evitar confusión con las facultades a cargo de las autoridades de tránsito. Así mismo, teniendo en cuenta las preocupaciones manifestadas por el Ministerio de Transporte, la Federación Nacional de Comerciantes (Fenalco) y por representantes de los importadores y comercializadores de los vehículos objeto de regulación (en la audiencia pública y en la mesa técnica), se ha decidido no hacer una enunciación de los vehículos objeto de regulación (bicicletas eléctricas, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal) sino referirse a ellos de manera genérica como “vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana” (esto, teniendo en cuenta que las características técnicas específicas para que un vehículo en particular sea considerado como medio de transporte al que se le aplica la regulación prevista en esta ley estará a cargo del Ministerio de Transporte en la reglamentación que debe expedir para el efecto). Lo anterior, al considerar que se trata de tecnologías en constante evolución; por lo que hacer una enunciación de los vehículos a los que se refiere la ley puede dejar por fuera dispositivos de movilidad eléctrica que ya estén o surjan en el mercado y puedan adaptarse, de forma segura, a las condiciones previstas en esta regulación. Se elimina la palabra “urbana” en la expresión “movilidad urbana sostenible” para no ser redundantes; puesto que los vehículos objeto de regulación se pasan a denominar como “vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana”.
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.	Artículo 1°. Objeto. La presente ley tiene por objeto: 1. Regular el tránsito <u>la circulación</u> de bicicletas eléctricas, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal; <u>vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana</u>, asegurando la vida e integridad de sus usuarios y de los demás actores de la vía.	Por las razones ya explicadas, se cambia la expresión “el tránsito” por la de “la circulación” Por las razones expuestas previamente, se pasa de hablar de “bicicletas eléctricas, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal” a denominar, de manera genérica, a los medios de transporte objeto de regulación como “vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana”.

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE	TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE	JUSTIFICACIÓN
2. Promover el uso de los vehículos referidos en el numeral anterior como medios de transporte personal, que constituyen alternativas de movilidad urbana sostenible.	2. Promover el uso de los vehículos referidos en el numeral anterior como medios de transporte personal; que constituyen alternativas de movilidad urbana sostenible.	Se ajusta la puntuación.
Artículo 2º. 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 2º 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. 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.	Artículo 2º. Definiciones Para la aplicación e interpretación de esta ley ténganse en cuenta las siguientes definiciones: <u>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.</u> 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 2º 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. Transporte personal urbano: Medio <u>Modalidad</u> de movilidad individual utilizado <u>utilizada</u> 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.	Se introduce la definición de “Vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana. Se eliminan las definiciones de “patineta eléctrica” y “vehículo autoequilibrado liviano de movilidad personal”. Esto se hace, en consideración al cambio que se hace, en el sentido de no enunciar lo vehículos objeto de regulación, sino referirse a ellos de manera genérica. Sin embargo, se deja la definición de bicicleta eléctrica porque se hace referencia a estos vehículos en la regulación del artículo 3º; particularmente al establecer la excepción de circulación en vías o carreteras nacionales (numeral 3). De acuerdo con lo expresado por el Ministerio de Transporte en el concepto sobre el proyecto de ley y lo dicho por esa misma cartera y la Agencia Nacional de Seguridad Vial durante la mesa técnica, se elimina, también, la definición de “bicicleta convencional”. Esto, para no generar más denominaciones para un vehículo que ya se encuentra definido en el artículo 2º de la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre). Se acoge la recomendación del Ministerio de Transporte, en el sentido de cambiar, en la definición de “Transporte Personal Urbano” el término “Medio” por el de “Modalidad”; ya que “medio de transporte” puede confundirse con el concepto de vehículo. Adicionalmente, se hace el ajuste correspondiente de “utilizado” por “utilizada” Por las razones expuestas previamente, en la definición de “vías permitidas”, 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”.

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE	TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE	JUSTIFICACIÓN
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.	Vías permitidas: Son las vías respecto de las cuales no existe prohibición normativa expresa que impida la circulación de bicieletas eléctricas, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal <u>vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana</u>.	
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.	Artículo 3°. Tránsito de bicicletas eléctricas, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal <u>circulación de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana</u>. En el Capítulo VI (Tránsito de otros vehículos y de animales) del título 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 <u>VEHÍCULOS ELÉCTRICOS LIVIANOS DE MOVILIDAD PERSONAL URBANA</u>. Las bicicletas eléctricas, las patinetas eléctricas y los vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal <u>Los vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana</u>, 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. Excepcionalmente, Para el caso de las bicicletas eléctricas, solamente será permitido el transporte de más de una persona de manera simultánea cuando dicho el <u>vehículo</u> 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 <u>prohibida</u> su tránsito <u>circulación</u> por carreteras nacionales. Se exceptúan <u>de esta prohibición</u> las bicicletas eléctricas; las cuales se asimilan a las bicicletas convencionales en lo que tiene que ver con su circulación por carreteras nacionales.	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”. Se hacen algunos ajustes de redacción y de puntuación. 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. Se hacen modificaciones en los numerales 2, 5 y 6, teniendo en cuenta que ya no se hace referencia a “bicicletas convencionales”. 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. Conforme se acordó en la mesa técnica, el numeral 8 no debe limitarse a las vías permitidas. Se ajusta. 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 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.

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE	TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE	JUSTIFICACIÓN
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.	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. <u>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.</u> 8. Cuando transiten por las vías permitidas no <u>No</u> 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.	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. 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.

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE	TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE	JUSTIFICACIÓN
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. 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. Artículo 4º. 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:	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. <u>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.</u> 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. <u>Las referidas prendas deberán cumplir con las características definidas por el Ministerio de Transporte en la reglamentación correspondiente.</u> 13. Cuando transiten entre las 18:00 y las 6:00 horas del día siguiente, los <u>Los</u> 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. <u>Artículo 4º. Prelación en la Vía de los Peatones, Ciclistas y Usuarios de Bicicletas Eléctricas, Patinetas Eléctricas y Vehículos Autoequilibrados Livianos de Movilidad Personal</u> <u>Vehículos Eléctricos Livianos de Movilidad Personal Urbana.</u> Modifíquese el artículo 63 de la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre), el cual quedará así:	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”. Se acoge la recomendación del Ministerio de Transporte de especificar que se trata de vehículos “motorizados”.

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE	TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE	JUSTIFICACIÓN
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.	ARTÍCULO 63. RESPETO A LOS DERECHOS DE LOS PEATONES, CICLISTAS Y USUARIOS DE BICICLETAS ELÉCTRICAS, PATINETAS ELÉCTRICAS Y VEHÍCULOS AUTOEQUILIBRADOS LIVIANOS DE MOVILIDAD PERSONAL <u>VEHÍCULOS ELÉCTRICOS LIVIANOS DE MOVILIDAD PERSONAL URBANA</u>. Los conductores de vehículos <u>motorizados</u> deberán respetar los derechos e integridad de los peatones, ciclistas y usuarios de bicicletas eléctricas, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal <u>vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana</u>, dándoles prelación en la vía.	
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: ARTÍCULO 60. OBLIGATORIEDAD DE TRANSITAR POR LOS CARRILES DEMARCADOS. Los vehículos deben transitar, obligatoriamente, por sus respectivos carriles, dentro de las líneas de demarcación, y atravesarlos solamente para efectuar maniobras de adelantamiento o de cruce. Parágrafo 1°. Los conductores no podrán transitar con vehículo automotor o de tracción animal por la zona de seguridad y protección de la vía férrea. Parágrafo 2°. Todo conductor, antes de efectuar un adelantamiento o cruce de una calzada a otra o de un carril a otro, debe anunciar su intención por medio de las luces direccionales y señales ópticas o audibles y efectuar la maniobra de forma que no entorpezca el tránsito, ni ponga en peligro a los demás vehículos o peatones. Parágrafo 3°. Todo conductor de vehículo automotor deberá realizar 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.	Artículo 5°. Maniobra de adelantamiento de ciclistas y usuarios de bicicletas eléctricas, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal <u>vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana</u>. Modifíquese el artículo 60 de la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre), el cual quedará así: ARTÍCULO 60. OBLIGATORIEDAD DE TRANSITAR POR LOS CARRILES DEMARCADOS. Los vehículos deben transitar, obligatoriamente, por sus respectivos carriles, dentro de las líneas de demarcación, y atravesarlos solamente para efectuar maniobras de adelantamiento o de cruce. Parágrafo 1°. Los conductores no podrán transitar con vehículo automotor o de tracción animal por la zona de seguridad y protección de la vía férrea. Parágrafo 2°. Todo conductor, antes de efectuar un adelantamiento o cruce de una calzada a otra o de un carril a otro, debe anunciar su intención por medio de las luces direccionales y señales ópticas o audibles y efectuar la maniobra de forma que no entorpezca el tránsito, ni ponga en peligro a los demás vehículos o peatones. Parágrafo 3°. Todo conductor de vehículo automotor deberá realizar la maniobra de adelantamiento de ciclistas y usuarios de bicicletas eléctricas, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal <u>vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana</u> a una distancia no menor de un metro con cincuenta centímetros (1.50 metros) de estos.	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”.

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE	TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE	JUSTIFICACIÓN
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: 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 movilidad personal. Haciendo las distinciones pertinentes, si hay lugar a ellas, dependiendo del tipo de vehículo.	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: 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 movilidad personal. Haciendo las distinciones pertinentes, si hay lugar a ellas, dependiendo del tipo de vehículo. <u>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.</u> <u>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.</u>	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”. 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 ciclo-infraestructura y las vías permitidas, en los términos de la ley. Lo que modifica la numeración subsiguiente. En este punto, se acoge la recomendación del Ministerio de Transporte y se elimina la obligación de especificar las características que impedirían su tránsito por la ciclo-infraestructura 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. Se introduce, como numeral 6, la reglamentación de las 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. Se introduce un segundo párrafo que hace explícita la autorización al Ministerio de Transporte de actualizar la reglamentación cuando sea requerido.

