



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXII - N° 1514

Bogotá, D. C., martes, 31 de octubre de 2023

EDICIÓN DE 16 PÁGINAS

DIRECTORES:	GREGORIO ELJACH PACHECO	JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA
	<u>SECRETARIO GENERAL DEL SENADO</u>	<u>SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA</u>
	www.secretariasenado.gov.co	www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

SENADO DE LA REPÚBLICA

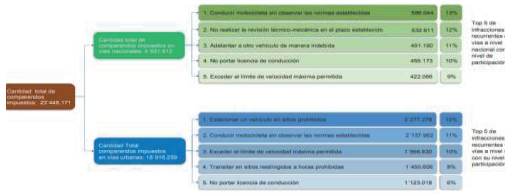
PONENCIAS

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 31 DE 2023 SENADO

por medio del cual se reglamenta la presentación de la licencia de conducción digital y se dictan otras disposiciones.

<p>Honorable Senador JULIO ALBERTO ELIAS VIDAL Vicepresidente Comisión Sexta Constitucional Senado de la República</p> <p>Ref.: Informe de ponencia para primer debate al Proyecto de Ley N° 031 de 2023 Senado "POR MEDIO DEL CUAL SE REGLAMENTA LA PRESENTACIÓN DE LA LICENCIA DE CONDUCCIÓN DIGITAL Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"</p> <p>Estimado Vicepresidente,</p> <p>En cumplimiento de la designación que me hiciera la Mesa Directiva de la Honorable Comisión Sexta Constitucional Permanente del Senado de la República, me permito rendir informe de ponencia positiva para primer debate al Proyecto de Ley de la referencia bajo los siguientes términos:</p> <p>I. TRÁMITE DE LA INICIATIVA</p> <p>El proyecto fue radicado el 25 de julio de 2.023 ante la Secretaría General del Senado de la República para surtir su trámite en la legislatura 2.023 – 2.024.</p> <p>Mediante oficio fechado 13 de septiembre de 2.023, fui designado como ponente de esta iniciativa.</p> <p>Su autor es el Honorable Senador Fabián Díaz Plata.</p> <p>Es importante mencionar que, como antecedente legislativo, este proyecto fue presentado ante la Cámara de Representantes bajo número 180/21 C y ante el Senado de la República bajo número 026/22 pero, por tránsito legislativo, fue archivado en ambas células legislativas.</p> <p>II. OBJETO DEL PROYECTO</p> <p>La iniciativa tiene por objeto establecer los lineamientos para la implementación de la licencia de conducción digital en Colombia con el fin de que esta sea utilizada en el territorio nacional y de esta manera reducir las infracciones de tránsito generadas por el incumplimiento del porte físico de este documento</p> <p>III. MARCO LEGAL</p> <p>Para esta iniciativa han de tenerse en cuenta y consultarse las siguientes disposiciones de orden constitucional y legal.</p> <p>> CONSTITUCIONALES</p> <p>Artículos: 1, 2, 5, 6, 13, 14, 15, 16, 18, 19, 20, 21, 25, 26, 27, 28, 29, 44, 45, 58, 61, 67, 70, 71, 73, 74, 75, 78, 150 (No. 1, 7, 8, 23) 152, 154, 157 y 209, entre otras.</p>	<p>> LEGALES</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ley 769 de 2002 "Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones" <p>> REGLAMENTARIAS U OTRAS</p> <ul style="list-style-type: none"> - Resolución 4170 de 2016 del Ministerio de Transporte "Por el cual se reglamenta la expedición de la póliza de seguro obligatorio de accidentes de tránsito y se dictan otras disposiciones" <p>IV. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS</p> <p>A. JUSTIFICACIÓN</p> <p>Los principios rectores del Código Nacional de Tránsito y Transporte son: seguridad de los usuarios, la movilidad, la calidad, la oportunidad, el cubrimiento, la libertad de acceso, la plena identificación, libre circulación, educación y descentralización.</p> <p>Le corresponde al Ministerio de Transporte como autoridad suprema de tránsito definir, orientar, vigilar e inspeccionar la ejecución de la política nacional en materia de tránsito.</p> <p>Para los intereses de la presente ley es importante hacer claridad en algunos conceptos fundamentales.</p> <p><i>Licencia de conducción</i>1 Documento público de carácter personal e intransferible expedido por autoridad competente, el cual autoriza a una persona para la conducción de vehículos con validez en todo el territorio nacional.</p> <p>La presente iniciativa pretende reglamentar y generar disposiciones para la implementación de la licencia de conducción digital para el territorio nacional. Las consideraciones previstas en este proyecto de ley buscan facilitar la presentación de la documentación reglamentaria para poder circular por las carreteras nacionales y reducir con ello las infracciones de tránsito generadas por el incumplimiento de la normatividad vigente alrededor de la portabilidad de este documento.</p> <p>Se presenta esta iniciativa enfocada directamente a la licencia de conducción debido a las reglamentaciones desarrolladas por la Resolución 41702 de 2016 del Ministerio de Transporte.</p> <p><small>1 CONGRESO DE LA REPÚBLICA. Por el cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones. Bogotá, 2002. 2 La póliza digital es una nueva presentación del SOAT, en un formato que se puede guardar en dispositivos móviles, como el celular, tabletas o computadores, manteniendo las características de seguridad propias de los documentos electrónicos.</small></p>
--	--

Imagen 1. Ranking de multas a nivel nacional.



Fuente: Federación Colombiana de Municipios.³

Según un informe presentado por la Federación Nacional de Municipios, para el año 2015 se impartieron aproximadamente 23.448.171 multas de tránsito en todo el país, siendo el no porte de la licencia de conducción una de las multas más recurrentes, para este caso, las infracciones cometidas fueron aproximadamente de 1.578.191.

De acuerdo a la Tabla de Autoliquidación de Infracciones de la Secretaría de Movilidad de Bogotá, a partir del 1 de enero de 2023, la tarifa por infracción de conducir un vehículo sin llevar consigo la licencia de conducción es de \$278.600.

VALOR UNIDAD UVT 2023	CANTIDAD UVT	valor 2023 100%
* En estos casos los vehículos serán inmovilizados		
Código	A. INFRACCIÓN PARA CONDUCTORES DE VEHÍCULO NO AUTOMOTOR O DE TRACCIÓN ANIMAL	
B. CONDUCTOR DE UN VEHÍCULO AUTOMOTOR		
B01	*Conducir un vehículo sin llevar consigo la licencia de conducción.	6,57 278.600
B02	*Conducir un vehículo con la licencia de conducción vencida.	6,57 278.600
B03	*Sin placas, o sin el permiso vigente expedido por autoridad de tránsito.	6,57 278.600
B04	*Con placas adulteradas.	6,57 278.600

Fuente: Secretaría de Movilidad de Bogotá

La implementación de la licencia de conducción digital permitirá que haya una mayor accesibilidad para la validación de este requisito, evitando la imposición de sanciones a los conductores que, pese a que cuentan con el documento físico, no lo portan al momento de ser requerido por la autoridad de tránsito. A razón de lo anterior se considera indispensable que en la normativa vigente se establezcan las características de la información que debe contener el mismo y la forma en que podrá verificarse. De igual manera ante una sanción, que implique alguna afectación a la licencia física, igualmente sea aplicable a la licencia digital.

³ FEDERACIÓN COLOMBIANA DE MUNICIPIOS. Transitemos: Un decenio estadístico de las infracciones de tránsito en Colombia. Bogotá, 2015.
⁴ SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE BOGOTÁ. TABLA DE AUTOLIQUIDACIÓN DE INFRACCIONES 2023. Extraído de: https://bogota.gov.co/sites/default/files/inline-files/tabla-de-liquidacion_3.xlsx

Por otra parte, la reglamentación de licencia de conducción digital contribuirá a la reducción de la falsificación de este documento, ya que se implementan mecanismos de seguridad e identificación de última tecnología que dificultan su falsificación. De acuerdo a cifras de la policía nacional, para el primer semestre de 2019 el 77% de los documentos falsos decomisados a conductores, correspondían a licencias de conducción falsas.

La digitalización de documentos a su vez permite que se dé una interoperabilidad de sistemas de información en canales digitales reduciendo los tiempos de consulta, contribuyendo a conservación de la información y actualización continua de la misma, que puede verse representada en la reducción de costos y tiempos administrativos.

EXPERIENCIAS INTERNACIONALES

- a) En Australia, New South Wales anunció en noviembre de 2015 la introducción para 2016 de las licencias de conducir electrónicas en teléfonos inteligentes. El estado de Western Australia anunció un plan para digitalizar las licencias de conducir en abril de 2016. El Ministro de Finanzas, Servicios y Propiedad de NSW, Dominic Perrotet, declaró que las licencias de conducir digitales se lanzarán en el año 2019. Actualmente ya se encuentra implementada la licencia de conducción online en el estado de New South Wales.⁶
- b) En julio de 2017, CONTRAN, el Comité Nacional de Tránsito de Brasil aprobó una propuesta para el lanzamiento de licencias de conducir digitales en 2018.⁷
- c) En febrero de 2018, la Agencia de Transporte y Seguridad de Finlandia reveló que luego de una prueba exitosa, implementará una licencia de conducir digital gratuita para fines del verano. La aplicación de la DDL no es un reemplazo del documento actual sino un complemento, por ahora.⁸
- d) A partir de 2023, Chile empezará la implementación de la licencia de conducir digital, luego de la ejecución de planes piloto y tests técnicos al Sistema de Gestión de Licencias del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.⁹

B. IMPACTO FISCAL

El artículo 7 de la Ley 819 de 2.003 establece que "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."

⁵ EL TIEMPO. Cada día son capturados dos conductores por portar documentos falsos. Extraído de: <https://www.eltiempo.com/justicia/investigacion/panorama-de-conductores-con-licencias-falsas-en-colombia-370590>
⁶ SERVICE NSQ. Replace a NSW driver licence online. Extraído de <https://www.service.nsw.gov.au/transaction/replace-nsw-driver-licence-online>
⁷ BNAMERICAS. Brasil comienza a entregar licencias de conducir digitales. Extraído de <https://www.bnamericas.com/es/noticias/brasil-comienza-a-entregar-licencias-de-conducir-digitales>
⁸ Finland first to unveil a digital driver's license. Extraído de: <https://yle.fi/a/3-10055628>
⁹ COMISIÓN NACIONAL DE SEGURIDAD DE TRÁNSITO, Chile. Extraído de: <https://licenciadigital.conaset.cl/>

Es importante resaltar que, la Honorable Corte Constitucional, mediante sentencia C-502 de 2007, consideró lo siguiente con respecto a la aplicación del artículo 7 de la Ley 819 de 2.003:

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

Es decir, el mencionado artículo debe interpretarse en el sentido de que su fin es obtener que las leyes que se dicten tengan en cuenta las realidades macroeconómicas, pero sin crear barreras insalvables en el ejercicio de la función legislativa ni crear un poder de veto legislativo en cabeza del Ministro de Hacienda.

Y en ese proceso de racionalidad legislativa la carga principal reposa en el Ministerio de Hacienda, que es el que cuenta con los datos, los equipos de funcionarios y la experiencia en materia económica. Por lo tanto, en el caso de que los congresistas tramiten un proyecto incorporando estimativos erróneos sobre el impacto fiscal, sobre la manera de atender esos nuevos gastos o sobre la compatibilidad del proyecto con el Marco Fiscal de Mediano Plazo, le corresponde al 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 art. 7° de la Ley 819 de 2003. Puesto que la carga principal en la presentación de las consecuencias fiscales de los proyectos reside en el Ministerio de Hacienda, la omisión del Ministerio en informar a los congresistas acerca de los problemas que presenta el proyecto no afecta la validez del proceso legislativo ni vicia la ley correspondiente."

Así las cosas, la interpretación constitucional conlleva a que la carga la asuma el Ministerio de Hacienda y Crédito Público con respecto a las iniciativas que pueden implicar gasto público y afectar el marco fiscal.

C. CONCLUSIÓN

Teniendo en cuenta las consideraciones expuestas y en virtud de los principios de economía, eficiencia y transparencia administrativa es necesario habilitar normativamente la posibilidad de contar con la licencia de conducción digital que le permitirá a los ciudadanos hacer más expedito el trámite de presentación, revisión y verificación de dicho

documento público ante las autoridades de tránsito y con ello también una reducción significativa en la imposición de infracciones al tránsito por no llevar consigo el documento en físico.