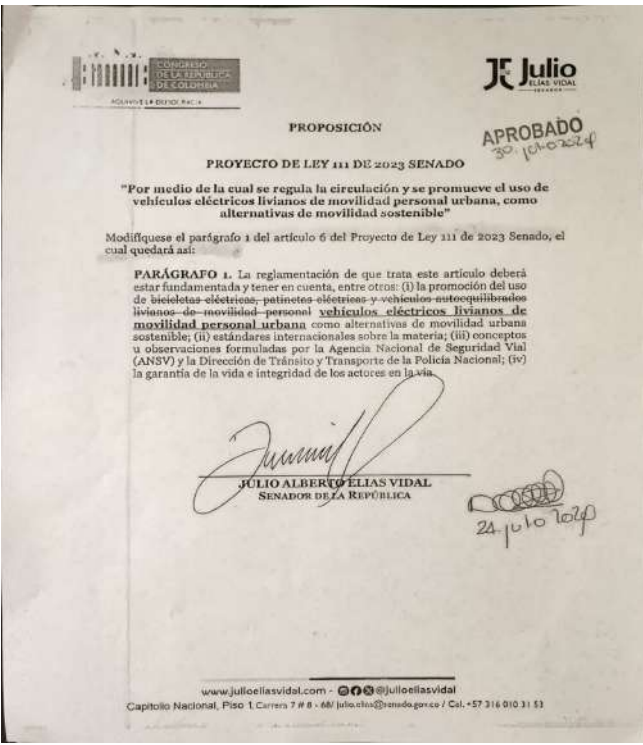
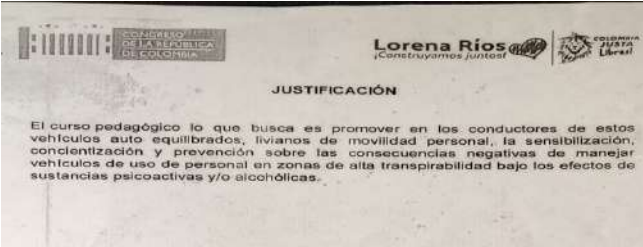
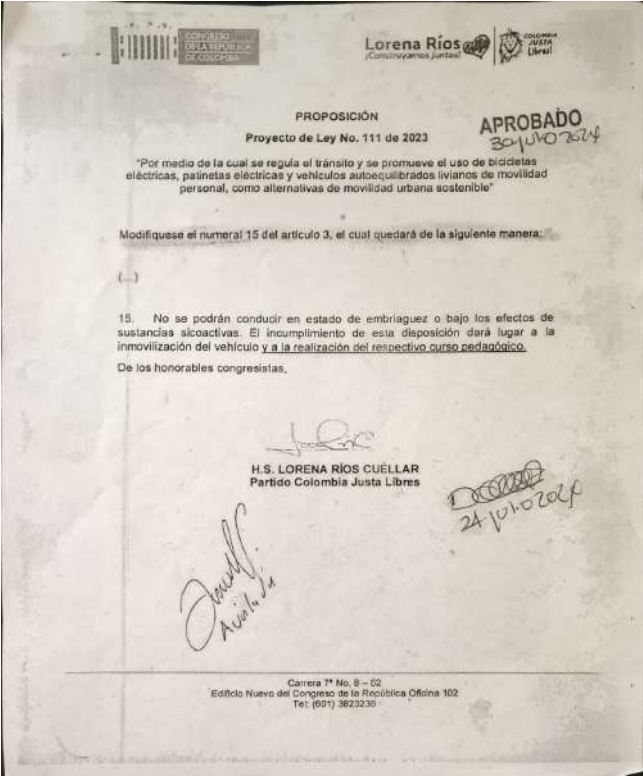
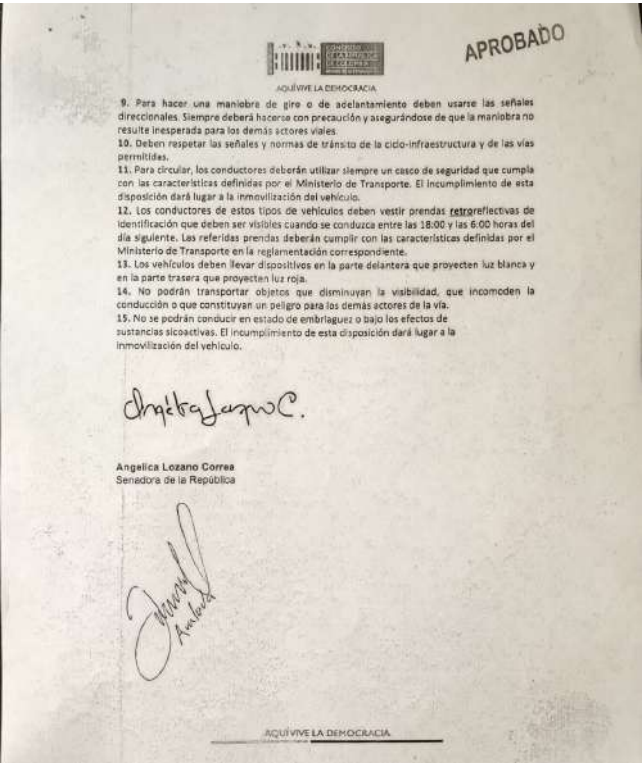
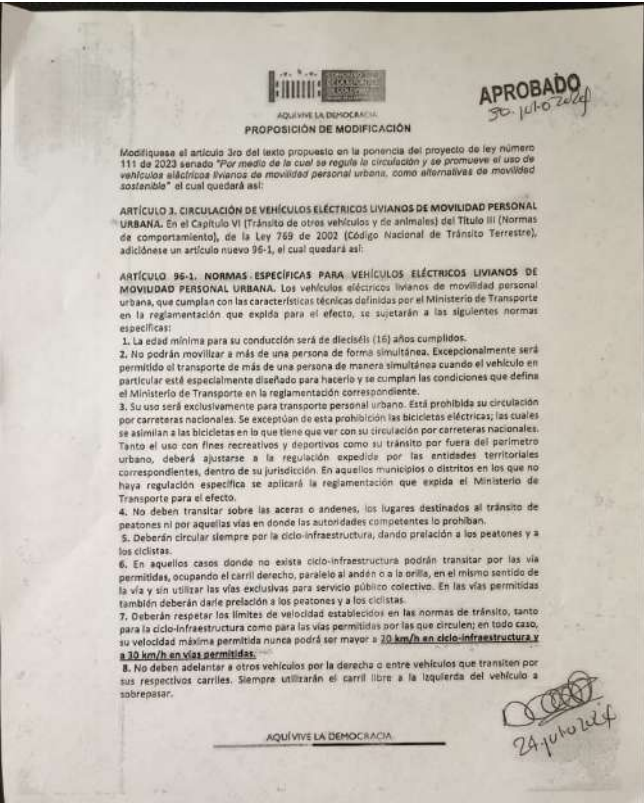
TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE	TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE	JUSTIFICACIÓN
Parágrafo. La reglamentación de que trata este artículo deberá estar fundamentada y tener en cuenta, entre otros: (i) la promoción del uso de bicicletas eléctricas, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados livianos 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.	<u>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.</u> <u>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.</u> <u>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.</u> <u>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.</u> Parágrafo 1º. 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. <u>Parágrafo 2º. La reglamentación de que trata este artículo podrá ser actualizada por el Ministerio de Transporte cuando así se requiera.</u>	
Artículo 7º. 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).	Artículo 7º. Importación de Repuestos para Bicicletas Eléctricas, Patinetas Eléctricas y Vehículos Autoequilibrados Livianos de Movilidad Personal <u>Vehículos Eléctricos Livianos de Movilidad Personal Urbana</u>. Para garantizar que las empresas importadoras de bicicletas eléctricas, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal <u>vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana</u> 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 <u>del Ministerio de</u> Comercio, Industria y Turismo deberá ajustar en ese sentido, o expedir si aún no lo ha hecho <u>y de ser necesario</u>, la	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”. 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. 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

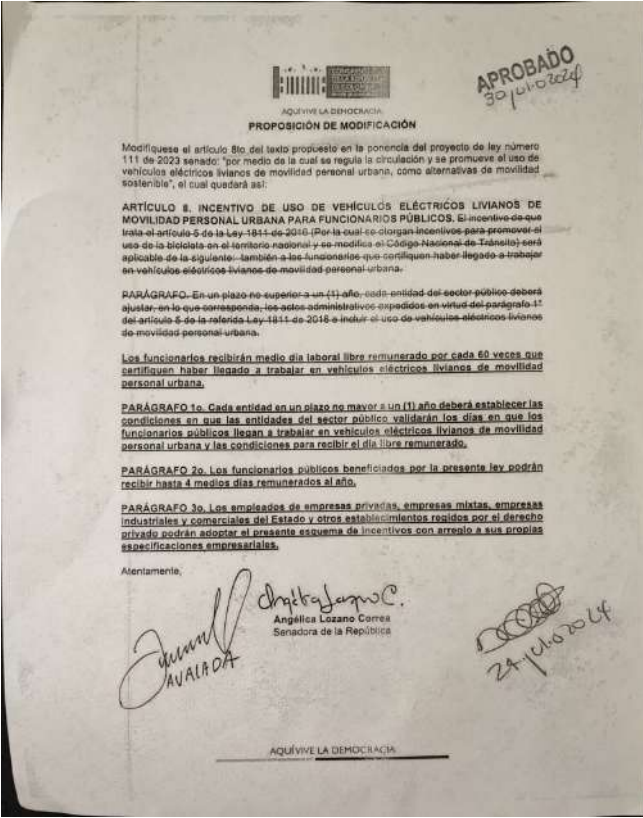
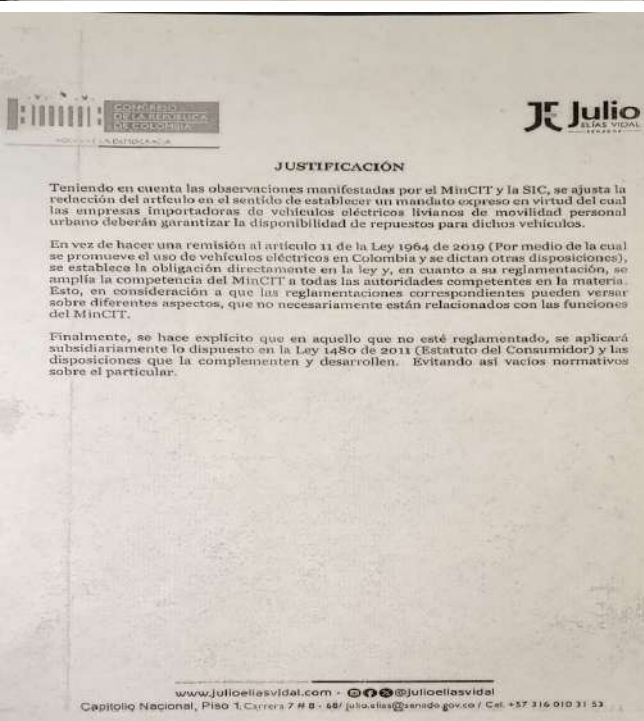
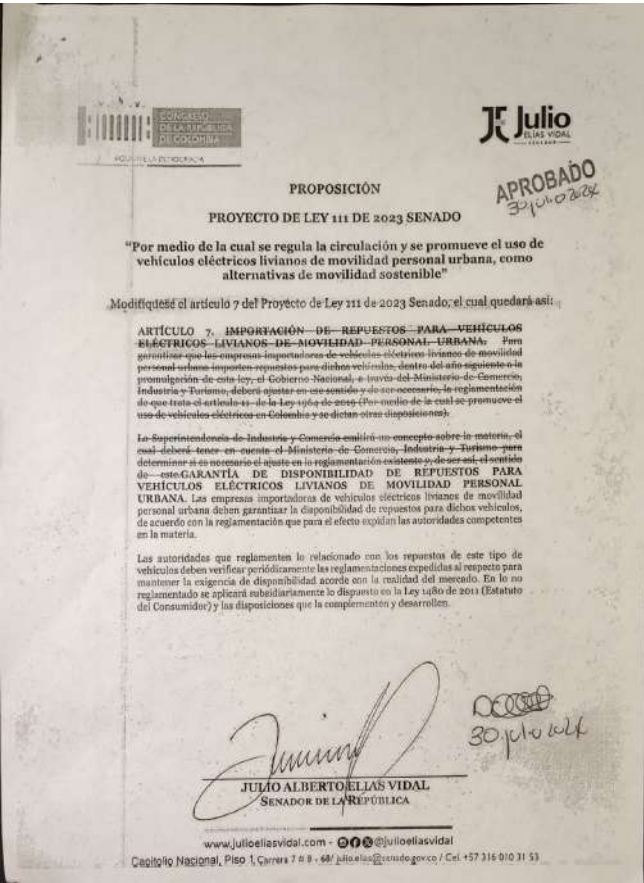
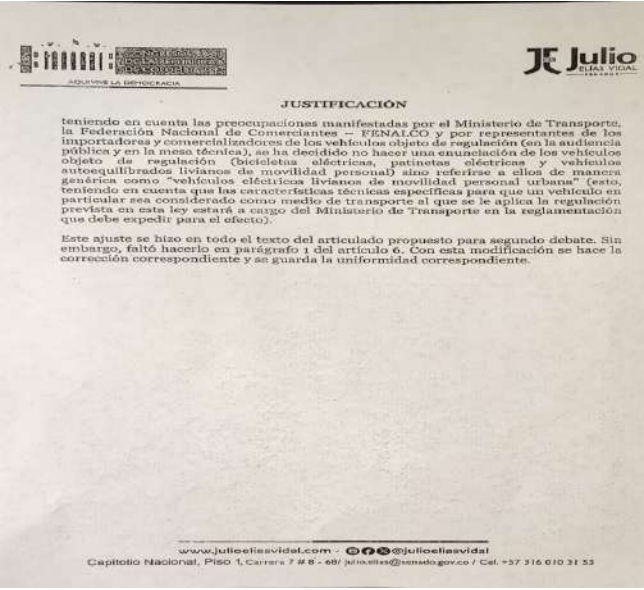
TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE	TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE	JUSTIFICACIÓN
	reglamentación de que trata el artículo 11 de la Ley 1964 de 2019 (Por medio de la cual se promueve el uso de vehículos eléctricos en Colombia y se dictan otras disposiciones). <u>La Superintendencia de Industria y Comercio 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.</u>	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. 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.
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. 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 1° 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.	Artículo 8°. Incentivo de uso de Bicicletas Eléctricas, Patinetas Eléctricas y Vehículos Autoequilibrados Livianos de Movilidad Personal <u>Vehículos Eléctricos Livianos de Movilidad Personal Urbana</u> 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 <u>vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana</u>. 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 1° 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 <u>vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana</u>.	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”.

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE	TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE	JUSTIFICACIÓN
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. 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.	Artículo 9°. Promoción del uso de bicicletas eléctricas, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal <u>vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana</u>. 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 <u>vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana</u> como alternativas de movilidad urbana sostenible. Podrán, además, en ejercicio de sus competencias, otorgar beneficios para incentivar su uso. 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 <u>vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana</u>, como alternativas de movilidad urbana sostenible.	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”.
	<u>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:</u> <u>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.</u> <u>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.</u>	Artículo nuevo. 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. 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. 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.

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE	TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE	JUSTIFICACIÓN
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.	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.	Con la inclusión del nuevo artículo 10, El artículo 10 del texto aprobado en primer debate pasa a ser el artículo 11.

En sesión del 30 de julio de 2024 de la plenaria del Senado de la República se surtió el segundo debate del proyecto de ley, el cual fue aprobado con las modificaciones formuladas en el informe de ponencia y en las siguientes proposiciones:





Cabe mencionar que en el curso del debate el Senador Antonio Luis Zabaraín presentó proposición, la cual finalmente dejó como constancia.

El texto definitivo aprobado en segundo debate por la plenaria del Senado de la República fue publicado en la *Gaceta del Congreso* número 1299 de 9 de septiembre de 2024.

2. Trámite en la Cámara de Representantes.

Una vez el proyecto fue remitido a la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes, la mesa directiva designó como ponente para primer debate al honorable Representante Diego Fernando Caicedo Navas. La referida designación fue informada por el secretario de la Comisión, Raúl Fernando Rodríguez Rincón, mediante comunicación de 1º de octubre de 2024.

La ponencia para primer debate fue rendida sin modificaciones a texto aprobado en Senado y publicada el 4 de diciembre de 2024 en la *Gaceta del Congreso* número 2135 del Congreso de la República.

El día 26 de febrero de 2025 se dio primer debate en Comisión Sexta de la Cámara de Representantes, en el que el proyecto fue aprobado por unanimidad como fue presentado en la ponencia.

El día 10 de marzo de 2025, fue comunicada la designación como único ponente para segundo debate en la Cámara de Representantes al honorable Representante Diego Fernando Caicedo Navas.

II. TEXTO APROBADO EN
PRIMER DEBATE EN CÁMARA DE
REPRESENTANTES POR LA COMISIÓN
SEXTA CONSTITUCIONAL

PROYECTO DE LEY NÚMERO 219 DE
2024 CÁMARA, 111 DE 2023 SENADO,

*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.*

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1º. Objeto. La presente ley tiene por
objeto:

1. 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.

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

**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.

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.

Transporte personal urbano: Modalidad de
movilidad individual utilizada 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 vehículos eléctricos livianos
de movilidad personal urbana.

**Artículo 3º. 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:

**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:

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. 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.

3. Su uso será exclusivamente para transporte
personal urbano. Está prohibida su circulación por
carreteras nacionales.

4. 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.

5. 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.

6. 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.

7. Deberán circular siempre por la ciclo-
infraestructura, dando prelación a los peatones y a los
ciclistas.

8. 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.

9. 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 20 km/h en ciclo-
infraestructura y a 30 km/h en vías permitidas.

10. 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.

11. 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.

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

13. 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.

14. Los conductores de estos tipos de vehículos deben vestir prendas retroreflectivas de identificación que deben ser visibles cuando se conduzca entre las 18:00 y las 6:00 horas del día siguiente. Las referidas prendas deberán cumplir con las características definidas por el Ministerio de Transporte en la reglamentación correspondiente.

15. Los vehículos deben llevar dispositivos en la parte delantera que proyecten luz blanca y en la parte trasera que proyecten luz roja.

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

17. 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 y a la realización del respectivo curso pedagógico.

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:

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.

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:

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

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

Parágrafo 2°. Todo conductor, antes de efectuar

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

Parágrafo 3°. Todo conductor de vehículo automotor deberá realizar 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.

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:

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.

Parágrafo 1°. La reglamentación de que trata este artículo deberá estar fundamentada y tener en cuenta, entre otros: (i) la promoción del uso de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana 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.

Parágrafo 2°. La reglamentación de que trata este artículo podrá ser actualizada por el Ministerio de Transporte cuando así se requiera.

Artículo 7°. Garantía de Disponibilidad de Repuestos para Vehículos Eléctricos Livianos de Movilidad Personal Urbana. Las empresas importadoras de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana deben garantizar la disponibilidad de repuestos para dichos vehículos, de acuerdo con la reglamentación que para el efecto expidan las autoridades competentes en la materia.

Las autoridades que reglamenten lo relacionado con los repuestos de este tipo de vehículos deben verificar periódicamente las reglamentaciones expedidas al respecto para mantener la exigencia de disponibilidad acorde con la realidad del mercado. En lo no reglamentado se aplicará subsidiariamente lo dispuesto en la Ley 1480 de 2011 (Estatuto del Consumidor) y las disposiciones que la complementen y desarrollen.

Artículo 8°. Incentivo de uso de Vehículos Eléctricos Livianos de Movilidad Personal Urbana para Funcionarios Públicos. Los funcionarios recibirán medio día laboral libre remunerado por cada 60 veces que certifiquen haber llegado a trabajar en vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana.

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

Parágrafo 2°. Los funcionarios públicos beneficiados por la presente ley podrán recibir hasta 4 medios días remunerados al año.

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

Artículo 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.

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 vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana, como alternativas de movilidad urbana sostenible.

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:

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.

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

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.

III. OBJETO Y DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA INICIATIVA

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.

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 20 km/h en la ciclo-infraestructura y de 30 km/h en las vías

permitidas; uso obligatorio del casco de seguridad; y uso obligatorio de prendas reflectivas y dispositivos lumínicos entre las 6 de la tarde y las 6 de la mañana.

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 4 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*). Por último, se exhorta al Presidente de la República a utilizar su facultad constitucional para que, mediante las entidades competentes, evalúe y, de ser necesario, modifique los aranceles aplicables a la importación de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal, sus repuestos y sus implementos de seguridad.

IV. CONTENIDO Y JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO

Este proyecto de ley contiene un total de catorce 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 la circulación de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana; 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.

El artículo segundo compila definiciones necesarias para la interpretación del contenido de la ley.

Los vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana se definen como, como aquellos que cuentan con un motor eléctrico para facilitar o impulsar su movimiento, tienen un peso ligero y están diseñados para ser usados por una sola persona en áreas urbanas. Estos vehículos deben cumplir con ciertos requisitos y características técnicas que establecerá el Ministerio de Transporte.

La 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.

El transporte personal urbano se refiere a medios individuales de movilidad en áreas urbanas.

La ciclo-infraestructura se define como el conjunto de infraestructuras viales diseñadas para bicicletas.

Las vías permitidas son las vías en las que no hay prohibición normativa expresa que impida la circulación de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana.