V. IMPEDIMENTOS

Como ponente considero que difícilmente puede generarse un conflicto de interés en la participación legislativa de este proyecto por cuanto sus disposiciones son de carácter general y no están dirigidas a beneficiar, alterar, afectar, favorecer o perjudicar situaciones particulares y concretas. Todo impedimento que se presente en el curso del trámite legislativo deberá tener la virtualidad de poner en evidencia la alteración o beneficio a favor o en contra del congresista o de sus parientes dentro de los grados previstos por la norma, de manera particular, actual y directa

VI. PLIEGO DE MODIFICACIONES

A continuación, las modificaciones al articulado:

TEXTO ORIGINAL	TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE	COMENTARIOS
"Por medio del cual se reglamenta la presentación de la licencia de conducción digital y se dictan otras disposiciones"	"Por medio del de la cual se implementa la presentación de la licencia de conducción digital y se dictan otras disposiciones"	Modificación en el título con el fin de precisar el alcance de la iniciativa.
Artículo 1°. Modifíquese el artículo 17 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:	Artículo 1°. Modifíquese el artículo 17 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:	Sin modificaciones
"Artículo 17°. Otorgamiento. La licencia de conducción será otorgada por primera vez a quien cumpla con todos los requisitos descritos en el artículo 19 de este código, por la entidad pública o privada autorizada para el efecto por el organismo de tránsito en su respectiva jurisdicción.	"Artículo 17°. Otorgamiento. La licencia de conducción será otorgada por primera vez a quien cumpla con todos los requisitos descritos en el artículo 19 de este código, por la entidad pública o privada autorizada para el efecto por el organismo de tránsito en su respectiva jurisdicción.	
El formato de la licencia de conducción será único nacional, de conformidad	El formato de la licencia de conducción será único nacional, de conformidad	

<p>con la ficha técnica que establezca el Ministerio de Transporte, incorporando como mínimo el nombre completo del conductor, fotografía, número del documento de identificación, huella y tipo de sangre, fecha de nacimiento, categorías autorizadas, restricciones, fechas de expedición y de vencimiento y organismo de tránsito que la expidió.</p> <p>Dentro de las características técnicas que contendrán las licencias de conducción se incluirán, entre otros, un código de barras bidimensional, magnético u óptico con los datos del registro y un holograma de seguridad. Las licencias de conducción deberán permitir al organismo de tránsito confrontar la identidad del respectivo titular de conformidad con las normas de ley vigentes sobre la materia, sin costo alguno.</p> <p>Además de la entrega de su licencia física, el conductor al que se le otorgue, renueve o recategorice su licencia, podrá solicitar la expedición adicional de la licencia de conducción digital sin costo adicional, la cual contendrá todos los datos registrados por el conductor, entre ellos su dirección de domicilio y notificaciones. La licencia digital tendrá los mismos efectos legales que la</p>	<p><i>con la ficha técnica que establezca el Ministerio de Transporte, incorporando como mínimo el nombre completo del conductor, fotografía, número del documento de identificación, huella y tipo de sangre, fecha de nacimiento, categorías autorizadas, restricciones, fechas de expedición y de vencimiento y organismo de tránsito que la expidió.</i></p> <p><i>Dentro de las características técnicas que contendrán las licencias de conducción se incluirán, entre otros, un código de barras bidimensional, magnético u óptico con los datos del registro y un holograma de seguridad. Las licencias de conducción deberán permitir al organismo de tránsito confrontar la identidad del respectivo titular de conformidad con las normas de ley vigentes sobre la materia, sin costo alguno.</i></p> <p><i>Además de la entrega de su licencia física, el conductor al que se le otorgue, renueve o recategorice su licencia, podrá solicitar la expedición adicional de la licencia de conducción digital sin costo adicional, la cual contendrá todos los datos registrados por el conductor, entre ellos su dirección de domicilio y notificaciones. La licencia digital tendrá los mismos efectos legales que la</i></p>		<p>licencia física y deberá ser aceptada por los cuerpos de control, y podrá ser presentada desde cualquier dispositivo tecnológico portátil.</p> <p>La licencia de conducción digital deberá guardar el registro de las sanciones y demás anotaciones asociadas a la licencia, permitiéndole la identificación, autenticación y consulta al conductor y a las autoridades en el marco de sus competencias, sin costo alguno. El Ministerio de Transporte garantizará la interoperabilidad, firma digital y consulta con todos los sistemas de información que lo requieran.</p> <p>Parágrafo 1°. Las autoridades de tránsito, organismos de tránsito y agentes de tránsito deberán dar por cumplida la obligación de portar los documentos como: documento de identidad, licencia de conducción, licencia de tránsito, seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) y certificado de revisión técnico mecánica y de gases, mediante la consulta en los Sistemas de Información establecidos por la autoridad de tránsito competente, sin que sea exigible su presentación en físico.</p>	<p><i>licencia física y deberá ser aceptada por los cuerpos de control, y podrá ser presentada desde cualquier dispositivo tecnológico portátil.</i></p> <p><i>La licencia de conducción digital deberá guardar el registro de las sanciones y demás anotaciones asociadas a la licencia, permitiéndole la identificación, autenticación y consulta al conductor y a las autoridades en el marco de sus competencias, sin costo alguno. El Ministerio de Transporte garantizará la interoperabilidad, firma digital y consulta con todos los sistemas de información que lo requieran.</i></p> <p><i>Parágrafo 1°.</i> Las autoridades de tránsito, organismos de tránsito y agentes de tránsito deberán dar por cumplida la obligación de portar los documentos como: documento de identidad, licencia de conducción, licencia de tránsito, seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) y certificado de revisión técnico mecánica y de gases, mediante la consulta en los Sistemas de Información establecidos por la autoridad de tránsito competente, sin que sea exigible su presentación en físico.</p>	
<p>Parágrafo 2°. Dentro de seis (6) meses contados a partir de la entrada en vigencia de la presente Ley, el Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte reglamentará la expedición y presentación de la licencia de conducción digital y modificará la ficha técnica del formato único nacional para ese propósito.</p> <p>Parágrafo 3°. La reglamentación de la licencia de conducción digital deberá cumplir los requisitos establecidos por el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, que se encuentran contenidos en el Título 20 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1078 de 2015, y demás normas que las complementen o sustituyan.</p> <p>Parágrafo 4° Las autoridades encargadas de la tramitación, expedición y/o renovación de la licencia de conducir digital, deberán integrar la Licencia de Conducir digital a los Servicios Ciudadanos Digitales."</p> <p>Artículo 2°. Modifíquese el parágrafo del artículo</p>	<p><i>Parágrafo 2°.</i> Dentro de seis (6) meses contados a partir de la entrada en vigencia de la presente Ley, el Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte reglamentará la expedición y presentación de la licencia de conducción digital y modificará la ficha técnica del formato único nacional para ese propósito.</p> <p><i>Parágrafo 3°.</i> La reglamentación de la licencia de conducción digital deberá cumplir los requisitos establecidos por el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, que se encuentran contenidos en el Título 20 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1078 de 2015, y demás normas que las complementen o sustituyan.</p> <p><i>Parágrafo 4°</i> Las autoridades encargadas de la tramitación, expedición y/o renovación de la licencia de conducir digital, deberán integrar la Licencia de Conducir digital a los Servicios Ciudadanos Digitales."</p> <p><i>Artículo 2°.</i> Modifíquese el parágrafo <u>único</u> del artículo 26 de la Ley 769</p>	<p>Se ajusta redacción para mayor claridad del alcance de la modificación.</p>	<p>26 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>Artículo 26°. Causales de Suspensión o Cancelación. La licencia de conducción se suspenderá: (...)</p> <p>Parágrafo. La suspensión o cancelación de la Licencia de Conducción implica la entrega obligatoria del documento a la autoridad de tránsito competente para imponer la sanción por el periodo de la suspensión o a partir de la cancelación de ella y su trámite equivalente frente a la Licencia de Conducción en formato digital, de acuerdo con la reglamentación que expida el Gobierno Nacional.</p> <p>La resolución de la autoridad de tránsito que establezca la responsabilidad e imponga la suspensión o cancelación de la licencia de conducción, deberá contener la prohibición expresa al infractor de conducir vehículos automotores durante el tiempo que se le suspenda o cancele la licencia.</p> <p>La notificación de la suspensión o cancelación de la licencia de</p>	<p>de 2002, el cual quedará así:</p> <p>Artículo 26°. Causales de Suspensión o Cancelación. La licencia de conducción se suspenderá: (---)</p> <p>Parágrafo. La suspensión o cancelación de la Licencia de Conducción implica la entrega obligatoria del documento a la autoridad de tránsito competente para imponer la sanción por el periodo de la suspensión o a partir de la cancelación de ella y su trámite equivalente frente a la Licencia de Conducción en formato digital, de acuerdo con la reglamentación que expida el Gobierno Nacional.</p> <p>La resolución de la autoridad de tránsito que establezca la responsabilidad e imponga la suspensión o cancelación de la licencia de conducción, deberá contener la prohibición expresa al infractor de conducir vehículos automotores durante el tiempo que se le suspenda o cancele la licencia.</p> <p>La notificación de la suspensión o cancelación de la licencia de</p>	

<p>conducción, se realizará de conformidad con las disposiciones aplicables del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.</p> <p>Una vez se encuentre en firme la resolución de la autoridad de tránsito mediante la cual cancela la licencia de conducción, por las causales previstas en los numerales 6° y 7° de este artículo, se compulsarán copias de la actuación administrativa a la Fiscalía General de la Nación, para lo de su competencia.</p> <p>Transcurridos veinticinco (25) años desde la cancelación, el conductor podrá volver a solicitar una nueva licencia de conducción.</p> <p>Artículo 3°. Modifíquese el parágrafo 2 del artículo 152 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>Artículo 152°. Sanciones y grados de alcoholemia.</p> <p>(...)</p> <p>Parágrafo 2°. En todos los casos enunciados, la autoridad de tránsito o quien haga sus veces, al</p>	<p><i>conducción, se realizará de conformidad con las disposiciones aplicables del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.</i></p> <p><i>Una vez se encuentre en firme la resolución de la autoridad de tránsito mediante la cual cancela la licencia de conducción, por las causales previstas en los numerales 6° y 7° de este artículo, se compulsarán copias de la actuación administrativa a la Fiscalía General de la Nación, para lo de su competencia.</i></p> <p><i>Transcurridos veinticinco (25) años desde la cancelación, el conductor podrá volver a solicitar una nueva licencia de conducción.</i></p> <p>Artículo 3°. Modifíquese el parágrafo 2 del artículo 152 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>Artículo 152°. Sanciones y grados de alcoholemia.</p> <p>(...)</p> <p><i>Parágrafo 2°. En todos los casos enunciados, la autoridad de tránsito o quien haga sus veces, al</i></p>	<p>Se ajusta redacción para mayor claridad del alcance de la modificación.</p>
<p>cualquiera de las siguientes infracciones: B.1. Conducir un vehículo sin presentar la licencia de conducción en formato físico o digital.</p> <p>Artículo 5°. Modifíquese el artículo 15 de la Ley 1005 de 2006, el cual quedará así:</p> <p>Artículo 15°. Competencia y fijación de los derechos de tránsito. Corresponde a las Asambleas Departamentales, Concejos Municipales o Distritales, de conformidad con el artículo 338 de la Carta Política y el artículo 168 de la Ley 769 de 2002, fijar el sistema y método para determinar las tarifas por los derechos de tránsito que se realizan en los Organismos de Tránsito ante el Registro Único Nacional de Tránsito -RUNT.</p> <p>Las tarifas por los derechos de tránsito estarán basadas en un estudio económico sobre los costos del servicio con indicadores de eficiencia, eficacia y economía, en el cual, se deberá incluir por concepto de los costos inherentes a la facultad que tiene el Ministerio de</p>	<p>cualquiera de las siguientes infracciones: B.1. Conducir un vehículo sin presentar la licencia de conducción en formato físico o digital.</p> <p>Artículo 5°. Modifíquese el artículo 15 de la Ley 1005 de 2006, el cual quedará así:</p> <p>Artículo 15°. Competencia y fijación de los derechos de tránsito. Corresponde a las Asambleas Departamentales, Concejos Municipales o Distritales, de conformidad con el artículo 338 de la Carta Política y el artículo 168 de la Ley 769 de 2002, fijar el sistema y método para determinar las tarifas por los derechos de tránsito que se realizan en los Organismos de Tránsito ante el Registro Único Nacional de Tránsito -RUNT.</p> <p><i>Las tarifas por los derechos de tránsito estarán basadas en un estudio económico sobre los costos del servicio con indicadores de eficiencia, eficacia y economía, en el cual, se deberá incluir por concepto de los costos inherentes a la facultad que tiene el Ministerio de</i></p>	<p>Sin modificaciones</p>
<p>momento de realizar la orden de comparendo procederá a realizar la retención preventiva de la licencia de conducción, y su trámite equivalente frente a la Licencia de Conducción en formato digital, de acuerdo con la reglamentación que expida el Gobierno Nacional, la cual se mantendrá hasta tanto quede en firme el acto administrativo que decide sobre la responsabilidad contravencional. La retención y su trámite equivalente frente a la Licencia de Conducción en formato digital, deberá registrarse de manera inmediata en el RUNT.</p> <p>Artículo 4°. Modifíquese el artículo 131 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>Artículo 131°. Multas. Los infractores de las normas de tránsito serán sancionados con la imposición de multas, de acuerdo con el tipo de infracción así: (...)</p> <p>B. Será sancionado con multa equivalente a ocho (8) salarios mínimos legales diarios vigentes (SMLDV) el conductor y/o propietario de un vehículo automotor que incurra en</p>	<p><i>momento de realizar la orden de comparendo procederá a realizar la retención preventiva de la licencia de conducción, y su trámite equivalente frente a la Licencia de Conducción en formato digital, de acuerdo con la reglamentación que expida el Gobierno Nacional, la cual se mantendrá hasta tanto quede en firme el acto administrativo que decide sobre la responsabilidad contravencional. La retención y su trámite equivalente frente a la Licencia de Conducción en formato digital, deberá registrarse de manera inmediata en el RUNT.</i></p> <p>Artículo 4°. Modifíquese el literal B1 del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>Artículo 131°. Multas. Los infractores de las normas de tránsito serán sancionados con la imposición de multas, de acuerdo con el tipo de infracción así: (...)</p> <p>B. Será sancionado con multa equivalente a ocho (8) salarios mínimos legales diarios vigentes (SMLDV) el conductor y/o propietario de un vehículo automotor que incurra en</p>	<p>Se ajusta redacción para mayor claridad del alcance de la modificación.</p>
<p>Transporte de asignar series, códigos y rangos de las especies venales correspondientes a licencia de tránsito, placa única nacional, tarjeta de registro y licencia de conducción, el equivalente a 0,70 Unidades de Valor Tributario (UVT) por la generación o modificación de una especie venal de tránsito, independientemente que se realice de manera individual o conjunta en una sola solicitud.</p> <p>El ciudadano deberá cancelar esta tarifa a través de los medios dispuestos para tal fin a favor del Ministerio de Transporte.</p> <p>El titular de una licencia de conducción expedida antes de la entrada en vigencia de la presente ley podrá solicitar la expedición de la licencia de conducción digital asumiendo los costos a los que hubiere lugar.</p> <p>Parágrafo Transitorio. El valor que le corresponde al Ministerio de Transporte establecido en el presente artículo se debe transferir a partir del 1 de enero de 2023 y a través de los medios dispuestos para tal fin,</p>	<p><i>Transporte de asignar series, códigos y rangos de las especies venales correspondientes a licencia de tránsito, placa única nacional, tarjeta de registro y licencia de conducción, el equivalente a 0,70 Unidades de Valor Tributario (UVT) por la generación o modificación de una especie venal de tránsito, independientemente que se realice de manera individual o conjunta en una sola solicitud.</i></p> <p><i>El ciudadano deberá cancelar esta tarifa a través de los medios dispuestos para tal fin a favor del Ministerio de Transporte.</i></p> <p><i>El titular de una licencia de conducción expedida antes de la entrada en vigencia de la presente ley podrá solicitar la expedición de la licencia de conducción digital asumiendo los costos a los que hubiere lugar.</i></p> <p>Parágrafo Transitorio. <i>El valor que le corresponde al Ministerio de Transporte establecido en el presente artículo se debe transferir a partir del 1 de enero de 2023 y a través de los medios dispuestos para tal fin,</i></p>	<p></p>

<p>mientras tanto se continuará transfiriendo el porcentaje del 35% establecido en el artículo 15 de la Ley 1005 de 2006, debiendo liquidarse y cancelarse al momento de hacer el trámite y serán girados por el organismo de tránsito a más tardar el 30 de cada mes.</p>	<p>mientras tanto se continuará transfiriendo el porcentaje del 35% establecido en el artículo 15 de la Ley 1005 de 2006, debiendo liquidarse y cancelarse al momento de hacer el trámite y serán girados por el organismo de tránsito a más tardar el 30 de cada mes.</p>	
<p>El Ministerio de Transporte podrá suscribir acuerdos de pago por las sumas que se le adeuden por el porcentaje o valor que le corresponde de los derechos de tránsito de que trata el artículo 15 de la Ley 1005 de 2006, conforme las disposiciones legales vigentes que regulen la materia.</p>	<p>El Ministerio de Transporte podrá suscribir acuerdos de pago por las sumas que se le adeuden por el porcentaje o valor que le corresponde de los derechos de tránsito de que trata el artículo 15 de la Ley 1005 de 2006, conforme las disposiciones legales vigentes que regulen la materia.</p>	
<p>Artículo 6°. Vigencia. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.</p>	<p>Artículo 6°. Vigencia. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias</p>	Sin modificaciones

VII. PROPOSICIÓN

Con base en las anteriores consideraciones, de manera atenta me permito presentar ponencia positiva, con modificaciones, solicitándole a la Honorable Comisión Sexta Constitucional Permanente del Senado de la República, dar primer debate y aprobar el Proyecto de Ley No. 059 de 2023 Senado "Por medio del cual se reglamenta la presentación de la licencia de conducción digital y se dictan otras disposiciones".

Atentamente,



GUSTAVO ADOLFO MORENO HURTADO
Senador de la República.

Parágrafo 1°. Las autoridades de tránsito, organismos de tránsito y agentes de tránsito deberán dar por cumplida la obligación de portar los documentos como: documento de identidad, licencia de conducción, licencia de tránsito, seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) y certificado de revisión técnico mecánica y de gases, mediante la consulta en los Sistemas de Información establecidos por la autoridad de tránsito competente, sin que sea exigible su presentación en físico.

Parágrafo 2°. Dentro de seis (6) meses contados a partir de la entrada en vigencia de la presente Ley, el Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte reglamentará la expedición y presentación de la licencia de conducción digital y modificará la ficha técnica del formato único nacional para ese propósito.

Parágrafo 3°. La reglamentación de la licencia de conducción digital deberá cumplir los requisitos establecidos por el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, que se encuentran contenidos en el Título 20 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1078 de 2015, y demás normas que las complementen o sustituyan.

Parágrafo 4° Las autoridades encargadas de la tramitación, expedición y/o renovación de la licencia de conducir digital, deberán integrar la Licencia de Conducir digital a los Servicios Ciudadanos Digitales."

Artículo 2°. Modifíquese el parágrafo único del artículo 26 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

"Parágrafo. La suspensión o cancelación de la Licencia de Conducción implica la entrega obligatoria del documento a la autoridad de tránsito competente para imponer la sanción por el periodo de la suspensión o a partir de la cancelación de ella y su trámite equivalente frente a la Licencia de Conducción en formato digital, de acuerdo con la reglamentación que expida el Gobierno Nacional.

La resolución de la autoridad de tránsito que establezca la responsabilidad e imponga la suspensión o cancelación de la licencia de conducción, deberá contener la prohibición expresa al infractor de conducir vehículos automotores durante el tiempo que se le suspenda o cancele la licencia.

La notificación de la suspensión o cancelación de la licencia de conducción, se realizará de conformidad con las disposiciones aplicables del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

Una vez se encuentre en firme la resolución de la autoridad de tránsito mediante la cual cancela la licencia de conducción, por las causales previstas en los numerales 6° y 7° de este artículo, se compulsarán copias de la actuación administrativa a la Fiscalía General de la Nación, para lo de su competencia.

Transcurridos veinticinco (25) años desde la cancelación, el conductor podrá volver a solicitar una nueva licencia de conducción."

TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE EN SENADO

PROYECTO DE LEY N° 031 DE 2023 SENADO

"POR MEDIO DE LA CUAL SE IMPLEMENTA LA LICENCIA DE CONDUCCIÓN DIGITAL Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"

EL CONGRESO DE COLOMBIA

DECRETA:

Artículo 1°. Modifíquese el artículo 17 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

"Artículo 17°. Otorgamiento. La licencia de conducción será otorgada por primera vez a quien cumpla con todos los requisitos descritos en el artículo 19 de este código, por la entidad pública o privada autorizada para el efecto por el organismo de tránsito en su respectiva jurisdicción.

El formato de la licencia de conducción será único nacional, de conformidad con la ficha técnica que establezca el Ministerio de Transporte, incorporando como mínimo el nombre completo del conductor, fotografía, número del documento de identificación, huella y tipo de sangre, fecha de nacimiento, categorías autorizadas, restricciones, fechas de expedición y de vencimiento y organismo de tránsito que la expidió.

Dentro de las características técnicas que contendrán las licencias de conducción se incluirán, entre otros, un código de barras bidimensional, magnético u óptico con los datos del registro y un holograma de seguridad. Las licencias de conducción deberán permitir al organismo de tránsito confrontar la identidad del respectivo titular de conformidad con las normas de ley vigentes sobre la materia, sin costo alguno.

Además de la entrega de su licencia física, el conductor al que se le otorgue, renueve o recategorice su licencia, podrá solicitar la expedición adicional de la licencia de conducción digital sin costo adicional, la cual contendrá todos los datos registrados por el conductor, entre ellos su dirección de domicilio y notificaciones. La licencia digital tendrá los mismos efectos legales que la licencia física y deberá ser aceptada por los cuerpos de control, y podrá ser presentada desde cualquier dispositivo tecnológico portátil.

La licencia de conducción digital deberá guardar el registro de las sanciones y demás anotaciones asociadas a la licencia, permitiéndole la identificación, autenticación y consulta al conductor y a las autoridades en el marco de sus competencias, sin costo alguno. El Ministerio de Transporte garantizará la interoperabilidad, firma digital y consulta con todos los sistemas de información que lo requieran.

Artículo 3°. Modifíquese el parágrafo 2 del artículo 152 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

"Parágrafo 2°. En todos los casos enunciados, la autoridad de tránsito o quien haga sus veces, al momento de realizar la orden de comparendo procederá a realizar la retención preventiva de la licencia de conducción, y su trámite equivalente frente a la Licencia de Conducción en formato digital, de acuerdo con la reglamentación que expida el Gobierno Nacional, la cual se mantendrá hasta tanto quede en firme el acto administrativo que decide sobre la responsabilidad contravencional. La retención y su trámite equivalente frente a la Licencia de Conducción en formato digital, deberá registrarse de manera inmediata en el RUNT."

Artículo 4°. Modifíquese el literal B1 del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

"B.1. Conducir un vehículo sin presentar la licencia de conducción en formato físico o digital."

Artículo 5°. Modifíquese el artículo 15 de la Ley 1005 de 2006, el cual quedará así:

"Artículo 15°. Competencia y fijación de los derechos de tránsito. Corresponde a las Asambleas Departamentales, Concejos Municipales o Distritales, de conformidad con el artículo 338 de la Carta Política y el artículo 168 de la Ley 769 de 2002, fijar el sistema y método para determinar las tarifas por los derechos de tránsito que se realizan en los Organismos de Tránsito ante el Registro Único Nacional de Tránsito -RUNT.

Las tarifas por los derechos de tránsito estarán basadas en un estudio económico sobre los costos del servicio con indicadores de eficiencia, eficacia y economía, en el cual, se deberá incluir por concepto de los costos inherentes a la facultad que tiene el Ministerio de Transporte de asignar series, códigos y rangos de las especies venales correspondientes a licencia de tránsito, placa única nacional, tarjeta de registro y licencia de conducción, el equivalente a 0,70 Unidades de Valor Tributario (UVT) por la generación o modificación de una especie venal de tránsito, independientemente que se realice de manera individual o conjunta en una sola solicitud.

El ciudadano deberá cancelar esta tarifa a través de los medios dispuestos para tal fin a favor del Ministerio de Transporte.

El titular de una licencia de conducción expedida antes de la entrada en vigencia de la presente ley podrá solicitar la expedición de la licencia de conducción digital asumiendo los costos a los que hubiere lugar.

Parágrafo Transitorio. El valor que le corresponde al Ministerio de Transporte establecido en el presente artículo se debe transferir a partir del 1 de enero de 2023 y a través de los medios dispuestos para tal fin, mientras tanto se continuará transfiriendo el porcentaje del 35% establecido en el artículo 15 de la Ley 1005 de 2006, debiendo liquidarse y cancelarse al momento de hacer el trámite y serán girados por el organismo de tránsito a más tardar el 30 de cada mes.

El Ministerio de Transporte podrá suscribir acuerdos de pago por las sumas que se le adeuden por el porcentaje o valor que le corresponde de los derechos de tránsito de que trata el artículo 15 de la Ley 1005 de 2006, conforme las disposiciones legales vigentes que regulen la materia."

Artículo 6°. Vigencia. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

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

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

Bogotá D.C., 31 de octubre de 2023.

DOCTOR
JORGE ELIECER LAVERDE VARGAS
SECRETARIO COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE
SENADO DE LA REPÚBLICA
E. S. D.

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

En cumplimiento de la designación hecha por la Mesa Directiva de la Comisión Sexta Constitucional Permanente del Senado de la República y conforme a lo establecido en el artículo 156 de la Ley 5 de 1992, presento informe de ponencia para el primer debate del proyecto de ley de la referencia.

Atentamente,


JULIO ALBERTO ELÍAS VIDAL
SENADOR DE LA REPÚBLICA

asistido, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados (tales como los monociclos eléctricos y segway). 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 presenta a consideración del Congreso de la República un proyecto de ley con el que se pretenden hacer, primordialmente, dos cosas: regular el tránsito 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 25 km/h en la ciclo-infraestructura y de 40 km/h. en las vías permitidas; uso obligatorio del casco de seguridad; y uso obligatorio de prendas reflectivas y dispositivos luminicos entre las 6 de la tarde y las 6 de la mañana.

En lo que se refiere a la promoción de estos medios de transporte: Se garantiza la importación de repuestos para estos vehículos; se extiende el beneficio existente para bicisuarios funcionarios públicos, consistente en recibir hasta 8 medios días libres remunerados al año cuando acrediten que llegan a trabajar en este tipo de vehículos; se ordena a los municipios y distritos formular e implementar periódicamente campañas para promover el uso de bicicletas con pedaleo asistido, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados como alternativas de movilidad urbana sostenible y se les faculta, en el marco de sus competencias, para otorgar beneficios para incentivar su uso; y se establece la obligación de promover estos medios 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).

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE DEL PROYECTO DE LEY 111 DE 2023 SENADO «POR MEDIO DE LA CUAL SE REGULA EL TRÁNSITO Y SE PROMUEVE EL USO DE BICICLETAS CON PEDALEO ASISTIDO, PATINETAS ELÉCTRICAS Y VEHÍCULOS AUTOEQUILIBRADOS, COMO ALTERNATIVAS DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE»

I. TRÁMITE DEL PROYECTO DE LEY

El Proyecto de Ley 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» es de iniciativa parlamentaria de mi autoría.

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

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

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

Una vez recibidos los referidos conceptos, serán enviados a la Comisión Sexta Constitucional Permanente del Senado de la República para el trámite pertinente y el conocimiento de los senadores.

II. 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 con pedaleo

III. CONTENIDO Y JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO DE LEY

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

El **ARTÍCULO PRIMERO** establece el objeto de la ley; el cual abarca dos aspectos, que se describen en dos numerales. De una parte, regular el tránsito de bicicletas con pedaleo asistido, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados; 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.