El artículo tercero adiciona un artículo nuevo (artículo 96-1) a la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre), introduciendo normas específicas para vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana. 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 vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana (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 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 los vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana 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.

Sin embargo, excepcionalmente, se permite 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.

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 vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana al perímetro urbano de los distritos y municipios; prohibiendo su tránsito por la Red Vial Nacional, entendiendo esta como las vías arteriales o de primer orden, intermunicipales o de segundo orden y veredales o de tercer orden.

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 vías 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 hacen dos excepciones a esta norma:

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

b) Podrán circular por las vías de la Red Vial Nacional que cuenten con ciclo-infraestructura, entendiendo que hay tramos viales con adecuada ciclo-infraestructura, a menos que exista prohibición expresa por parte de las autoridades competentes.

Por último, en este punto se establece que el uso de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana con fines recreativos o deportivos y su tránsito por fuera del perímetro urbano deberá ajustarse a la regulación específica expedida por las entidades territoriales dentro de su jurisdicción o por las entidades a cargo de las carreteras según corresponda, 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 los vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana 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 mototriciclos, que resulta pertinente para los vehículos objeto de regulación.

5. Establece que los vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana deberán circular por la ciclo-infraestructura siempre que se encuentre en condiciones adecuadas de seguridad y transitabilidad, dando prioridad a peatones y ciclistas, considerados actores viales más vulnerables.

No obstante, cada municipio o distrito debe determinar cuáles tramos de su red de ciclo-infraestructura no esté permitida la circulación de este tipo de vehículos, por razones de seguridad vial, operativas o de diseño.

6. En aquellos casos donde no exista ciclo-infraestructura o no se encuentre en condiciones adecuadas de seguridad y transitabilidad, 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 los carriles preferenciales y exclusivos del Sistema de Transporte Público. En las vías permitidas también deberán darle prelación a los peatones y a los ciclistas.

Dado que no siempre habrá ciclo-infraestructura adecuada disponible, esta norma permite a estos vehículos circular de manera segura en vías permitidas, 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 los vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana tendrían prelación frente a vehículos más grandes y potentes).

7. Los vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana deben 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, cuando circulen por la ciclo-infraestructura la velocidad máxima permitida será de 20 km/h y cuando lo hagan por las vías permitidas será de máximo 30 km/h.

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 mototriciclos, que resulta pertinente para los vehículos objeto de regulación.

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.

Esta norma específica es conveniente ya que es necesario que los vehículos objeto de regulación anuncien los giros o cambios de carril con las señales direccionales. 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.

En todo caso, se establece que el giro o el adelantamiento deben hacerse siempre 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.

Se trata de una disposición que especifica, 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 los vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana 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 mototriciclos⁶; 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 retrorreflectivas de identificación que deben ser visibles cuando se conduzca entre las 18:00 y las 6:00 horas del día siguiente.

De igual forma, norma en similar sentido existe para bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos⁷; siendo pertinente para los vehículos objeto de regulación. No obstante, se cambian las expresiones “chalecos o chaquetas reflectivas” por la de “prendas retrorreflectivas”; 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. De todas formas, las referidas prendas deberán cumplir con las características definidas por el Ministerio de Transporte en la reglamentación correspondiente.

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.

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)⁸ 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 y a la realización del respectivo curso pedagógico.

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 adiciona un literal G) al artículo 131 de la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre), con el fin de establecer un régimen sancionatorio específico para los conductores de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana.

Se incluyen catorce numerales dentro de este nuevo literal G), que detallan las infracciones a las normas específicas previstas en el artículo tercero de este proyecto de ley, artículo 96-1 propuesto de la Ley 769 de 2002.

La inclusión de este nuevo régimen sancionatorio responde a la necesidad de garantizar la efectividad normativa de las disposiciones contenidas en el artículo 96-1 propuesto. Sin un marco de sanciones adecuado, muchas de estas reglas carecerían de fuerza vinculante en la práctica, lo cual podría afectar la seguridad vial, tanto de los usuarios de este tipo de vehículos como de los demás actores de la vía.

El tipo de sanción establecido –una multa equivalente a seis (6) salarios mínimos legales diarios vigentes– se fijó como punto intermedio entre los cuatro (4) salarios previstos en el literal A) del artículo 131 de la Ley 769 de 2002 (Código

Nacional de Tránsito Terrestre), aplicables a infracciones cometidas por conductores de vehículos no automotores o de tracción animal, y los ocho (8) salarios establecidos como sanción mínima en el literal B del mismo artículo para conductores de vehículos automotores. De esta forma, se busca mantener un equilibrio entre la pedagogía y la proporcionalidad de la sanción, reconociendo que, aunque los vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana no son automotores tradicionales, sí cuentan con motorización y su uso indebido puede generar riesgos relevantes en la vía.

El artículo quinto 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 Vehículos Eléctricos Livianos de Movilidad Personal Urbana. Los conductores de vehículos <u>motorizados</u> deberán respetar los derechos e integridad de los peatones, y ciclistas, <u>y usuarios de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana</u> , dándoles prelación en la vía.

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

El artículo sexto 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.	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.
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 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 adelantamiento de un ciclista a una distancia no menor de un metro con cincuenta centímetros (1.50 metros) del mismo.	Parágrafo 3º. Todo conductor de vehículo automotor deberá realizar el <u>la maniobra de adelantamiento de un ciclista</u> <u>ciclistas y usuarios de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana</u> a una distancia no menor de un metro con cincuenta centímetros (1.50 metros) <u>del mismo de estos</u> .

Se incluye a los usuarios de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana 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 séptimo 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. 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 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 ley.
3. El uso con fines recreativos o 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 retrorreflectivas 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.

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 constitucional), se hace necesaria para la correcta implementación de la ley que se propone.

Adicionalmente, en el **Parágrafo 1º** se señalan unos parámetros que el ministerio debe tener en cuenta:

(i) la promoción del uso de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana 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.

En el **Parágrafo 2º** se señala que la reglamentación de que trata este artículo podrá ser actualizada por el Ministerio de Transporte cuando así se requiera. Esto, en atención al que se trata de tecnologías dinámicas y pueden ser requeridos ajustes en la reglamentación.

En el **artículo octavo** se establece que las empresas que importan vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana deben asegurar la disponibilidad de repuestos para estos vehículos, siguiendo la normativa que establezcan las autoridades competentes.

Adicionalmente, se indica que las autoridades que reglamenten lo relacionado con los repuestos de este tipo de vehículos deben revisar y actualizar periódicamente estas reglamentaciones para que la disponibilidad de repuestos se ajuste a las condiciones y necesidades del mercado.

Finalmente, se dispone que en lo no reglamentado se aplicará subsidiariamente lo dispuesto en la Ley 1480 de 2011 (Estatuto del Consumidor) y las disposiciones que la complementen y desarrollen.

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.

En el **artículo noveno** se establece que los funcionarios públicos que certifiquen haber llegado a trabajar en vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana recibirán medio día laboral libre remunerado por cada 60 veces que lo hayan hecho.

El artículo tiene tres párrafos:

El **Parágrafo 1º** indica que en un plazo máximo de un año cada entidad deberá definir cómo se validarán los días en los que los funcionarios públicos lleguen a trabajar en vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana, así como las condiciones para otorgar el medio día libre remunerado.

El **Parágrafo 2º** especifica que los funcionarios públicos que se benefician de esta ley podrán recibir hasta cuatro medios días remunerados al año.

El **Parágrafo 3º** dice que las empresas privadas, empresas mixtas, empresas industriales y comerciales del Estado, y otros establecimientos regidos por el derecho privado, podrán implementar este esquema de incentivos conforme a sus propias especificaciones empresariales.

En el **artículo décimo** se adoptan diversas medidas para promover el uso de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana:

- 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 1º de la Constitución Política¹⁰) y la disponibilidad presupuestal que incluyen en esta media. 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 vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana.

- 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)¹¹, introduciendo de manera expresa el deber de promoverse el uso de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana, como alternativas de movilidad urbana sostenible, en los eventos de la Semana Nacional de la Movilidad Sostenible.

En el **artículo undécimo** se establece que, conforme a la facultad otorgada al Presidente de la República en el numeral 25 del artículo 189 de la Constitución Política¹², se exhorta al ejecutivo para que 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 y, con fundamento en ello, 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.

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.

En el párrafo se establece que el Gobierno nacional deberá informar al Congreso de la República, dentro de los seis (6) meses siguientes a la expedición de la reglamentación prevista en el artículo 7°, sobre el análisis adelantado en relación con la situación arancelaria de los vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana, sus repuestos e implementos de seguridad, así como sobre las decisiones adoptadas al respecto.

El **artículo décimo segundo** se establece la obligación del Ministerio de Transporte y de la Agencia Nacional de Seguridad Vial a diseñar e implementar programas y campañas de educación para usuarios de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal. Estas acciones podrán ser nacionales (a cargo directo de ambas entidades) o locales (en coordinación con autoridades territoriales) y buscarán mejorar la seguridad vial y la convivencia entre actores de la vía.

El párrafo 1° establece que las campañas deberán realizarse en instituciones educativas y puntos de venta, de modo que los futuros y nuevos usuarios reciban información normativa y de buenas prácticas desde el inicio.

El Párrafo 2° establece los mecanismos de seguimiento y evaluación (encuestas, datos de siniestralidad, indicadores de cumplimiento) para medir y mejorar la efectividad de las campañas.

En conjunto, la norma introduce un componente pedagógico que complementa la regulación, priorizando la prevención y la formación de conductores.

El **artículo décimo tercero** ordena a la Agencia Nacional de Seguridad Vial, mediante el Observatorio Nacional de Seguridad Vial, incorporar en sus informes y estudios datos sobre la circulación, siniestralidad y comportamientos viales de los vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana. Así se garantiza que estos nuevos actores viales queden cubiertos por el análisis técnico de la seguridad vial, proporcionando evidencia actualizada para diseñar o ajustar políticas y estrategias basadas en datos reales.

El **artículo décimo cuarto** garantiza que este tipo de vehículos sean integrados por el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, en un plazo no mayor a un año, a la Política Nacional para la Gestión Integral de Residuos de Aparatos Eléctricos y Electrónicos, garantizando así la protección del Medio Ambiente, establecida en la Ley 1672 de 2013 y otra normatividad establecida por dicho Ministerio.

Finalmente, el **artículo décimo quinto** 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 5ª 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 5ª 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 1°. Entiéndase por conflicto de interés moral aquel que presentan los congresistas cuando por razones de conciencia se quieran apartar de la discusión y votación del proyecto.