Una bicicleta con pedaleo asistido 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

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

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

<p>o alcanza una velocidad específica. Una patineta eléctrica es un vehículo de transporte personal impulsado por un motor eléctrico, con una plataforma montada sobre ruedas y un manubrio para la dirección. Se define el vehículo autoequilibrado como un vehículo eléctrico que mantiene su equilibrio mediante un sistema de control auxiliar debido a su equilibrio inherentemente inestable. Bicicletas convencionales se refiere a las bicicletas según la definición en el Código Nacional de Tránsito Terrestre, siendo vehículos no motorizados de dos o más ruedas operados por pedales. Transporte personal urbano se refiere a medios individuales de movilidad en áreas urbanas, mientras que ciclo-infraestructura es el conjunto de infraestructuras viales diseñadas para bicicletas. Vías permitidas son las rutas donde está permitida la circulación de bicicletas con pedaleo asistido, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados, sin prohibiciones normativas explícitas.</p> <p>El ARTÍCULO TERCERO adiciona un artículo nuevo a la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre), introduciendo normas específicas para bicicletas con pedaleo asistido, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados. En total, se consagran 15 normas específicas:</p> <p>1. Se fija como edad mínima para su conducción dieciséis (16) años cumplidos.</p> <p>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.</p> <p>Si bien para la conducción de bicicletas con pedaleo asistido, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados (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</p> <p>³ Como se desprende del literal b) del artículo 19 de la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre), cuyo tenor reza:</p> <p>ARTÍCULO 19. REQUISITOS. <Artículo modificado por el artículo 7 de la Ley 2251 de 2022. El nuevo texto es el siguiente:> Podrá obtener una licencia de conducción para vehículos automotores quien acredite el cumplimiento de los siguientes requisitos:</p> <p>Para vehículos particulares:</p> <p>b) Tener dieciséis (16) años cumplidos.</p>	<p>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.</p> <p>2. Se establece que bicicletas con pedaleo asistido, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados no podrán movilizar a más de una persona de forma simultánea.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>3. Se circunscribe el uso de las bicicletas con pedaleo asistido, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados al perímetro urbano de los distritos y municipios; prohibiendo su tránsito por carreteras nacionales.</p> <p>Esto obedece a que estos medios de transporte están diseñados para su uso en entornos urbanos, donde las velocidades son más bajas y las distancias más cortas. En carreteras nacionales, donde las velocidades son más altas y las distancias más largas, estos vehículos pueden no ser tan seguros ni eficientes. Además, al limitar su utilización a áreas urbanas, se fomenta su uso como alternativas de transporte sostenible y ecológico en las ciudades; ayudando a reducir la congestión vehicular y la contaminación del aire en estas poblaciones, mejorando la calidad de vida de sus habitantes.</p> <p>No obstante, se exceptúan de esta norma 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. Considerando así la gran similitud que</p>
<p>tiene la bicicleta convencional con la bicicleta con pedaleo asistido; lo que conlleva a que no se justifique hacer la distinción en este aspecto.</p> <p>Por último, en este punto se establece que el uso de bicicletas con pedaleo asistido, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados con fines recreativos o deportivos y su tránsito por fuera del perímetro urbano deberá ajustarse a la regulación expedida por las entidades territoriales correspondientes, dentro de su jurisdicción; aclarando que en aquellos municipios o distritos en los que no haya regulación específica se aplicará la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte para el efecto.</p> <p>4. Se señala que las bicicletas con pedaleo asistido, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados no deben transitar sobre las aceras o andenes, los lugares destinados al tránsito de peatones ni por aquellas vías en donde las autoridades competentes lo prohíban.</p> <p>Es una norma que ya existe para bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos⁴, que resulta pertinente para los vehículos objeto de regulación.</p> <p>5. Las bicicletas con pedaleo asistido, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados deberán circular siempre por la ciclo-infraestructura, dando prelación a los peatones y a los ciclistas que vayan en bicicletas convencionales.</p> <p>La idea es que, tratándose de vehículos livianos de transporte unipersonal y que, en principio, están diseñados para transporte urbano (distancias más cortas y velocidades más bajas) estos vehículos hagan uso de la ciclo-infraestructura siempre que esté disponible; dando siempre prelación a ciclistas y peatones; por ser estos, actores viales más "débiles".</p> <p>6. En aquellos casos donde no exista ciclo-infraestructura podrán transitar por las vías permitidas, ocupando el carril derecho, paralelo al andén o a la orilla, en el mismo sentido de la vía y sin utilizar las vías exclusivas para servicio público</p> <p>⁴ El inciso sexto del artículo 94 de la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre) dispone:</p> <p>ARTÍCULO 94. NORMAS GENERALES PARA BICICLETAS, TRICICLOS, MOTOCICLETAS, MOTOCICLOS Y MOTOTRICICLOS. Los conductores de bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos, estarán sujetos a las siguientes normas:</p> <p>(...)</p> <p>No deben transitar sobre las aceras, lugares destinados al tránsito de peatones y por aquellas vías en donde las autoridades competentes lo prohíban...</p>	<p>colectivo. En las vías permitidas también deberán darle prelación a los peatones y a los ciclistas que vayan en bicicletas convencionales.</p> <p>Dado que no siempre habrá ciclo-infraestructura disponible, esta norma permite a estos vehículos circular de manera segura en vías habilitadas, proporcionando una solución práctica para la movilidad en ausencia de infraestructura dedicada. Se mantiene la prelación de los ciclistas y peatones (aunque, conforme al artículo cuarto del proyecto, en este escenario las bicicletas con pedaleo asistido, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados tendrían prelación frente a vehículos más grandes y potentes).</p> <p>7. Consagración de límites de velocidad máxima. Cuando circulen por la ciclo-infraestructura la velocidad máxima permitida será de 25 km/h y cuando lo hagan por las vías permitidas será de 40 km/h.</p> <p>La velocidad máxima en ciclo-infraestructura se establece en concordancia con los parágrafos 1 y 2 del artículo 95 de la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre); cuyo texto es el siguiente:</p> <p>ARTÍCULO 95. NORMAS ESPECÍFICAS PARA BICICLETAS Y TRICICLOS. <Artículo modificado por el artículo 9 de la Ley 1811 de 2016. El nuevo texto es el siguiente:> Las bicicletas y triciclos se sujetarán a las siguientes normas específicas:</p> <p>(...)</p> <p>PARÁGRAFO 1o. Los Alcaldes Municipales podrán restringir temporalmente los días domingos y festivos, el tránsito de todo tipo de vehículo automotor por las vías locales y departamentales que pasen por su jurisdicción, a efectos de promover la práctica de actividades deportivas tales como el ciclismo, el atletismo, el patinaje, las caminatas y similares, así como, la recreación y el esparcimiento de los habitantes de su jurisdicción, siempre y cuando haya una vía alterna por donde dichos vehículos puedan hacer su tránsito normal.</p> <p>PARÁGRAFO 2o. <u>La velocidad máxima de operación en las vías mientras se realicen actividades deportivas, lúdicas y/o recreativas será de 25 km/h.</u></p> <p>(Subrayado fuera de texto)</p> <p>Por otra parte, la velocidad máxima en vías permitidas se establece en concordancia con el párrafo 1 del artículo 106 de la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre); cuyo texto es el siguiente:</p>

<p>ARTÍCULO 106. LÍMITES DE VELOCIDAD EN VÍAS URBANAS Y CARRETERAS MUNICIPALES. <Artículo modificado por el artículo 12 de la Ley 2251 de 2022. El nuevo texto es el siguiente:> (...).</p> <p>PARÁGRAFO 1o. <u>Las patinetas y bicicletas eléctricas o a gasolina no podrán sobrepasar los 40Km/h.</u></p> <p>(...)</p> <p>(Subrayado fuera de texto)</p> <p>8. Cuando transiten por las vías permitidas no deben adelantar a otros vehículos por la derecha o entre vehículos que transiten por sus respectivos carriles. Siempre utilizarán el carril libre a la izquierda del vehículo a sobrepasar.</p> <p>Es, también, una norma que ya existe para bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos⁵, que resulta pertinente para los vehículos objeto de regulación.</p> <p>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 del Código Nacional de Tránsito Terrestre⁶.</p> <hr/> <p>⁵ El inciso octavo del artículo 94 de la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre) dispone:</p> <p>ARTÍCULO 94. NORMAS GENERALES PARA BICICLETAS, TRICICLOS, MOTOCICLETAS, MOTOCICLOS Y MOTOTRICICLOS. Los conductores de bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos, estarán sujetos a las siguientes normas:</p> <p>(...)</p> <p>No deben adelantar a otros vehículos por la derecha o entre vehículos que transiten por sus respectivos carriles. Siempre utilizarán el carril libre a la izquierda del vehículo a sobrepasar.</p> <p>⁶ El artículo 67 de la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre) establece:</p> <p>ARTÍCULO 67. UTILIZACIÓN DE SEÑALES. Todo conductor está obligado a utilizar las señales direccionales de su vehículo para dar un giro o para cambiar de carril. Sólo en caso de emergencia, y ante la imposibilidad de utilizar las señales direccionales, deberá utilizar las siguientes señales manuales:</p> <p>Para cruzar a la izquierda o cambio de carril sacará el brazo izquierdo y lo extenderá horizontalmente.</p> <p>Para indicar cruce a la derecha, cambio de carril, sacará el brazo izquierdo formando escuadra con la mano hacia arriba.</p>	<p>Esta norma específica es necesaria ya que cuando lo vehículos objeto de regulación circulan por las vías permitidas es necesario que anuncien los giros o cambios de carril bien sea con las señales direccionales, si el vehículo cuenta con ellas, o si no las tiene, se usen las señales manuales que establece el propio Código Nacional de Tránsito Terrestre. Esto con el propósito de evitar accidentes o colisiones producidas por maniobras imprevistas para los demás actores de la vía, que involucran el cambio de dirección o la invasión de un carril distinto de aquel por el que se va.</p> <p>También se trata de una obligación que existe para para bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos⁷.</p> <p>10. Deben respetar las señales y normas de tránsito de la ciclo-infraestructura y de las vías permitidas.</p> <p>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 las bicicletas con pedaleo asistido, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados sin que sea necesario enlistarlas todas en este artículo (Piénsese, por ejemplo, en tener que detenerse ante la luz roja de un semáforo o una señal de "PARE" en una intersección).</p> <p>11. Para circular, los conductores deberán utilizar siempre un casco de seguridad que cumpla con las características definidas por el Ministerio de</p> <hr/> <p>Para indicar reducción de velocidad o detención del vehículo, sacará el brazo izquierdo formando escuadra con la mano hacia abajo.</p> <p>PARÁGRAFO 1o. En carreteras o vías rápidas, la indicación intermitente de la señal direccional deberá ponerse por lo menos con sesenta (60) metros de antelación al giro, y en zonas urbanas, por lo menos con treinta (30) metros de antelación.</p> <p>PARÁGRAFO 2o. El conductor deberá detener el vehículo para indicar al peatón con una señal de mano que tiene preferencia al paso de la vía, siempre y cuando esté cruzando por una zona demarcada en vías de baja velocidad.</p> <hr/> <p>⁷ El inciso noveno del artículo 94 de la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre) reza:</p> <p>ARTÍCULO 94. NORMAS GENERALES PARA BICICLETAS, TRICICLOS, MOTOCICLETAS, MOTOCICLOS Y MOTOTRICICLOS. Los conductores de bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos, estarán sujetos a las siguientes normas:</p> <p>(...)</p> <p>Deben usar las señales manuales detalladas en el artículo 69 de este código.</p>
<p>Transporte. El incumplimiento de esta disposición dará lugar a la inmovilización del vehículo.</p> <p>El uso del casco es una norma que, como otras relacionadas en este artículo, ya existe para bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos⁸; siendo pertinente para los vehículos objeto de regulación.</p> <p>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.</p> <p>12. Los conductores de estos tipos de vehículos deben vestir prendas reflectivas de identificación que deben ser visibles cuando se conduzca entre las 18:00 y las 6:00 horas del día siguiente.</p> <p>De igual forma, norma en similar sentido existe para bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos⁹; siendo pertinente para los vehículos objeto de regulación. No obstante, se cambian las expresiones "chalecos o chaquetas reflectivas" por la de "prendas reflectivas"; para que de esta manera se cumpla la disposición siempre y cuando se lleven otro tipo de prendas disponibles en el mercado que cumplen la misma función.</p> <hr/> <p>⁸ Los incisos décimo y undécimo del artículo 94 de la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre) establecen:</p> <p>ARTÍCULO 94. NORMAS GENERALES PARA BICICLETAS, TRICICLOS, MOTOCICLETAS, MOTOCICLOS Y MOTOTRICICLOS. Los conductores de bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos, estarán sujetos a las siguientes normas:</p> <p>(...)</p> <p>Los conductores y los acompañantes cuando hubieren, deberán utilizar casco de seguridad, de acuerdo como fue el Ministerio de Transporte.</p> <p>La no utilización del casco de seguridad cuando corresponda dará lugar a la inmovilización del vehículo.</p> <p>⁹ El inciso tercero del artículo 94 de la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre) señala:</p> <p>ARTÍCULO 94. NORMAS GENERALES PARA BICICLETAS, TRICICLOS, MOTOCICLETAS, MOTOCICLOS Y MOTOTRICICLOS. Los conductores de bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos, estarán sujetos a las siguientes normas:</p> <p>(...)</p> <p>Los conductores de estos tipos de vehículos y sus acompañantes deben vestir chalecos o chaquetas reflectivas de identificación que deben ser visibles cuando se conduzca entre las 18:00 y las 6:00 horas del día siguiente, y siempre que la visibilidad sea escasa.</p>	<p>13. Cuando transiten entre las 18:00 y las 6:00 horas del día siguiente, los vehículos deben llevar dispositivos en la parte delantera que proyecten luz blanca, y en la parte trasera que proyecten o reflejten luz roja.</p> <p>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.</p> <p>Además, como ocurre con varias de las normas especiales enlistadas, se trata de una norma que ya existe para otro tipo de vehículos (bicicletas y triciclos)¹⁰ y que es pertinente, también, para bicicletas con pedaleo asistido, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados.</p> <p>14. No podrán transportar objetos que disminuyan la visibilidad, que incomoden la conducción o que constituyan un peligro para los demás actores de la vía.</p> <p>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.</p> <p>15. No se podrán conducir en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias psicoactivas. El incumplimiento de esta disposición dará lugar a la inmovilización del vehículo.</p> <p>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.</p> <hr/> <p>¹⁰ El numeral 5 del artículo 95 de la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre) establece:</p> <p>ARTÍCULO 95. NORMAS ESPECÍFICAS PARA BICICLETAS Y TRICICLOS. <Artículo modificado por el artículo 9 de la Ley 1811 de 2016. El nuevo texto es el siguiente:> Las bicicletas y triciclos se sujetarán a las siguientes normas específicas:</p> <p>5. Cuando circulen en horas nocturnas, deben llevar dispositivos en la parte delantera que proyecten luz blanca, y en la parte trasera que refleje luz roja.</p>