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

Parágrafo 3°. Igualmente se aplicará el régimen de conflicto de intereses para todos y cada uno de los actores que presenten, discutan o participen de cualquier iniciativa legislativa, conforme al artículo 140 de la Ley 5ª 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 desinvestidura en comento, pues se sabe que solo lo será aquél del que se pueda predicar que es directo, esto es, que *per se* el alegado beneficio, provecho o utilidad encuentre su fuente en el asunto que fue conocido por el legislador; particular, que el mismo sea específico o personal, bien para el congresista o quienes se encuentren relacionados con él; y actual o inmediato, que concurra para el momento en que ocurrió la participación o votación del congresista, lo que excluye sucesos contingentes, futuros o imprevisibles. También se tiene noticia que el interés puede ser de cualquier naturaleza, esto es, económico o moral, sin distinción alguna.

Por lo anterior, se estima que el presente proyecto de ley no genera 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 7°. 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, deberán 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 artículo 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 artículo 7° de la Ley 819 de 2003 constituyen un requisito de trámite que le incumbe cumplir única y exclusivamente al Congreso reduce desproporcionadamente la capacidad de iniciativa legislativa que reside en el Congreso de la República, con lo cual se vulnera el principio de separación de las Ramas del Poder Público, en la medida en que se 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 Ministro 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 conceptuado 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 artículo 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 experticia 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 Ministro 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 artículo 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, una copia de este informe de ponencia será remitida al Ministerio de Hacienda y

Crédito Público para efectos de que se emita, por parte de esa cartera, un concepto sobre el texto propuesto para segundo debate y sus 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

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE	TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE	JUSTIFICACIÓN
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	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	Sin modificación.
Artículo 1º. <i>Objeto.</i> La presente ley tiene por objeto: 1. 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. 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 1º. <i>Objeto.</i> La presente ley tiene por objeto: 1. 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. 2. Promover el uso de los vehículos referidos en el numeral anterior como medios de transporte personal, que constituyen alternativas de movilidad urbana sostenible.	Sin modificación.
Artículo 2º. <i>Definiciones.</i> Para la aplicación e interpretación de esta ley ténganse en cuenta las siguientes definiciones: 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. 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. Transporte personal urbano: Modalidad de movilidad individual utilizada 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 vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana.	Artículo 2º. <i>Definiciones.</i> Para la aplicación e interpretación de esta ley ténganse en cuenta las siguientes definiciones: 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. 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. Transporte personal urbano: Modalidad de movilidad individual utilizada 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 vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana.	Sin modificación.

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE	TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE	JUSTIFICACIÓN
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: 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: 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. 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. 3. Su uso será exclusivamente para transporte personal urbano. Está prohibida su circulación por carreteras nacionales. 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. 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.	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: 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: 1. La edad mínima para su conducción será de dieciséis (16) años cumplidos. <u>El incumplimiento de esta disposición dará lugar a la inmovilización del vehículo.</u> 2. No podrán movilizar a más de una persona de forma simultánea. 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. 3. Su uso será exclusivamente para transporte personal urbano. Está prohibida su circulación por <u>carreteras nacionales</u> <u>la Red Vial Nacional, salvo en aquellos tramos que cuenten con ciclo-infraestructura, siempre que esta no haya sido restringida expresamente por la autoridad competente.</u> 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 <u>carreteras nacionales</u> <u>la Red Vial Nacional.</u> Tanto el uso con fines recreativos y deportivos como su tránsito por fuera del perímetro urbano, deberá ajustarse a la regulación <u>específica</u> 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 <u>siempre</u> por la ciclo-infraestructura, <u>siempre que esta se encuentre en condiciones adecuadas de seguridad y transitabilidad,</u> dando prelación a los peatones y a los ciclistas.	Se agrega al numeral 1 del que sería el artículo 96-1 Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre) que el incumplimiento de su contenido (edad mínima de conducción de 16 años) da lugar a la inmovilización del vehículo. Se hace esta adición porque, al tratarse de un requisito esencial para la conducción segura de este tipo de vehículos, es necesario establecer una consecuencia clara frente a su incumplimiento. La inmovilización del vehículo permite prevenir que menores de edad sin la madurez suficiente operen estos medios de transporte, reduciendo así los riesgos asociados en la vía y fortaleciendo el cumplimiento de la norma. Se modifica el numeral 3 del que sería el artículo 96-1 de la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre), para cambiar el término “carreteras nacionales” por “Red Vial Nacional” y hacerlo más acorde a la legislación actual. Asimismo, se aclara que la prohibición de circulación por la Red Vial Nacional no aplica en los tramos que cuenten con ciclo-infraestructura; precisando que esta excepción estará sujeta a que no exista una restricción expresa por parte de la autoridad competente. Con esto último se busca armonizar el contenido de este numeral con lo dispuesto en el numeral 5, que contempla la posibilidad de limitar el uso de la ciclo-infraestructura por razones de seguridad vial, operativas o de diseño, y garantizar una interpretación coherente del artículo en su conjunto. Se modifica el numeral 5 del que sería el artículo 96-1 de la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre), con el fin de condicionar la obligación de circular por la ciclo-infraestructura a que esta se encuentre en condiciones adecuadas de seguridad y transitabilidad. Esta precisión busca evitar que los usuarios deban transitar por infraestructura deteriorada, incompleta o inhabilitada, lo cual podría representar un riesgo para su integridad. Asimismo, se incorpora una disposición que faculta a la autoridad competente para restringir la circulación de los vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana en tramos específicos de la ciclo-infraestructura, cuando existan razones justificadas de seguridad vial, operativas o de diseño. Esta medida permite que dicha regulación se adapte a las condiciones particulares de cada territorio o tramo vial, sin afectar el principio general de preferencia por el uso de la ciclo-infraestructura ni el régimen previsto para la circulación por la vía vehicular en el numeral siguiente.

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE	TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE	JUSTIFICACIÓN
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 20 km/h en ciclo-infraestructura y a 30 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 retroreflectivas de identificación que deben ser visibles cuando se conduzca entre las 18:00 y las 6:00 horas del día siguiente. Las referidas prendas deberán cumplir con las características definidas por el Ministerio de Transporte en la reglamentación correspondiente. 13. Los vehículos deben llevar dispositivos en la parte delantera que proyecten luz blanca y en la parte trasera que proyecten luz roja.	<u>No obstante, la autoridad competente podrá establecer tramos específicos de la ciclo-infraestructura en los que no esté permitida la circulación de los vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana, por razones de seguridad vial, operativas o de diseño. En tales casos, estos vehículos podrán transitar por la vía vehicular en los términos previstos en el siguiente numeral.</u> 6. En aquellos casos donde no exista ciclo-infraestructura <u>o esta no se encuentre en condiciones adecuadas de seguridad y transitabilidad</u>, 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 <u>preferenciales o</u> exclusivas <u>para servicio público colectivo del sistema de transporte público. Podrán usar carriles distintos al derecho únicamente cuando sea necesario para realizar maniobras de adelantamiento o de giro a la izquierda.</u> 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 20 km/h en ciclo-infraestructura y a 30 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 <u>retroreflectivas</u> de identificación que deben ser visibles cuando se conduzca entre las 18:00 y las 6:00 horas del día siguiente. Las referidas prendas deberán cumplir con las características definidas por el Ministerio de Transporte en la reglamentación correspondiente. 13. Los vehículos deben llevar dispositivos en la parte delantera que proyecten luz blanca y en la parte trasera que proyecten luz roja.	Se modifica el numeral 6 del que sería el artículo 96-1 de la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre), con el fin de armonizarlo con el numeral 5, precisando que los vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana podrán circular por las vías permitidas no solo cuando no exista ciclo-infraestructura, sino también cuando esta no se encuentre en condiciones adecuadas de seguridad y transitabilidad. Adicionalmente, se incorpora una regla expresa que permite el uso de carriles distintos al derecho únicamente para realizar maniobras de adelantamiento o de giro a la izquierda. Esta inclusión busca garantizar la coherencia normativa con lo dispuesto en el numeral 8 del mismo artículo, que exige que los adelantamientos se realicen por la izquierda, y con el literal G.5 del artículo 131, que se introduce mediante el artículo 4 propuesto en este pliego de modificaciones y que sanciona el uso indebido de carriles distintos al derecho sin justificación. Con estos ajustes se busca evitar ambigüedades normativas y asegurar una aplicación clara y coherente por parte de los usuarios y de las autoridades de tránsito.

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE	TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE	JUSTIFICACIÓN
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 y a la realización del respectivo curso pedagógico.	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 y a la realización del respectivo curso pedagógico.	
	<u>Artículo 4º. SANCIONES POR INFRACCIONES A LAS NORMAS ESPECÍFICAS PARA VEHÍCULOS ELÉCTRICOS LIVIANOS DE MOVILIDAD PERSONAL URBANA. Adiciónense al artículo 131 de la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre) el siguiente literal y los siguientes numerales:</u> <u>G. Será sancionado con multa equivalente a seis (6) salarios mínimos legales diarios vigentes (SMLDV) el conductor de vehículo eléctrico liviano de movilidad personal urbana que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones:</u> <u>G.1. Transportar a más de una persona de manera simultánea en un vehículo eléctrico liviano de movilidad personal urbana que no esté expresamente diseñado para tal fin, o sin cumplir con las condiciones definidas por el Ministerio de Transporte en la reglamentación correspondiente.</u> <u>G.2. Circular por la Red Vial Nacional, salvo en los tramos que cuenten con ciclo-infraestructura, siempre que esta no haya sido restringida expresamente por la autoridad competente. Esta infracción no se aplicará a las bicicletas eléctricas, las cuales podrán circular por la Red Vial Nacional en los términos definidos para las bicicletas.</u> <u>G.3. Circular sobre aceras, andenes, lugares destinados al tránsito de peatones o por vías en las que la autoridad competente haya prohibido expresamente su circulación.</u> <u>G.4. No circular por la ciclo-infraestructura habilitada en el tramo vial correspondiente, cuando esta cuente con condiciones adecuadas de seguridad y transitabilidad y no haya sido restringida expresamente por la autoridad competente.</u> <u>G.5. Circular por la vía permitida utilizando carriles distintos al derecho sin que sea necesario para adelantar o para girar a la izquierda; o circular en sentido contrario al de la vía, o por vías preferenciales o exclusivas del sistema de transporte público.</u>	Se introduce un nuevo artículo (artículo 4º) que adiciona un literal G al artículo 131 de la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre), con el fin de establecer un régimen sancionatorio específico para los conductores de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana. Se incluyen catorce numerales dentro de este nuevo literal G), que detallan las infracciones a las normas específicas previstas en el artículo 96-1 propuesto. La inclusión de este nuevo régimen sancionatorio responde a la necesidad de garantizar la efectividad normativa de las disposiciones contenidas en el artículo 96-1 propuesto. Sin un marco de sanciones adecuado, muchas de estas reglas carecerían de fuerza vinculante en la práctica, lo cual podría afectar la seguridad vial, tanto de los usuarios de este tipo de vehículos como de los demás actores de la vía. El tipo de sanción establecido –una multa equivalente a seis (6) salarios mínimos legales diarios vigentes– se fijó como punto intermedio entre los cuatro (4) salarios previstos en el literal A) del artículo 131 de la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre), aplicables a infracciones cometidas por conductores de vehículos no automotores o de tracción animal, y los ocho (8) salarios establecidos como sanción mínima en el literal B) del mismo artículo para conductores de vehículos automotores. De esta forma, se busca mantener un equilibrio entre la pedagogía y la proporcionalidad de la sanción, reconociendo que, aunque los vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana no son automotores tradicionales, sí cuentan con motorización y su uso indebido puede generar riesgos relevantes en la vía.