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

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

Reconociéndolos como actores viales más vulnerables, se incluye a los usuarios de bicicletas con pedaleo asistido, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados 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, si 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 QUINTO** modifica el artículo 60 de la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre) así:

ARTÍCULO VIGENTE	ARTÍCULO MODIFICADO
ARTÍCULO 60. OBLIGATORIEDAD DE TRANSITAR POR LOS CARRILES DEMARCADOS. <Artículo modificado por el artículo 17 de la Ley 1811 de 2016. El nuevo texto es el siguiente:> Los vehículos deben transitar, obligatoriamente, por sus respectivos carriles, dentro de las líneas de demarcación, y atravesarlos solamente para efectuar maniobras de adelantamiento o de cruce.	ARTÍCULO 60. OBLIGATORIEDAD DE TRANSITAR POR LOS CARRILES DEMARCADOS. Los vehículos deben transitar, obligatoriamente, por sus respectivos carriles, dentro de las líneas de demarcación, y atravesarlos solamente para efectuar maniobras de adelantamiento o de cruce.
PARÁGRAFO 1o. Los conductores no podrán transitar con vehículo automotor o	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.

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 con pedaleo asistido, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados. Haciendo las distinciones pertinentes, si hay lugar a ellas, dependiendo del tipo de vehículo.

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

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

... (i) la promoción del uso de bicicletas 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.

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.

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

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

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 el adelantamiento de un ciclista a una distancia no menor de un metro con cincuenta centímetros (1.50 metros) del mismo.

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

PARÁGRAFO 3°. Todo conductor de vehículo automotor deberá realizar el la maniobra de adelantamiento de un ciclista, 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) ~~del mismo de estos~~.

Se incluye a los usuarios de bicicletas con pedaleo asistido, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados entre los vehículos que deben ser adelantados por los automotores a una distancia no menor de un metro con cincuenta centímetros (1.50 metros). Esto, con el propósito de protegerlos y hacerlos beneficiarios de una prerrogativa legal que actualmente solo tienen los ciclistas.

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

1. Condiciones y características técnicas para que las bicicletas con pedaleo asistido, las patinetas eléctricas 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 o deportivos de bicicletas con pedaleo asistido, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados.
3. El tránsito por fuera del perímetro urbano de bicicletas con pedaleo asistido, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados.
4. Características técnicas para que las bicicletas con pedaleo asistido, las patinetas eléctricas y los vehículos autoequilibrados puedan ser usados como medios

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

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

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

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

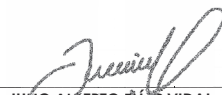
ARTÍCULO 11. Todas las empresas importadoras de vehículos eléctricos o híbridos deben garantizar el importe de autopartes y repuestos para los vehículos de estas características. El Gobierno nacional a través del Ministerio de Transporte y el Ministerio de Comercio reglamentarán la medida.

<p>En el ARTÍCULO OCTAVO se hace una remisión al artículo 5 de la Ley 1811 de 2016 (Por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el Código Nacional de Tránsito), cuyo tenor reza:</p> <p>ARTÍCULO 5o. INCENTIVO DE USO PARA FUNCIONARIOS PÚBLICOS. Los funcionarios públicos recibirán medio día laboral libre remunerado por cada 30 veces que certifiquen haber llegado a trabajar en bicicleta.</p> <p>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 bicicleta y las condiciones para recibir el día libre remunerado.</p> <p>PARÁGRAFO 2o. Los funcionarios públicos beneficiados por la presente ley podrán recibir hasta 8 medios días remunerados al año.</p> <p>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.</p> <p>Se establece que el aludido incentivo será aplicable también a los funcionarios que certifiquen haber llegado a trabajar en bicicletas con pedaleo asistido, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados. Otorgando, también, (en el párrafo) el término de un año para que las entidades públicas ajusten los actos administrativos correspondientes.</p> <p>En el ARTÍCULO NOVENO se adoptan diversas medidas para promover el uso de bicicletas con pedaleo asistido, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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. <p>Es importante destacar el énfasis en la autonomía administrativa de las entidades territoriales (consagrado en el artículo 1 de la Constitución Política¹³) y la disponibilidad presupuestal que incluyen en esta media.</p> <p>¹³ El artículo 1 de la Constitución Política establece:</p>	<p>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.</p> <ul style="list-style-type: none"> • En el mismo sentido, se faculta expresamente a los municipios y distritos para que, conforme a sus competencias, otorguen beneficios para incentivar el uso de bicicletas con pedaleo asistido, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados. • Se hace una remisión al artículo 18 de la Ley 1811 de 2016 (Por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el Código Nacional de Tránsito)¹⁴, introduciendo de manera expresa el deber de promoverse el uso de bicicletas con pedaleo asistido, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados, como alternativas de movilidad urbana sostenible, en los eventos de la Semana Nacional de la Movilidad Sostenible. <p>Finalmente, el ARTÍCULO DÉCIMO corresponde a la vigencia y derogatorias. Establece el inicio de su vigencia a partir de la promulgación y deroga los artículos 14 y 17 de la Ley 1811 de 2016 (Por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el Código Nacional de Tránsito); deroga, también, todas las disposiciones que le sean contrarias.</p> <p>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</p> <p>ARTÍCULO 1o. Colombia es un Estado social de derecho, organizado en forma de República unitaria, descentralizada, con autonomía de sus entidades territoriales, democrática, participativa y pluralista, fundada en el respeto de la dignidad humana, en el trabajo y la solidaridad de las personas que la integran y en la prevalencia del interés general.</p> <p>(Subrayado fuera de texto)</p> <p>¹⁴ En el artículo 18 de la Ley 1811 de 2016 (Por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el Código Nacional de Tránsito) se establece:</p> <p>ARTÍCULO 18. SEMANA NACIONAL DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE. El Ministerio de Transporte, el Ministerio de Medio Ambiente, el Ministerio de Salud y Deporte promoverán en el país la celebración de exposiciones y actividades, organizarán anualmente una Semana Nacional de la Movilidad Sostenible, con ferias, exposiciones y otros actos culturales que se celebrarán en las principales ciudades y poblaciones del país. Cuando lo considere de interés nacional, colaborarán las demás entidades de índole nacional o local que se estimen necesarias para tal fin.</p>
<p>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.</p> <p>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.</p> <p style="text-align: center;">IV. CIRCUNSTANCIAS O EVENTOS QUE PODRÍAN GENERAR UN CONFLICTO DE INTERÉS</p> <p>El inciso primero del artículo 291 de la Ley 5 de 1992, modificado por el artículo 3 de la Ley 2003 de 2019, dispone:</p> <p>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 Congreso pueda encontrar.</p> <p>A su vez, el artículo 286 de la Ley 5 de 1992, modificado por el artículo 1 de la Ley 2003 de 2019, regula el régimen de conflicto de interés de los congresistas en los siguientes términos:</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>Para todos los efectos se entiende que no hay conflicto de interés en las siguientes circunstancias:</p> <p>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.</p> <p>b) Cuando el beneficio podría o no configurarse para el congresista en el futuro.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>e) <Literal INEXEQUIBLE></p> <p>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.</p> <p>PARÁGRAFO 1o. 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.</p> <p>PARÁGRAFO 2o. 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.</p> <p>PARÁGRAFO 3o. Igualmente se aplicará el régimen de conflicto de intereses para todos y cada uno de los actores que presenten, discutan o participen de cualquier iniciativa legislativa, conforme al artículo 140 de la Ley 5 de 1992.</p>

<p>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:</p> <p>No cualquier interés configura la causal de desinversión en comento, pues se sabe que sólo lo será aquél del que se pueda predicar que es directo, esto es, que per se el alegado beneficio, provecho o utilidad encuentre su fuente en el asunto que fue conocido por el legislador; particular, que el mismo sea específico o personal, bien para el congresista o quienes se encuentren relacionados con él; y actual o inmediato, que 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.</p> <p>Teniendo en cuenta lo anterior y toda vez que el proyecto fomenta el uso de bicicletas con pedaleo asistido, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados, se estima que el presente proyecto de ley podría generar conflicto de interés, para su discusión y votación, a aquellos congresistas que directamente o que su cónyuge, compañero o compañera permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil, obtengan beneficio debido a su participación en la importación o comercialización de los mencionados vehículos.</p> <p>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 exige al congresista de identificar causales en las que pueda estar inmerso.</p> <p style="text-align: center;">V. IMPACTO FISCAL</p> <p>El artículo 7 de la Ley 819 de 2003 dispone:</p> <p>ARTÍCULO 7o. 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.</p> <p>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.</p>	<p>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.</p> <p>Los proyectos de ley de iniciativa gubernamental, que planteen un gasto adicional o una reducción de ingresos, deberá contener la correspondiente fuente sustitutiva por disminución de gasto o aumentos de ingresos, lo cual deberá ser analizado y aprobado por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público.</p> <p>En las entidades territoriales, el trámite previsto en el inciso anterior será surtido ante la respectiva Secretaría de Hacienda o quien haga sus veces.</p> <p>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:</p> <p>35. Ciertamente, dadas las condiciones actuales en que se desempeña el Congreso de la República, admitir que el art. 7º 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.</p> <p>Por una parte, los requisitos contenidos en el artículo presuponen que los congresistas – o las bancadas – tengan los conocimientos y herramientas suficientes para estimar los costos fiscales de una iniciativa legal, para determinar la fuente con la que podrían financiarse y para valorar sus proyectos frente al Marco Fiscal de Mediano Plazo. En la realidad, aceptar que las condiciones establecidas en el art. 7º 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.</p> <p>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</p>									
<p>el orden de prioridad para hacerlo. Con ello adquiriría el poder de determinar la agenda legislativa, en desmedro de la autonomía del Congreso.</p> <p>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</p> <p>36. Por todo lo anterior, la Corte considera que los primeros tres incisos del art. 7º 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.</p> <p>Es decir, el mencionado artículo debe interpretarse en el sentido de que su fin es obtener que las leyes que se dicten tengan en cuenta las realidades macroeconómicas, pero sin crear barreras insalvables en el ejercicio de la función legislativa ni crear un poder de veto legislativo en cabeza del Ministro de Hacienda. Y en ese proceso de racionalidad legislativa la carga principal reposa en el Ministerio de Hacienda, que es el que cuenta con los datos, los equipos de funcionarios y la experiencia en materia económica. Por lo tanto, en el caso de que los congresistas tramiten un proyecto incorporando estimativos erróneos sobre el impacto fiscal, sobre la manera de atender esos nuevos gastos o sobre la compatibilidad del proyecto con el Marco Fiscal de Mediano Plazo, le corresponde al 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.</p> <p>Por otra parte, es preciso reiterar que si el Ministerio de Hacienda no participa en el curso del proyecto durante su formación en el Congreso de la República, mal puede ello significar que el proceso legislativo se encuentra viciado por no haber tenido en cuenta las condiciones establecidas en el art. 7º 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.</p>	<p>(Subrayado y negrita fuera de texto)</p> <p>Así, atendiendo a la interpretación de la Corte Constitucional, se advierte que el proyecto fue remitido al Ministerio de Hacienda y Crédito Público para efectos de que se emita, por parte de esa cartera, un concepto sobre éste y se pronuncie sobre sus aspectos e implicaciones fiscales. Una vez recibido el referido concepto, será enviado a la Comisión Sexta Constitucional Permanente del Senado de la República para el trámite pertinente y el conocimiento de los senadores.</p> <p>En todo caso, preliminarmente, se considera que la iniciativa no tiene incidencia fiscal, en razón a que los gastos que podrían causarse no implican erogaciones del erario adicionales, sino que corresponderán a los recursos que ya estén disponibles y puedan ser destinados para el propósito correspondiente.</p> <p style="text-align: center;">VI. PLIEGO DE MODIFICACIONES</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>TEXTO DE LA INICIATIVA</th> <th>TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE</th> <th>JUSTIFICACIÓN</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td> <p>PROYECTO DE LEY 111 DE 2023 SENADO</p> <p>“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”</p> </td> <td> <p>PROYECTO DE LEY 111 DE 2023 SENADO</p> <p>“Por medio de la cual se regula el tránsito y se promueve el uso de bicicletas con pedaleo asistido eléctricas, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal, como alternativas de movilidad urbana sostenible”</p> </td> <td> <p>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.</p> </td> </tr> <tr> <td> <p>ARTÍCULO 1. OBJETO. La presente ley tiene por objeto:</p> <p>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.</p> <p>2. Promover el uso de los vehículos referidos en el numeral anterior como medios de transporte personal, que constituyen alternativas de movilidad urbana sostenible.</p> </td> <td> <p>ARTÍCULO 1. OBJETO. La presente ley tiene por objeto:</p> <p>1. Regular el tránsito de bicicletas con pedaleo asistido 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.</p> <p>2. Promover el uso de los vehículos referidos en el numeral anterior como medios de transporte personal, que constituyen alternativas de movilidad urbana sostenible.</p> </td> <td> <p>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”.</p> </td> </tr> </tbody> </table>	TEXTO DE LA INICIATIVA	TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE	JUSTIFICACIÓN	<p>PROYECTO DE LEY 111 DE 2023 SENADO</p> <p>“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”</p>	<p>PROYECTO DE LEY 111 DE 2023 SENADO</p> <p>“Por medio de la cual se regula el tránsito y se promueve el uso de bicicletas con pedaleo asistido eléctricas, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal, como alternativas de movilidad urbana sostenible”</p>	<p>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.</p>	<p>ARTÍCULO 1. OBJETO. La presente ley tiene por objeto:</p> <p>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.</p> <p>2. Promover el uso de los vehículos referidos en el numeral anterior como medios de transporte personal, que constituyen alternativas de movilidad urbana sostenible.</p>	<p>ARTÍCULO 1. OBJETO. La presente ley tiene por objeto:</p> <p>1. Regular el tránsito de bicicletas con pedaleo asistido 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.</p> <p>2. Promover el uso de los vehículos referidos en el numeral anterior como medios de transporte personal, que constituyen alternativas de movilidad urbana sostenible.</p>	<p>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”.</p>
TEXTO DE LA INICIATIVA	TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE	JUSTIFICACIÓN								
<p>PROYECTO DE LEY 111 DE 2023 SENADO</p> <p>“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”</p>	<p>PROYECTO DE LEY 111 DE 2023 SENADO</p> <p>“Por medio de la cual se regula el tránsito y se promueve el uso de bicicletas con pedaleo asistido eléctricas, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal, como alternativas de movilidad urbana sostenible”</p>	<p>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.</p>								
<p>ARTÍCULO 1. OBJETO. La presente ley tiene por objeto:</p> <p>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.</p> <p>2. Promover el uso de los vehículos referidos en el numeral anterior como medios de transporte personal, que constituyen alternativas de movilidad urbana sostenible.</p>	<p>ARTÍCULO 1. OBJETO. La presente ley tiene por objeto:</p> <p>1. Regular el tránsito de bicicletas con pedaleo asistido 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.</p> <p>2. Promover el uso de los vehículos referidos en el numeral anterior como medios de transporte personal, que constituyen alternativas de movilidad urbana sostenible.</p>	<p>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”.</p>								