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE	TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE	JUSTIFICACIÓN
	<u>G.6. Superar los límites de velocidad establecidos para la ciclo-infraestructura o para las vías permitidas por las que circule, o exceder los máximos de 20 km/h en ciclo-infraestructura y 30 km/h en vías permitidas cuando dichos límites sean superiores.</u> <u>G.7. Adelantar a otros vehículos por la derecha o entre vehículos que transiten por sus respectivos carriles.</u> <u>G.8. Realizar una maniobra de giro o de adelantamiento sin utilizar señales direccionales.</u> <u>G.9. No respetar las señales o normas de tránsito aplicables en la ciclo-infraestructura o en las vías permitidas.</u> <u>G.10. Circular sin utilizar casco de seguridad que cumpla con las características definidas por el Ministerio de Transporte. Esta infracción dará lugar, además, a la inmovilización del vehículo.</u> <u>G.11. Circular entre las 18:00 y las 6:00 horas sin vestir prendas retrorreflectivas de identificación que cumplan con las características definidas por el Ministerio de Transporte.</u> <u>G.12. Circular sin que el vehículo cuente con dispositivos luminosos que proyecten luz blanca en la parte delantera y luz roja en la parte trasera.</u> <u>G.13. Transportar objetos que disminuyan la visibilidad, incomoden la conducción o constituyan un peligro para los demás actores de la vía.</u> <u>G.14. Conducir en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias psicoactivas. Esta infracción dará lugar, además, a la inmovilización del vehículo y a la realización del respectivo curso pedagógico.</u>	
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: 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.	Artículo 4° 5°. 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: 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.	El artículo que en el texto aprobado en primer debate correspondía al artículo 4° pasa a ser el artículo 5°, debido a la incorporación del nuevo artículo 4° en el texto propuesto para segundo debate. Únicamente se ajusta su numeración para mantener la coherencia estructural del articulado.

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE	TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE	JUSTIFICACIÓN
Artículo 5º. 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: 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. 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 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.	Artículo 5 6º. 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: 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. 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 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.	El artículo que en el texto aprobado en primer debate correspondía al artículo 5º pasa a ser el artículo 6º, debido a la incorporación del nuevo artículo 4º en el texto propuesto para segundo debate. Únicamente se ajusta su numeración para mantener la coherencia estructural del articulado.
Artículo 6º. 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: 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.	Artículo 6º 7º. 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: 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.	El artículo que en el texto aprobado en primer debate correspondía al artículo 6º pasa a ser el artículo 7º, debido a la incorporación del nuevo artículo 4º en el texto propuesto para segundo debate. Únicamente se ajusta su numeración para mantener la coherencia estructural del articulado.

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE	TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE	JUSTIFICACIÓN
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. Parágrafo 1º. La reglamentación de que trata este artículo deberá estar fundamentada y tener en cuenta, entre otros: (i) la promoción del uso de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana 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. Parágrafo 2º. La reglamentación de que trata este artículo podrá ser actualizada por el Ministerio de Transporte cuando así se requiera.	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 retroreflectivas 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. Parágrafo 1º. La reglamentación de que trata este artículo deberá estar fundamentada y tener en cuenta, entre otros: (i) la promoción del uso de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana 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. Parágrafo 2º. La reglamentación de que trata este artículo podrá ser actualizada por el Ministerio de Transporte cuando así se requiera.	
Artículo 7º. <i>Garantía de Disponibilidad de Repuestos para Vehículos Eléctricos Livianos de Movilidad Personal Urbana.</i> Las empresas importadoras de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana deben garantizar la disponibilidad de repuestos para dichos vehículos, de acuerdo con la reglamentación que para el efecto expidan las autoridades competentes en la materia. Las autoridades que reglamenten lo relacionado con los repuestos de este tipo de vehículos deben verificar periódicamente las reglamentaciones expedidas al respecto para mantener la exigencia de disponibilidad acorde con la realidad del mercado. En lo no reglamentado se aplicará subsidiariamente lo dispuesto en la Ley 1480 de 2011 (Estatuto del Consumidor) y las disposiciones que la complementen y desarrollen.	Artículo 7º 8º. <i>Garantía de disponibilidad de repuestos para vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana.</i> Las empresas importadoras de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana deben garantizar la disponibilidad de repuestos para dichos vehículos, de acuerdo con la reglamentación que para el efecto expidan las autoridades competentes en la materia. Las autoridades que reglamenten lo relacionado con los repuestos de este tipo de vehículos deben verificar periódicamente las reglamentaciones expedidas al respecto para mantener la exigencia de disponibilidad acorde con la realidad del mercado. En lo no reglamentado se aplicará subsidiariamente lo dispuesto en la Ley 1480 de 2011 (Estatuto del Consumidor) y las disposiciones que la complementen y desarrollen.	El artículo que en el texto aprobado en primer debate correspondía al artículo 7º pasa a ser el artículo 8º, debido a la incorporación del nuevo artículo 4º en el texto propuesto para segundo debate. Únicamente se ajusta su numeración para mantener la coherencia estructural del articulado.
Artículo 8º. <i>Incentivo de uso de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana para funcionarios públicos.</i> Los funcionarios recibirán medio día laboral libre remunerado por cada 60 veces que certifiquen haber llegado a trabajar en vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana. Parágrafo 1o. 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 vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana y las condiciones para recibir el día libre remunerado.	Artículo 8º 9º. <i>Incentivo de uso de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana para funcionarios públicos.</i> Los funcionarios recibirán medio día laboral libre remunerado por cada 60 veces que certifiquen haber llegado a trabajar en vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana. Parágrafo 1o. 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 vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana y las condiciones para recibir el día libre remunerado.	El artículo que en el texto aprobado en primer debate correspondía al artículo 8º pasa a ser el artículo 9º, debido a la incorporación del nuevo artículo 4º en el texto propuesto para segundo debate. Además del ajuste en la numeración del artículo, se modificó la forma de enumerar los párrafos, suprimiendo la letra “o” después del número, con el fin de mantener la coherencia formal con el resto del articulado.

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE	TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE	JUSTIFICACIÓN
Parágrafo 2o. Los funcionarios públicos beneficiados por la presente ley podrán recibir hasta 4 medios días remunerados al año. Parágrafo 3o. 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.	Parágrafo 2o. Los funcionarios públicos beneficiados por la presente ley podrán recibir hasta 4 medios días remunerados al año. Parágrafo 3o. Los empleados de empresas privadas, empresas mixtas, empresas industriales y comerciales del Estado y otros establecimientos regidos por el derecho privado podrán adoptar el presente esquema de incentivos con arreglo a sus propias especificaciones empresariales.	
Artículo 9º. 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. 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 vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana, como alternativas de movilidad urbana sostenible.	Artículo 9º 10. 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. Así mismo, en las ferias, exposiciones y actos culturales que se desarrollen dentro <u>de</u> 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.	El artículo que en el texto aprobado en primer debate correspondía al artículo 9º pasa a ser el artículo 10, debido a la incorporación del nuevo artículo 4º en el texto propuesto para segundo debate. Únicamente se ajusta su numeración para mantener la coherencia estructural del articulado.
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: 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. 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.	Artículo 10 11. 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: 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. 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. <u>Parágrafo. El Gobierno nacional, en el término de seis (6) meses contados a partir de la expedición de la reglamentación de que trata el artículo 7º de esta ley, informará al Congreso de la República sobre el análisis adelantado y las decisiones adoptadas en virtud de lo dispuesto en este artículo.</u>	El artículo que en el texto aprobado en primer debate correspondía al artículo 10 pasa a ser el artículo 11, debido a la incorporación del nuevo artículo 4º en el texto propuesto para segundo debate. Adicionalmente, se introduce un parágrafo nuevo mediante el cual se establece que el Gobierno nacional deberá informar al Congreso de la República, dentro de los seis (6) meses siguientes a la expedición de la reglamentación prevista en el artículo 7º, sobre el análisis adelantado en relación con la situación arancelaria de los vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana, sus repuestos e implementos de seguridad, así como sobre las decisiones adoptadas al respecto. Esta adición tiene como propósito permitir que el Congreso pueda verificar el cumplimiento de lo dispuesto en el artículo y conocer las actuaciones del Gobierno nacional al respecto.

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE	TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE	JUSTIFICACIÓN
	<u>Artículo 12. Programas De Educación Y Concienciación Sobre Movilidad Urbana Sostenible. El Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial, en coordinación con las entidades territoriales, diseñarán e implementarán programas y/o campañas nacionales y locales de educación y concienciación orientados a sensibilizar a los usuarios de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana sobre la seguridad vial y las mejores prácticas de conducción, así como a fomentar el respeto y la convivencia entre los diferentes actores viales.</u> <u>Parágrafo 1°. Las campañas y programas se desarrollarán en instituciones educativas y en establecimientos de comercio que comercialicen vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana, con el fin de que los compradores, al momento de adquirirlos, puedan acceder de manera efectiva a los contenidos correspondientes. Estos incluirán la normativa aplicable y los parámetros y principios básicos de comportamiento vial.</u> <u>Parágrafo 2°. Para garantizar la efectividad de las campañas y los programas de educación y concienciación sobre movilidad urbana, el Ministerio de Transporte, junto con las secretarías de tránsito, implementarán mecanismos de monitoreo y evaluación basados en indicadores, tales como la reducción de accidentes viales, el cumplimiento de normas de tránsito y la mejora en la percepción de seguridad. Así mismo, se aplicarán encuestas y se analizarán datos de siniestralidad con el fin de ajustar las estrategias y fortalecer el impacto de las campañas y los programas implementados.</u>	Se adiciona un nuevo artículo (artículo 12) para establecer la obligación del Ministerio de Transporte y de la Agencia Nacional de Seguridad Vial de diseñar e implementar programas y campañas de educación y concienciación dirigidas a los usuarios de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana. La disposición aclara que dichas campañas y programas pueden ser de orden nacional o local. En el primer caso, son responsabilidad directa del Ministerio y la Agencia; en el segundo, deben desarrollarse en coordinación con las entidades territoriales, dada su competencia en la planeación del tránsito urbano y la cercanía con las dinámicas específicas de cada territorio. El objetivo es promover la seguridad vial, las buenas prácticas de conducción y la convivencia armónica entre los diferentes actores de la vía, mediante procesos pedagógicos que acompañen la expansión del uso de estos vehículos como alternativas de movilidad sostenible. Se incluyen dos párrafos: El parágrafo 1° busca que los programas y campañas lleguen directamente a los espacios donde se forman nuevos usuarios y donde se comercializan estos vehículos. Por ello, se establece que deberán realizarse en instituciones educativas y en establecimientos de comercio, a fin de que los compradores accedan desde el primer momento a la información básica sobre normativa y comportamiento vial. El parágrafo 2° introduce herramientas de seguimiento y evaluación. Se exige la implementación de mecanismos para medir la efectividad de las campañas y los programas, como encuestas, análisis de siniestralidad e indicadores de cumplimiento normativo. Estos permitirán ajustar las estrategias y mejorar su impacto. Con esta disposición se busca integrar el componente pedagógico a la implementación normativa, asegurando que la regulación no solo tenga efectos sancionatorios, sino también preventivos y formativos.
	<u>ARTÍCULO 13. INCLUSIÓN DE LOS VEHÍCULOS ELÉCTRICOS LIVIANOS DE MOVILIDAD PERSONAL URBANA EN LOS ESTUDIOS DE SEGURIDAD VIAL.</u> La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), a través de su Dirección del Observatorio Nacional de Seguridad Vial, en el marco de sus funciones de diagnóstico, análisis e investigación en materia de seguridad vial, incluirá dentro de sus informes, estudios, análisis y evaluaciones los datos relacionados con la circulación, siniestralidad y comportamientos viales asociados a los vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana, con el fin de apoyar el diseño, evaluación y ajuste de las políticas, planes y estrategias de seguridad vial que incluyan a estos actores viales.	Se adiciona un nuevo artículo (artículo 13) para establecer que la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), a través de su Dirección del Observatorio Nacional de Seguridad Vial, deberá incluir en sus informes, estudios, análisis y evaluaciones los datos relacionados con los vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana. La finalidad de esta disposición es garantizar que estos vehículos, en tanto nuevos actores viales, sean tenidos en cuenta dentro de las labores técnicas de diagnóstico, análisis e investigación que adelanta el Observatorio en materia de seguridad vial.

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE	TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE	JUSTIFICACIÓN
		La inclusión de información sobre la circulación, la siniestralidad y los comportamientos viales de los usuarios de estos vehículos permitirá a la ANSV sustentar mejor las políticas públicas, planes y estrategias que formule o ajuste en adelante, y facilitará que estas respondan a evidencia técnica y datos actualizados. De esta manera, se asegura que el tratamiento institucional de este tipo de vehículos evolucione con base en el comportamiento real de los mismos en la vía, sus riesgos, patrones de uso y efectos en la seguridad vial urbana.
	<u>ARTÍCULO 14. COBERTURA AMBIENTAL A VEHÍCULOS ELÉCTRICOS LIVIANOS DE MOVILIDAD PERSONAL URBANA.</u> El Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, en un plazo máximo de un (1) año contado a partir de la entrada en vigencia de la presente ley, adoptará las disposiciones normativas y técnicas necesarias para que los vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana queden expresamente incluidos dentro del alcance de la política y la reglamentación sobre Residuos de Aparatos Eléctricos y Electrónicos (RAEE) establecidas en la Ley 1672 de 2013, garantizando la aplicación efectiva del principio de responsabilidad extendida del productor y la gestión posconsumo de sus componentes.	Se adiciona este artículo para garantizar que este tipo de vehículos sean integrados a la Política Nacional para la Gestión Integral de Residuos de Aparatos Eléctricos y Electrónicos, garantizando así la protección del Medio Ambiente.
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.	Artículo 14 15. 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.	El artículo que en el texto aprobado en primer debate correspondía al artículo 11 pasa a ser el artículo 15, debido a la incorporación de los nuevos artículos 4º, 12, 13 y 14 en el texto propuesto para segundo debate. Únicamente se ajusta su numeración para mantener la coherencia estructural del articulado.

VIII. PROPOSICIÓN

En mérito de lo expuesto, presento ponencia positiva y, en consecuencia, solicito a la Plenaria de la Cámara de Representantes dar segundo debate al Proyecto de Ley número 219 de 2024 Cámara, 111 de 2023 Senado, *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*”, de conformidad con el pliego de modificaciones propuesto.



DIEGO FERNANDO CAICEDO NAVAS
Representante a la Cámara por Cundinamarca.
Comisión Sexta Constitucional Permanente.

TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE

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

Artículo 1º. Objeto. La presente ley tiene por objeto:

1. 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.
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 2º. Definiciones. Para la aplicación e interpretación de esta ley ténganse en cuenta las siguientes definiciones:

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.

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.

Transporte personal urbano: Modalidad de movilidad individual utilizada 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 vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana.

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:

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:

1. La edad mínima para su conducción será de dieciséis (16) años cumplidos. El incumplimiento de esta disposición dará lugar a la inmovilización del vehículo.

2. No podrán movilizar a más de una persona de forma simultánea. 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.

3. Su uso será exclusivamente para transporte personal urbano. Está prohibida su circulación por la Red Vial Nacional, salvo en aquellos tramos que cuenten con ciclo-infraestructura, siempre que esta no haya sido restringida expresamente por la autoridad competente.

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 la Red Vial Nacional.

Tanto el uso con fines recreativos y deportivos como su tránsito por fuera del perímetro urbano, deberá ajustarse a la regulación específica 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 por la ciclo-infraestructura, siempre que esta se encuentre en condiciones adecuadas de seguridad y transitabilidad, dando prelación a los peatones y a los ciclistas.

No obstante, la autoridad competente podrá establecer tramos específicos de la ciclo-infraestructura en los que no esté permitida la circulación de los vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana, por razones de seguridad vial, operativas o de diseño. En tales casos, estos vehículos podrán transitar por la vía vehicular en los términos previstos en el siguiente numeral.

6. En aquellos casos donde no exista ciclo-infraestructura o esta no se encuentre en condiciones adecuadas de seguridad y transitabilidad, 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 preferenciales o exclusivas del sistema de transporte público. Podrán usar carriles distintos al derecho únicamente cuando sea necesario para realizar maniobras de adelantamiento o de giro a la izquierda. 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 20 km/h en ciclo-infraestructura y a 30 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 retrorreflectivas de identificación que deben ser visibles cuando se conduzca entre las 18:00 y las 6:00 horas del día siguiente. Las referidas prendas deberán cumplir con las características definidas por el Ministerio de Transporte en la reglamentación correspondiente.

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.

15. No se podrán conducir en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias sicoactivas. El incumplimiento de esta disposición dará lugar a la inmovilización del vehículo y a la realización del respectivo curso pedagógico.

Artículo 4°. Sanciones por Infracciones a las Normas Específicas para Vehículos Eléctricos Livianos de Movilidad Personal Urbana. Adiciónense al artículo 131 de la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre) el siguiente literal y los siguientes numerales:

G. Será sancionado con multa equivalente a seis (6) salarios mínimos legales diarios vigentes (SMLDV) el conductor de vehículo eléctrico liviano de movilidad personal urbana que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones:

G.1. Transportar a más de una persona de manera simultánea en un vehículo eléctrico liviano de movilidad personal urbana que no esté expresamente diseñado para tal fin, o sin cumplir con las condiciones definidas por el Ministerio de Transporte en la reglamentación correspondiente.

G.2. Circular por la Red Vial Nacional, salvo en los tramos que cuenten con ciclo-infraestructura, siempre que esta no haya sido restringida expresamente por la autoridad competente. Esta infracción no se aplicará a las bicicletas eléctricas, las cuales podrán circular por la Red Vial Nacional en los términos definidos para las bicicletas.

G.3. Circular sobre aceras, andenes, lugares destinados al tránsito de peatones o por vías en las que la autoridad competente haya prohibido expresamente su circulación.

G.4. No circular por la ciclo-infraestructura habilitada en el tramo vial correspondiente, cuando esta cuente con condiciones adecuadas de seguridad y transitabilidad y no haya sido restringida expresamente por la autoridad competente.

G.5. Circular por la vía permitida utilizando carriles distintos al derecho sin que sea necesario para adelantar o para girar a la izquierda;

o circular en sentido contrario al de la vía, o por vías preferenciales o exclusivas del sistema de transporte público.

G.6. Superar los límites de velocidad establecidos para la ciclo-infraestructura o para las vías permitidas por las que circule, o exceder los máximos de 20 km/h en ciclo-infraestructura y 30 km/h en vías permitidas cuando dichos límites sean superiores.

G.7. Adelantar a otros vehículos por la derecha o entre vehículos que transiten por sus respectivos carriles.

G.8. Realizar una maniobra de giro o de adelantamiento sin utilizar señales direccionales.

G.9. No respetar las señales o normas de tránsito aplicables en la ciclo-infraestructura o en las vías permitidas.

G.10. Circular sin utilizar casco de seguridad que cumpla con las características definidas por el Ministerio de Transporte. Esta infracción dará lugar, además, a la inmovilización del vehículo.

G.11. Circular entre las 18:00 y las 6:00 horas sin vestir prendas retrorreflectivas de identificación que cumplan con las características definidas por el Ministerio de Transporte.

G.12. Circular sin que el vehículo cuente con dispositivos luminosos que proyecten luz blanca en la parte delantera y luz roja en la parte trasera.

G.13. Transportar objetos que disminuyan la visibilidad, incomoden la conducción o constituyan un peligro para los demás actores de la vía.

G.14. Conducir en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias psicoactivas. Esta infracción dará lugar, además, a la inmovilización del vehículo y a la realización del respectivo curso pedagógico.

Artículo 5°. 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:

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.

Artículo 6°. 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:

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.

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 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.

Artículo 7. 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:

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 retrorreflectivas 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.