<p>alternativas de movilidad urbana sostenible.</p> <p>ARTÍCULO 2. DEFINICIONES Para la aplicación e interpretación de esta ley ténganse en cuenta las siguientes definiciones:</p> <p>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.</p> <p>Patinete eléctrica: Vehículo de transporte personal, equipado con motor eléctrico para su propulsión, compuesto por una plataforma montada sobre ruedas para que el usuario vaya de pie y con un manubrio para su dirección.</p> <p>Vehículo autoequilibrado: 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.</p> <p>bicicletas convencionales: Se refiere a las bicicletas tal y como son definidas en el artículo 2 de la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre); es decir, un vehículo no motorizado de dos (2) o más ruedas en línea, el cual se desplaza por el esfuerzo de su conductor accionando por medio de pedales.</p> <p>Transporte personal urbano: Medio de movilidad individual utilizado en áreas urbanas para desplazarse de un lugar a otro.</p> <p>ciclo-infraestructura: Conjunto formado por la infraestructura vial diseñada y pensada para la bicicleta y los complementos que la hacen funcional para este vehículo.</p> <p>Vías permitidas: Son las vías respecto de las cuales no existe prohibición normativa expresa que impida la</p>	<p>ARTÍCULO 2. DEFINICIONES Para la aplicación e interpretación de esta ley ténganse en cuenta las siguientes definiciones:</p> <p>Bicicleta con pedaleo asistido eléctrica: Bicicleta que cuenta con motor eléctrico para asistir al usuario mientras pedalea, reduciendo así el esfuerzo que este debe realizar. La potencia del motor debe disminuir progresivamente conforme aumenta la velocidad del vehículo y se suspende cuando el conductor deje de pedalear o la bicicleta alcance una velocidad determinada.</p> <p>Patinete eléctrica: Vehículo de transporte personal, equipado con motor eléctrico para su propulsión, compuesto por una plataforma montada sobre ruedas para que el usuario vaya de pie y con un manubrio para su dirección.</p> <p>Vehículo autoequilibrado liviano de movilidad personal: 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.</p> <p>bicicletas convencionales: Se refiere a las bicicletas tal y como son definidas en el artículo 2 de la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre); es decir, un vehículo no motorizado de dos (2) o más ruedas en línea, el cual se desplaza por el esfuerzo de su conductor accionando por medio de pedales.</p> <p>Transporte personal urbano: Medio de movilidad individual utilizado en áreas urbanas para desplazarse de un lugar a otro.</p> <p>ciclo-infraestructura: Conjunto formado por la infraestructura vial diseñada y pensada para la bicicleta y los complementos que la hacen funcional para este vehículo.</p>	<p>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".</p> <p>Se mejora la redacción de la definición de "vehículo autoequilibrado liviano de movilidad personal"</p> <p>Se corrigen errores de transcripción poniendo inicial mayúscula en palabras que deben llevarla.</p>	<p>circulación de bicicletas con pedaleo asistido, patinetes eléctricas y vehículos autoequilibrados.</p> <p>ARTÍCULO 3. TRANSITO DE BICICLETAS CON PEDALEO ASISTIDO, PATINETES 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:</p> <p>ARTÍCULO 96-1. NORMAS ESPECÍFICAS PARA BICICLETAS CON PEDALEO ASISTIDO, PATINETES ELÉCTRICAS Y VEHÍCULOS AUTOEQUILIBRADOS. Las bicicletas con pedaleo asistido, las bicicletas eléctricas y los vehículos autoequilibrados se sujetarán a las siguientes normas específicas:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. La edad mínima para su conducción será de dieciséis (16) años cumplidos. 2. No podrán movilizar a más de una persona de forma simultánea. <p>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 define el Ministerio de Transporte en la reglamentación correspondiente.</p> <ol style="list-style-type: none"> 3. Su uso será exclusivamente para transporte personal urbano. Está prohibido su tránsito por carreteras nacionales. <p>Se exceptúan las bicicletas con pedaleo asistido; las cuales se asimilarán a las bicicletas convencionales en lo que tiene que ver con su circulación por carreteras nacionales.</p>	<p>Vías permitidas: Son las vías respecto de las cuales no existe prohibición normativa expresa que impida la circulación de bicicletas con pedaleo asistido eléctricas, patinetes eléctricos y vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal.</p> <p>ARTÍCULO 3. TRANSITO DE BICICLETAS CON PEDALEO ASISTIDO ELÉCTRICAS, PATINETES ELÉCTRICAS Y VEHÍCULOS AUTOEQUILIBRADOS LIVIANOS DE MOVILIDAD PERSONAL. En el Capítulo VI (Tránsito de otros vehículos y de animales) del título III (Normas de comportamiento), de la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre), adiciónese un artículo nuevo 96-1, el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 96-1. NORMAS ESPECÍFICAS PARA BICICLETAS CON PEDALEO ASISTIDO ELÉCTRICAS, PATINETES ELÉCTRICAS Y VEHÍCULOS AUTOEQUILIBRADOS LIVIANOS DE MOVILIDAD PERSONAL. Las bicicletas con pedaleo asistido eléctricas, las patinetes 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.</p> <p>En el inciso primero del artículo nuevo se especifica que las normas que se relacionan serán aplicables únicamente las bicicletas eléctricas, las patinetes 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.</p> <p>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 patinetes eléctricas como los vehículos autoequilibrados livianos están pensados exclusivamente para uso individual.</p> <p>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</p>	<p>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".</p> <p>En el inciso primero del artículo nuevo se especifica que las normas que se relacionan serán aplicables únicamente las bicicletas eléctricas, las patinetes 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.</p> <p>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 patinetes eléctricas como los vehículos autoequilibrados livianos están pensados exclusivamente para uso individual.</p> <p>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</p>
<p>Tanto el uso con fines recreativos y deportivos como su tránsito por fuera del perímetro urbano, deberá ajustarse a la regulación expedida por las entidades territoriales correspondientes, dentro de su jurisdicción. En aquellos municipios o distritos en los que no haya regulación específica se aplicará la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte para el efecto.</p> <ol style="list-style-type: none"> 4. No deben transitar sobre las aceras o andenes, los lugares destinados al tránsito de peatones ni por aquellas vías en donde las autoridades competentes lo prohíben. 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 adelantarse 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. 	<p>prohibido su tránsito por carreteras nacionales.</p> <p>Se exceptúan las bicicletas con pedaleo asistido eléctricas; las cuales se asimilarán a las bicicletas convencionales en lo que tiene que ver con su circulación por carreteras nacionales.</p> <p>Tanto el uso con fines recreativos y deportivos como su tránsito por fuera del perímetro urbano, deberá ajustarse a la regulación expedida por las entidades territoriales correspondientes, dentro de su jurisdicción. En aquellos municipios o distritos en los que no haya regulación específica se aplicará la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte para el efecto.</p> <ol style="list-style-type: none"> 4. No deben transitar sobre las aceras o andenes, los lugares destinados al tránsito de peatones ni por aquellas vías en donde las autoridades competentes lo prohíben. 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 adelantarse a otros vehículos por la derecha o entre vehículos que transiten por sus 	<p>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 patinetes eléctricas que no tengan direccionales deberán hacer la maniobra con precaución y asegurándose de que no resulte inesperado para los demás actores viales. Se hace esta modificación por cuanto las señales manuales, en el caso de las patinetes eléctricas, constituyen alto riesgo de caída, debido a que su conducción segura implica tener todo el tiempo las manos en el manubrio.</p>	<p>En caso de que el vehículo no cuente con señales direccionales deberán usarse las señales manuales previstas en el artículo 67 de este código.</p> <ol style="list-style-type: none"> 10. Deben respetar las señales y normas de tránsito de la ciclo-infraestructura y de las vías permitidas. 11. Para circular, los conductores deberán utilizar siempre un casco de seguridad que cumpla con las características definidas por el Ministerio de Transporte. El incumplimiento de esta disposición dará lugar a la inmovilización del vehículo. 12. Los conductores de estos tipos de vehículos deben vestir prendas reflectivas de identificación que deben ser visibles cuando se conduzca entre las 18:00 y las 6:00 horas del día siguiente. 13. Cuando transiten entre las 18:00 y las 6:00 horas del día siguiente, los vehículos deben llevar dispositivos en la parte delantera que proyecten luz blanca, y en la parte trasera que proyecten o reflejen luz roja. 14. No podrán transportar objetos que disminuyan la visibilidad, que incomoden la conducción o que constituyan un peligro para los demás actores de la vía. 15. No se podrán conducir en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias psicoactivas. El incumplimiento de esta disposición dará lugar a la inmovilización del vehículo. 	<p>respectivos carriles. Siempre utilizarán el carril libre a la izquierda del vehículo a sobrepasar.</p> <ol style="list-style-type: none"> 9. Cuando transiten por la ciclo-infraestructura o las vías permitidas deben usarse las señales direccionales para dar un giro o hacer la maniobra de adelantamiento. <p>Si la patinete eléctrica no cuenta con señales direccionales, el giro o adelantamiento deberá hacerse con precaución y asegurándose de que la maniobra no resulte inesperado para los demás actores viales.</p> <p>En caso de que el vehículo si la bicicleta eléctrica o el vehículo autoequilibrado liviano de movilidad personal no cuente con líneas señales direccionales deberán usarse las señales manuales previstas en el artículo 67 de este código.</p> <ol style="list-style-type: none"> 10. Deben respetar las señales y normas de tránsito de la ciclo-infraestructura y de las vías permitidas. 11. Para circular, los conductores deberán utilizar siempre un casco de seguridad que cumpla con las características definidas por el Ministerio de Transporte. El incumplimiento de esta disposición dará lugar a la inmovilización del vehículo. 12. Los conductores de estos tipos de vehículos deben vestir prendas reflectivas de identificación que deben ser visibles cuando se conduzca entre las 18:00 y las 6:00 horas del día siguiente. 13. Cuando transiten entre las 18:00 y las 6:00 horas del día siguiente, los vehículos deben llevar dispositivos en la parte delantera que proyecten luz blanca, y en la parte trasera que proyecten o reflejen luz roja. 14. No podrán transportar objetos que disminuyan la visibilidad, que incomoden la conducción o que 	<p>En caso de que el vehículo no cuente con señales direccionales deberán usarse las señales manuales previstas en el artículo 67 de este código.</p> <ol style="list-style-type: none"> 9. Cuando transiten por la ciclo-infraestructura o las vías permitidas deben usarse las señales direccionales para dar un giro o hacer la maniobra de adelantamiento. <p>Si la patinete eléctrica no cuenta con señales direccionales, el giro o adelantamiento deberá hacerse con precaución y asegurándose de que la maniobra no resulte inesperado para los demás actores viales.</p> <p>En caso de que el vehículo si la bicicleta eléctrica o el vehículo autoequilibrado liviano de movilidad personal no cuente con líneas señales direccionales deberán usarse las señales manuales previstas en el artículo 67 de este código.</p> <ol style="list-style-type: none"> 10. Deben respetar las señales y normas de tránsito de la ciclo-infraestructura y de las vías permitidas. 11. Para circular, los conductores deberán utilizar siempre un casco de seguridad que cumpla con las características definidas por el Ministerio de Transporte. El incumplimiento de esta disposición dará lugar a la inmovilización del vehículo. 12. Los conductores de estos tipos de vehículos deben vestir prendas reflectivas de identificación que deben ser visibles cuando se conduzca entre las 18:00 y las 6:00 horas del día siguiente. 13. Cuando transiten entre las 18:00 y las 6:00 horas del día siguiente, los vehículos deben llevar dispositivos en la parte delantera que proyecten luz blanca, y en la parte trasera que proyecten o reflejen luz roja. 14. No podrán transportar objetos que disminuyan la visibilidad, que incomoden la conducción o que