Parágrafo 1º. La reglamentación de que trata este artículo deberá estar fundamentada y tener en cuenta, entre otros: (i) la promoción del uso de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana 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.

Parágrafo 2º. La reglamentación de que trata este artículo podrá ser actualizada por el Ministerio de Transporte cuando así se requiera.

Artículo 8º. Garantía de Disponibilidad de Repuestos para Vehículos Eléctricos Livianos de Movilidad Personal Urbana. Las empresas importadoras de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana deben garantizar la disponibilidad de repuestos para dichos vehículos, de acuerdo con la reglamentación que para el efecto expidan las autoridades competentes en la materia.

Las autoridades que reglamenten lo relacionado con los repuestos de este tipo de vehículos deben verificar periódicamente las reglamentaciones expedidas al respecto para mantener la exigencia de disponibilidad acorde con la realidad del mercado. En lo no reglamentado se aplicará subsidiariamente lo dispuesto en la Ley 1480 de 2011 (Estatuto del Consumidor) y las disposiciones que la complementen y desarrollen.

Artículo 9º. Incentivo de uso de Vehículos Eléctricos Livianos de Movilidad Personal Urbana para Funcionarios Públicos. Los funcionarios recibirán medio día laboral libre remunerado por cada 60 veces que certifiquen haber llegado a trabajar en vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana.

Parágrafo 1º. 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 vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana y las condiciones para recibir el día libre remunerado.

Parágrafo 2º. Los funcionarios públicos beneficiados por la presente ley podrán recibir hasta 4 medios días remunerados al año.

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

Artículo 10. 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.

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 vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana, como alternativas de movilidad urbana sostenible.

Artículo 11. *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:

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.

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.

Parágrafo. El Gobierno nacional, en el término de seis (6) meses contados a partir de la expedición de la reglamentación de que trata el artículo 7° de esta ley, informará al Congreso de la República sobre el análisis adelantado y las decisiones adoptadas en virtud de lo dispuesto en este artículo.

Artículo 12. *Programas de Educación y Concienciación sobre Movilidad Urbana Sostenible.* El Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial, en coordinación con las entidades territoriales, diseñarán e implementarán programas y/o campañas nacionales y locales de educación y concienciación orientados a sensibilizar a los usuarios de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana sobre la seguridad vial y las mejores prácticas de conducción, así como a fomentar el respeto y la convivencia entre los diferentes actores viales.

Parágrafo 1°. Las campañas y programas se desarrollarán en instituciones educativas y en establecimientos de comercio que comercialicen vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana, con el fin de que los compradores, al momento de adquirirlos, puedan acceder de manera efectiva a los contenidos correspondientes. Estos

incluirán la normativa aplicable y los parámetros y principios básicos de comportamiento vial.

Parágrafo 2°. Para garantizar la efectividad de las campañas y los programas de educación y concienciación sobre movilidad urbana, el Ministerio de Transporte, junto con las secretarías de tránsito, implementarán mecanismos de monitoreo y evaluación basados en indicadores, tales como la reducción de accidentes viales, el cumplimiento de normas de tránsito y la mejora en la percepción de seguridad. Así mismo, se aplicarán encuestas y se analizarán datos de siniestralidad con el fin de ajustar las estrategias y fortalecer el impacto de las campañas y los programas implementados.

Artículo 13. *Inclusión de los Vehículos Eléctricos Livianos de Movilidad Personal Urbana en los Estudios de Seguridad Vial.* La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), a través de su Dirección del Observatorio Nacional de Seguridad Vial, en el marco de sus funciones de diagnóstico, análisis e investigación en materia de seguridad vial, incluirá dentro de sus informes, estudios, análisis y evaluaciones los datos relacionados con la circulación, siniestralidad y comportamientos viales asociados a los vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana, con el fin de apoyar el diseño, evaluación y ajuste de las políticas, planes y estrategias de seguridad vial que incluyan a estos actores viales.

Artículo 14. *Cobertura Ambiental a Vehículos Eléctricos Livianos de Movilidad Personal Urbana.* El Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, en un plazo máximo de un (1) año contado a partir de la entrada en vigencia de la presente ley, adoptará las disposiciones normativas y técnicas necesarias para que los vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana queden expresamente incluidos dentro del alcance de la política y la reglamentación sobre Residuos de Aparatos Eléctricos y Electrónicos (RAEE) establecidas en la Ley 1672 de 2013, garantizando la aplicación efectiva del principio de responsabilidad extendida del productor y la gestión posconsumo de sus componentes.

Artículo 15. *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.

Cordialmente,



DIEGO FERNANDO CAICEDO NAVAS
Representante a la Cámara por Cundinamarca.
Comisión Sexta Constitucional Permanente.

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE POR LA COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE DE LA CÁMARA DE REPRESENTANTES EN SESIÓN DEL DÍA VEINTISEIS (26) DE FEBRERO DE 2025, AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 111 DE 2023 SENADO - 219 DE 2024 CÁMARA "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" EL CONGRESO DE COLOMBIA DECRETA: ARTÍCULO 1. OBJETO. La presente ley tiene por objeto: 1. 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. 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: 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. 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 alcanza una velocidad determinada. Transporte personal urbano: Modalidad de movilidad individual utilizada en áreas urbanas para desplazarse de un lugar a otro.	8. 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. 9. 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 20 km/h en ciclo-infraestructura y a 30 km/h en vías permitidas. 10. 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. 11. 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. 12. Deben respetar las señales y normas de tránsito de la ciclo-infraestructura y de las vías permitidas. 13. 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. 14. Los conductores de estos tipos de vehículos deben vestir prendas retroreflectivas de identificación que deben ser visibles cuando se conduzca entre las 18:00 y las 6:00 horas del día siguiente. Las referidas prendas deberán cumplir con las características definidas por el Ministerio de Transporte en la reglamentación correspondiente. 15. Los vehículos deben llevar dispositivos en la parte delantera que proyecten luz blanca y en la parte trasera que proyecten luz roja. 16. No podrán transportar objetos que disminuyan la visibilidad, que incomoden la conducción o que constituyan un peligro para los demás actores de la vía. 17. 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 y a la realización del respectivo curso pedagógico. 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: ARTÍCULO 63. RESPETO A LOS DERECHOS DE LOS PEATONES, CICLISTAS Y USUARIOS DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS LIVIANOS DE MOVILIDAD PERSONAL URBANA. Los conductores de vehículos
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 exista prohibición normativa expresa que impida la circulación de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana. ARTÍCULO 3. CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS LIVIANOS DE MOVILIDAD PERSONAL URBANA. En el Capítulo VI (Tránsito de otros vehículos y de animales) del Título II: (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 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: 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. 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. 3. Su uso será exclusivamente para transporte personal urbano. Está prohibida su circulación por carreteras nacionales. 4. 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. 5. 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. 6. 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. 7. Deberán circular siempre por la ciclo-infraestructura, dando prelación a los peatones y a los ciclistas.	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. 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: 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. 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 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. 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: 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. 8. 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. PARÁGRAFO 1. La reglamentación de que trata este artículo deberá estar fundamentada y tener en cuenta, entre otros: (i) la promoción del uso de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana 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. PARÁGRAFO 2. La reglamentación de que trata este artículo podrá ser actualizada por el Ministerio de Transporte cuando así se requiera. ARTÍCULO 7. GARANTÍA DE DISPONIBILIDAD DE REPUESTOS PARA VEHÍCULOS ELÉCTRICOS LIVIANOS DE MOVILIDAD PERSONAL URBANA. Las empresas importadoras de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana deben garantizar la disponibilidad de repuestos para dichos vehículos, de acuerdo con la reglamentación que para el efecto expidan las autoridades competentes en la materia. Las autoridades que reglamentan lo relacionado con los repuestos de este tipo de vehículos deben verificar periódicamente las reglamentaciones expedidas al respecto para mantener la exigencia de disponibilidad acorde con la realidad del mercado. En lo no reglamentado se aplicará subsidiariamente lo dispuesto en la Ley 1480 de 2011 (Estatuto del Consumidor) y las disposiciones que la complementen y desarrollen. ARTÍCULO 8. INCENTIVO DE USO DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS LIVIANOS DE MOVILIDAD PERSONAL URBANA PARA FUNCIONARIOS PÚBLICOS. Los funcionarios recibirán medio día laboral libre remunerado por cada 60 veces que certifiquen haber llegado a trabajar en vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana.	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. CÁMARA DE REPRESENTANTES. -COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE. 26 de febrero de 2025.-En sesión de la fecha, fue aprobado en primer debate, y en los términos anteriores, el Proyecto de Ley 111 de 2023 Senado - 219 de 2024 Cámara "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" Acta No. 026 de 2025) previo anuncio de su votación en sesión ordinaria del día 25 de febrero de 2025, según Acta No. 25 en cumplimiento del artículo 8º del Acto Legislativo 01 de 2003. Lo anterior con el fin de que en el citado proyecto siga su curso legal en segundo debate en la plenaria de la Cámara de Representantes, DIEGO FERNANDO CAICEDO NAVAS Coordinador Ponente HERNANDO GONZÁLEZ Presidente RAÚL FERNANDO RODRÍGUEZ RINCÓN Secretario General Elaboró: Ruth Claudia Sáenz Forero 26.02.25
PARÁGRAFO 1o. 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 vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana y las condiciones para recibir el día libre remunerado. PARÁGRAFO 2o. Los funcionarios públicos beneficiados por la presente ley podrán recibir hasta 4 medios días remunerados al año. PARÁGRAFO 3o. Los empleados de empresas privadas, empresas mixtas, empresas industriales y comerciales del Estado y otros establecimientos regidos por el derecho privado podrán adoptar el presente esquema de incentivos con arreglo a sus propias especificaciones empresariales. ARTÍCULO 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. 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 vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana, como alternativas de movilidad urbana sostenible. 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: 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. 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	CÁMARA DE REPRESENTANTES COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE SUSTANCIACIÓN INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE Bogotá, D.C., 24 de abril de 2025 Autorizo la publicación del presente informe de Ponencia para Segundo Debate, el texto aprobado en primer debate, y el texto que se propone para segundo debate del Proyecto de Ley No. 219 de 2024 Cámara - 111 de 2023 Senado "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". La ponencia para segundo debate fue firmada por el Honorable Representante DIEGO FERNANDO CAICEDO NAVAS. Mediante Nota Interna No. C.S.C.P. 3.8 - 276 /25 del 24 de abril de 2025, se solicita la publicación en la Gaceta del Congreso de la República, RAÚL FERNANDO RODRÍGUEZ RINCÓN Secretario