<p>constituyan un peligro para los demás actores de la vía.</p> <p>15. No se podrán conducir en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias psicoactivas. El incumplimiento de esta disposición dará lugar a la inmovilización del vehículo.</p> <p>ARTÍCULO 4. PRELACIÓN EN LA VÍA DE LOS PEATONES, CICLISTAS Y USUARIOS DE BICICLETAS CON PEDALEO ASISTIDO, PATINETAS ELÉCTRICAS Y VEHÍCULOS AUTOEQUILIBRADOS. Modifíquese el artículo 43 de la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre), el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 63. RESPETO A LOS DERECHOS DE LOS PEATONES, CICLISTAS Y USUARIOS DE BICICLETAS 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.</p> <p>ARTÍCULO 5. 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:</p> <p>ARTÍCULO 60. OBLIGATORIEDAD DE TRANSITAR POR LOS CARRILES DEMARCADOS. Los vehículos deben transitar, obligatoriamente, por sus respectivos carriles, dentro de las líneas de demarcación, y atravesarlos solamente para efectuar maniobras de adelantamiento o de cruce.</p> <p>PARÁGRAFO 1º. Los conductores no podrán transitar con vehículo automotor o de tracción animal por</p>	<p>constituyan un peligro para los demás actores de la vía.</p> <p>15. No se podrán conducir en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias psicoactivas. El incumplimiento de esta disposición dará lugar a la inmovilización del vehículo.</p> <p>ARTÍCULO 4. PRELACIÓN EN LA VÍA DE LOS PEATONES, CICLISTAS Y USUARIOS DE BICICLETAS CON PEDALEO ASISTIDO, PATINETAS ELÉCTRICAS Y VEHÍCULOS AUTOEQUILIBRADOS LÍVIANOS DE MOVILIDAD PERSONAL. Modifíquese el artículo 43 de la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre), el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 63. RESPETO A LOS DERECHOS DE LOS PEATONES, CICLISTAS Y USUARIOS DE BICICLETAS CON PEDALEO ASISTIDO, PATINETAS ELÉCTRICAS Y VEHÍCULOS AUTOEQUILIBRADOS LÍVIANOS DE MOVILIDAD PERSONAL. 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 livianos de movilidad personal, dándoles prelación en la vía.</p> <p>ARTÍCULO 5. MANIOBRA DE ADELANTAMIENTO DE CICLISTAS Y USUARIOS DE BICICLETAS CON PEDALEO ASISTIDO, PATINETAS ELÉCTRICAS Y VEHÍCULOS AUTOEQUILIBRADOS LÍVIANOS DE MOVILIDAD PERSONAL. Modifíquese el artículo 60 de la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre), el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 60. OBLIGATORIEDAD DE TRANSITAR POR LOS CARRILES DEMARCADOS. Los vehículos deben transitar, obligatoriamente, por sus respectivos carriles, dentro de las líneas de demarcación, y atravesarlos solamente para efectuar maniobras de adelantamiento o de cruce.</p> <p>PARÁGRAFO 1º. Los conductores no podrán transitar con vehículo automotor o de tracción animal por</p>	<p>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".</p> <p>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".</p>	<p>la zona de seguridad y protección de la vía férrea.</p> <p>PARÁGRAFO 2º. Todo conductor, antes de efectuar un adelantamiento o cruce de una calzada a otra o de un carril a otro, debe anunciar su intención por medio de las luces direccionales y señales ópticas o audibles y efectuar la maniobra de forma que no entorpezca el tránsito, ni ponga en peligro a los demás vehículos o peatones.</p> <p>PARÁGRAFO 3º. Todo conductor de vehículo automotor deberá realizar la maniobra de adelantamiento de ciclistas y usuarios de bicicletas con pedaleo asistido, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados a una distancia no menor de un metro con cincuenta centímetros (1,50 metros) de estos.</p> <p>ARTÍCULO 6. REGLAMENTACIÓN. Dentro del año siguiente a la promulgación de esta ley, el Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Transporte, deberá expedir una reglamentación detallada sobre los siguientes aspectos:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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. 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. 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. 	<p>la zona de seguridad y protección de la vía férrea.</p> <p>PARÁGRAFO 2º. Todo conductor, antes de efectuar un adelantamiento o cruce de una calzada a otra o de un carril a otro, debe anunciar su intención por medio de las luces direccionales y señales ópticas o audibles y efectuar la maniobra de forma que no entorpezca el tránsito, ni ponga en peligro a los demás vehículos o peatones.</p> <p>PARÁGRAFO 3º. Todo conductor de vehículo automotor deberá realizar la maniobra de adelantamiento de ciclistas y usuarios de bicicletas con pedaleo asistido, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal a una distancia no menor de un metro con cincuenta centímetros (1,50 metros) de estos.</p> <p>ARTÍCULO 6. REGLAMENTACIÓN. Dentro del año siguiente a la promulgación de esta ley, el Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Transporte, deberá expedir una reglamentación detallada sobre los siguientes aspectos:</p> <ol style="list-style-type: none"> Condiciones y características técnicas para que las bicicletas con pedaleo asistido, las patinetas eléctricas y/o los vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal puedan transportar de forma segura a más de una persona y se permita su tránsito en los términos de la presente ley. El uso con fines recreativos y deportivos de bicicletas con pedaleo asistido, 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. El tránsito por fuera del perímetro urbano de bicicletas con pedaleo asistido, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados livianos de 	<p>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".</p> <p>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 aplicarán 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).</p>
<p>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.</p> <p>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.</p> <p>PARÁGRAFO. La reglamentación de que trata este artículo deberá estar fundamentada y tener en cuenta, entre otros: (i) la promoción del uso de bicicletas con pedaleo asistido, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados como alternativas de movilidad urbana sostenible; (ii) estándares internacionales sobre la materia; (iii) conceptos u observaciones formulados por la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) y la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional; (iv) la garantía de la vida e integridad de los actores en la vía.</p> <p>ARTÍCULO 7. IMPORTACIÓN DE REPUESTOS BICICLETAS 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</p>	<p>movilidad personal, cuya reglamentación será aplicada en aquellas entidades territoriales en las que no se haya regulado la materia.</p> <p>4. Características técnicas para que las bicicletas con pedaleo asistido, 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 cicloinfraestructura disponible.</p> <p>5. Características técnicas de los cascos de seguridad exigidos para la circulación de bicicletas con pedaleo asistido, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal. Haciendo las distinciones pertinentes, si hay lugar a ellas, dependiendo del tipo de vehículo.</p> <p>PARÁGRAFO. La reglamentación de que trata este artículo deberá estar fundamentada y tener en cuenta, entre otros: (i) la promoción del uso de bicicletas con pedaleo asistido, 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 formulados por la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) y la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional; (iv) la garantía de la vida e integridad de los actores en la vía.</p>	<p>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".</p> <p>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".</p>	<p>Gobierno Nacional, a través de los Ministerios de Transporte y de Comercio, Industria y Turismo, deberá ajustar en ese sentido, o expedir si aún no lo ha hecho, la reglamentación de que trata el artículo 11 de la Ley 1964 de 2019 (Por medio de la cual se promueve el uso de vehículos eléctricos en Colombia y se dictan otras disposiciones).</p> <p>ARTÍCULO 8. INCENTIVO DE USO DE BICICLETAS 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.</p> <p>PARÁGRAFO. En un plazo no superior a un (1) año, cada entidad del sector público deberá ajustar, en lo que corresponda, los actos administrativos expedidos en virtud del parágrafo 1º del artículo 5 de la referida Ley 1811 de 2016 e incluir el uso de bicicletas con pedaleo asistido, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados.</p> <p>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 para el efecto, los municipios y distritos, formularán e implementarán, periódicamente, campañas para promover el uso de bicicletas con pedaleo asistido,</p>	<p>movilidad personal importen repuestos para dichos vehículos, dentro del año siguiente a la promulgación de esta ley, el Gobierno Nacional, a través de los Ministerios de Transporte y de Comercio, Industria y Turismo, deberá ajustar en ese sentido, o expedir si aún no lo ha hecho, la reglamentación de que trata el artículo 11 de la Ley 1964 de 2019 (Por medio de la cual se promueve el uso de vehículos eléctricos en Colombia y se dictan otras disposiciones).</p> <p>ARTÍCULO 8. INCENTIVO DE USO DE BICICLETAS 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 livianos de movilidad personal.</p> <p>PARÁGRAFO. En un plazo no superior a un (1) año, cada entidad del sector público deberá ajustar, en lo que corresponda, los actos administrativos expedidos en virtud del parágrafo 1º del artículo 5 de la referida Ley 1811 de 2016 e incluir el uso de bicicletas con pedaleo asistido, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal.</p> <p>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 para el efecto, los municipios y distritos, formularán e implementarán, periódicamente,</p>	<p>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".</p> <p>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".</p>

<table border="1"> <tr> <td data-bbox="189 573 418 926"> <p>patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados como alternativas de movilidad urbana sostenible. Podrán, además, en ejercicio de sus competencias, otorgar beneficios para incentivar su uso.</p> <p>Así mismo, en las ferias, exposiciones y actos culturales que se desarrollen dentro la Semana Nacional de la Movilidad Sostenible de que trata el artículo 18 de la Ley 1811 de 2016 (Por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el Código Nacional de Tránsito) deberán siempre promoverse el uso de bicicletas con pedaleo asistido, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados, como alternativas de movilidad urbana sostenible.</p> </td> <td data-bbox="418 573 628 926"> <p>campañas para promover el uso de bicicletas con pedaleo asistido eléctricas, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal como alternativas de movilidad urbana sostenible. Podrán, además, en ejercicio de sus competencias, otorgar beneficios para incentivar su uso.</p> <p>Así mismo, en las ferias, exposiciones y actos culturales que se desarrollen dentro la Semana Nacional de la Movilidad Sostenible de que trata el artículo 18 de la Ley 1811 de 2016 (Por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el Código Nacional de Tránsito) deberán siempre promoverse el uso de bicicletas con pedaleo asistido eléctricas, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal como alternativas de movilidad urbana sostenible.</p> </td> <td data-bbox="628 573 850 926"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="189 926 418 1060"> <p>ARTÍCULO 10. VIGENCIA Y DEROGATORIAS. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga los artículos 14 y 17 de la Ley 1811 de 2016 (Por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el Código Nacional de Tránsito); deroga, también, todas las disposiciones que le sean contrarias.</p> </td> <td data-bbox="418 926 628 1060"> <p>ARTÍCULO 10. VIGENCIA Y DEROGATORIAS. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga los artículos 14 y 17 de la Ley 1811 de 2016 (Por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el Código Nacional de Tránsito); deroga, también, todas las disposiciones que le sean contrarias.</p> </td> <td data-bbox="628 926 850 1060">Sin modificaciones.</td> </tr> </table>	<p>patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados como alternativas de movilidad urbana sostenible. Podrán, además, en ejercicio de sus competencias, otorgar beneficios para incentivar su uso.</p> <p>Así mismo, en las ferias, exposiciones y actos culturales que se desarrollen dentro la Semana Nacional de la Movilidad Sostenible de que trata el artículo 18 de la Ley 1811 de 2016 (Por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el Código Nacional de Tránsito) deberán siempre promoverse el uso de bicicletas con pedaleo asistido, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados, como alternativas de movilidad urbana sostenible.</p>	<p>campañas para promover el uso de bicicletas con pedaleo asistido eléctricas, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal como alternativas de movilidad urbana sostenible. Podrán, además, en ejercicio de sus competencias, otorgar beneficios para incentivar su uso.</p> <p>Así mismo, en las ferias, exposiciones y actos culturales que se desarrollen dentro la Semana Nacional de la Movilidad Sostenible de que trata el artículo 18 de la Ley 1811 de 2016 (Por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el Código Nacional de Tránsito) deberán siempre promoverse el uso de bicicletas con pedaleo asistido eléctricas, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal como alternativas de movilidad urbana sostenible.</p>		<p>ARTÍCULO 10. VIGENCIA Y DEROGATORIAS. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga los artículos 14 y 17 de la Ley 1811 de 2016 (Por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el Código Nacional de Tránsito); deroga, también, todas las disposiciones que le sean contrarias.</p>	<p>ARTÍCULO 10. VIGENCIA Y DEROGATORIAS. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga los artículos 14 y 17 de la Ley 1811 de 2016 (Por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el Código Nacional de Tránsito); deroga, también, todas las disposiciones que le sean contrarias.</p>	Sin modificaciones.	<p style="text-align: center;">VII. PROPOSICIÓN</p> <p>En mérito de lo expuesto, presento ponencia positiva y, en consecuencia, solicito a la Comisión Sexta Constitucional Permanente del Senado de la República dar primer debate al Proyecto de Ley 111 de 2023 - Senado «Por medio de la cual se regula el tránsito y se promueve el uso de bicicletas con pedaleo asistido, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados, como alternativas de movilidad urbana sostenible», de conformidad con el pliego de modificaciones propuesto.</p> <p>Atentamente,</p> <div style="text-align: center;">  <p>JULIO ALBERTO ELÍAS VIDAL SENADOR DE LA REPÚBLICA</p> </div>
<p>patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados como alternativas de movilidad urbana sostenible. Podrán, además, en ejercicio de sus competencias, otorgar beneficios para incentivar su uso.</p> <p>Así mismo, en las ferias, exposiciones y actos culturales que se desarrollen dentro la Semana Nacional de la Movilidad Sostenible de que trata el artículo 18 de la Ley 1811 de 2016 (Por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el Código Nacional de Tránsito) deberán siempre promoverse el uso de bicicletas con pedaleo asistido, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados, como alternativas de movilidad urbana sostenible.</p>	<p>campañas para promover el uso de bicicletas con pedaleo asistido eléctricas, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal como alternativas de movilidad urbana sostenible. Podrán, además, en ejercicio de sus competencias, otorgar beneficios para incentivar su uso.</p> <p>Así mismo, en las ferias, exposiciones y actos culturales que se desarrollen dentro la Semana Nacional de la Movilidad Sostenible de que trata el artículo 18 de la Ley 1811 de 2016 (Por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el Código Nacional de Tránsito) deberán siempre promoverse el uso de bicicletas con pedaleo asistido eléctricas, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal como alternativas de movilidad urbana sostenible.</p>						
<p>ARTÍCULO 10. VIGENCIA Y DEROGATORIAS. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga los artículos 14 y 17 de la Ley 1811 de 2016 (Por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el Código Nacional de Tránsito); deroga, también, todas las disposiciones que le sean contrarias.</p>	<p>ARTÍCULO 10. VIGENCIA Y DEROGATORIAS. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga los artículos 14 y 17 de la Ley 1811 de 2016 (Por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el Código Nacional de Tránsito); deroga, también, todas las disposiciones que le sean contrarias.</p>	Sin modificaciones.					
<p style="text-align: center;">TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE</p> <p style="text-align: center;">PROYECTO DE LEY 111 DE 2023 SENADO</p> <p>«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»</p> <p style="text-align: center;">EL CONGRESO DE COLOMBIA</p> <p style="text-align: center;">DECRETA:</p> <p>ARTÍCULO 1. OBJETO. La presente ley tiene por objeto:</p> <ol style="list-style-type: none"> Regular el tránsito de bicicletas eléctricas, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal; asegurando la vida e integridad de sus usuarios y de los demás actores de la vía. Promover el uso de los vehículos referidos en el numeral anterior como medios de transporte personal, que constituyen alternativas de movilidad urbana sostenible. <p>ARTÍCULO 2. DEFINICIONES Para la aplicación e interpretación de esta ley ténganse en cuenta las siguientes definiciones:</p> <p>Bicicleta eléctrica: Bicicleta que cuenta con motor eléctrico para asistir al usuario mientras pedalea, reduciendo así el esfuerzo que este debe realizar. La potencia del motor debe disminuir progresivamente conforme aumenta la velocidad del vehículo y se suspende cuando el conductor deje de pedalear o la bicicleta alcance una velocidad determinada.</p> <p>Patinete eléctrica: Vehículo de transporte personal, equipado con motor eléctrico para su propulsión, compuesto por una plataforma montada sobre ruedas para que el usuario vaya de pie y con un manubrio para su dirección.</p>	<p>Vehículo autoequilibrado liviano de movilidad personal: Vehículo equipado con motor eléctrico, basado en un equilibrio inestable inherente y que necesita un sistema auxiliar de control para mantener su equilibrio.</p> <p>Bicicletas convencionales: Se refiere a las bicicletas tal y como son definidas en el artículo 2 de la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre); es decir, un vehículo no motorizado de dos (2) o más ruedas en línea, el cual se desplaza por el esfuerzo de su conductor accionando por medio de pedales.</p> <p>Transporte personal urbano: Medio de movilidad individual utilizado en áreas urbanas para desplazarse de un lugar a otro.</p> <p>Ciclo-infraestructura: Conjunto formado por la infraestructura vial diseñada y pensada para la bicicleta y los complementos que la hacen funcional para este vehículo.</p> <p>Vías permitidas: Son las vías respecto de las cuales no existe prohibición normativa expresa que impida la circulación de bicicletas eléctricas, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal.</p> <p>ARTÍCULO 3. TRÁNSITO DE BICICLETAS ELÉCTRICAS, PATINETAS ELÉCTRICAS Y VEHÍCULOS AUTOEQUILIBRADOS LIVIANOS DE MOVILIDAD PERSONAL. En el Capítulo VI (Tránsito de otros vehículos y de animales) del título III (Normas de comportamiento), de la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre), adiciónese un artículo nuevo 96-1, el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 96-1. NORMAS ESPECÍFICAS PARA BICICLETAS ELÉCTRICAS, PATINETAS ELÉCTRICAS Y VEHÍCULOS AUTOEQUILIBRADOS LIVIANOS DE MOVILIDAD PERSONAL. Las bicicletas eléctricas, las patinetas eléctricas y los vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal, que cumplan con las características técnicas definidas por el Ministerio de Transporte en la reglamentación que expida para el efecto, se sujetarán a las siguientes normas específicas:</p> <ol style="list-style-type: none"> La edad mínima para su conducción será de dieciséis (16) años cumplidos. No podrán movilizar a más de una persona de forma simultánea. 						

<p>Para el caso de las bicicletas eléctricas, solamente será permitido el transporte de más de una persona de manera simultánea cuando dicho vehículo en particular esté especialmente diseñado para hacerlo y se cumplan las condiciones que defina el Ministerio de Transporte en la reglamentación correspondiente.</p> <p>3. Su uso será exclusivamente para transporte personal urbano. Está prohibido su tránsito por carreteras nacionales.</p> <p>Se exceptúan las bicicletas eléctricas; las cuales se asimilan a las bicicletas convencionales en lo que tiene que ver con su circulación por carreteras nacionales.</p> <p>Tanto el uso con fines recreativos y deportivos como su tránsito por fuera del perímetro urbano, deberá ajustarse a la regulación expedida por las entidades territoriales correspondientes, dentro de su jurisdicción. En aquellos municipios o distritos en los que no haya regulación específica se aplicará la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte para el efecto.</p> <p>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.</p> <p>5. Deberán circular siempre por la ciclo-infraestructura, dando prelación a los peatones y a los ciclistas que vayan en bicicletas convencionales.</p> <p>6. En aquellos casos donde no exista ciclo-infraestructura podrán transitar por las vías permitidas, ocupando el carril derecho, paralelo al andén o a la orilla, en el mismo sentido de la vía y sin utilizar las vías exclusivas para servicio público colectivo. En las vías permitidas también deberán darle prelación a los peatones y a los ciclistas que vayan en bicicletas convencionales.</p> <p>7. Cuando circulen por la ciclo-infraestructura la velocidad máxima permitida será de 25 km/h; cuando lo hagan por las vías permitidas será de 40 km/h.</p>	<p>8. Cuando transiten por las vías permitidas no deben adelantar a otros vehículos por la derecha o entre vehículos que transiten por sus respectivos carriles. Siempre utilizarán el carril libre a la izquierda del vehículo a sobrepasar.</p> <p>9. Cuando transiten por la ciclo-infraestructura o las vías permitidas deben usarse las señales direccionales para dar un giro o hacer la maniobra de adelantamiento.</p> <p>Si la patineta eléctrica no cuenta con señales direccionales, el giro o adelantamiento deberá hacerse con precaución y asegurándose de que la maniobra no resulte inesperada para los demás actores viales.</p> <p>Si la bicicleta eléctrica o el vehículo autoequilibrado liviano de movilidad personal no tiene señales direccionales deberán usarse las señales manuales previstas en el artículo 67 de este código.</p> <p>10. Deben respetar las señales y normas de tránsito de la ciclo-infraestructura y de las vías permitidas.</p> <p>11. Para circular, los conductores deberán utilizar siempre un casco de seguridad que cumpla con las características definidas por el Ministerio de Transporte. El incumplimiento de esta disposición dará lugar a la inmovilización del vehículo.</p> <p>12. Los conductores de estos tipos de vehículos deben vestir prendas reflectivas de identificación que deben ser visibles cuando se conduzca entre las 18:00 y las 6:00 horas del día siguiente.</p> <p>13. Cuando transiten entre las 18:00 y las 6:00 horas del día siguiente, los vehículos deben llevar dispositivos en la parte delantera que proyecten luz blanca, y en la parte trasera que proyecten o reflejen luz roja.</p> <p>14. No podrán transportar objetos que disminuyan la visibilidad, que incomoden la conducción o que constituyan un peligro para los demás actores de la vía.</p>
<p>15. No se podrán conducir en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias psicoactivas. El incumplimiento de esta disposición dará lugar a la inmovilización del vehículo.</p> <p>ARTÍCULO 4. PRELACIÓN EN LA VÍA DE LOS PEATONES, CICLISTAS Y USUARIOS DE BICICLETAS ELÉCTRICAS, PATINETAS ELÉCTRICAS Y VEHÍCULOS AUTOEQUILIBRADOS LIVIANOS DE MOVILIDAD PERSONAL. Modifíquese el artículo 63 de la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre), el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 63. RESPETO A LOS DERECHOS DE LOS PEATONES, CICLISTAS Y USUARIOS DE BICICLETAS ELÉCTRICAS, PATINETAS ELÉCTRICAS Y VEHÍCULOS AUTOEQUILIBRADOS LIVIANOS DE MOVILIDAD PERSONAL. Los conductores de vehículos deberán respetar los derechos e integridad de los peatones, ciclistas y usuarios de bicicletas eléctricas, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal, dándoles prelación en la vía.</p> <p>ARTÍCULO 5. MANIOBRA DE ADELANTAMIENTO DE CICLISTAS Y USUARIOS DE BICICLETAS ELÉCTRICAS, PATINETAS ELÉCTRICAS Y VEHÍCULOS AUTOEQUILIBRADOS LIVIANOS DE MOVILIDAD PERSONAL. Modifíquese el artículo 60 de la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre), el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 60. OBLIGATORIEDAD DE TRANSITAR POR LOS CARRILES DEMARCADOS. Los vehículos deben transitar, obligatoriamente, por sus respectivos carriles, dentro de las líneas de demarcación, y atravesarlos solamente para efectuar maniobras de adelantamiento o de cruce.</p> <p>PARÁGRAFO 1º. Los conductores no podrán transitar con vehículo automotor o de tracción animal por la zona de seguridad y protección de la vía férrea.</p> <p>PARÁGRAFO 2º. Todo conductor, antes de efectuar un adelantamiento o cruce de una calzada a otra o de un carril a otro, debe anunciar su intención por medio de las luces direccionales y señales ópticas o audibles y efectuar la maniobra de forma que no entorpezca el tránsito, ni ponga en peligro a los demás vehículos o peatones.</p> <p>PARÁGRAFO 3º. Todo conductor de vehículo automotor deberá realizar la maniobra de adelantamiento de ciclistas y usuarios de bicicletas</p>	<p>eléctricas, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal a una distancia no menor de un metro con cincuenta centímetros (1.50 metros) de estos.</p> <p>ARTÍCULO 6. REGLAMENTACIÓN. Dentro del año siguiente a la promulgación de esta ley, el Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Transporte, deberá expedir una reglamentación detallada sobre los siguientes aspectos:</p> <p>1. Condiciones y características técnicas para que las bicicletas eléctricas puedan transportar de forma segura a más de una persona y se permita su tránsito en los términos de la presente ley.</p> <p>2. El uso con fines recreativos y deportivos de bicicletas eléctricas, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal; cuya reglamentación será aplicada en aquellas entidades territoriales en las que no se haya regulado la materia.</p> <p>3. El tránsito por fuera del perímetro urbano de bicicletas eléctricas, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal; cuya reglamentación será aplicada en aquellas entidades territoriales en las que no se haya regulado la materia.</p> <p>4. Características técnicas para que las bicicletas eléctricas, las patinetas eléctricas y los vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal puedan ser usados como medios de transporte personal urbano en los términos de la presente ley; especificando las características que impedirían su tránsito por la ciclo-infraestructura disponible.</p> <p>5. Características técnicas de los cascos de seguridad exigidos para la circulación de bicicletas eléctricas, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal. Haciendo las distinciones pertinentes, si hay lugar a ellas, dependiendo del tipo de vehículo.</p> <p>PARÁGRAFO. La reglamentación de que trata este artículo deberá estar fundamentada y tener en cuenta, entre otros: (i) la promoción del uso de bicicletas eléctricas, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal como alternativas de movilidad urbana sostenible; (ii) estándares internacionales sobre la materia; (iii) conceptos u observaciones formuladas por la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) y la Dirección de</p>

<p>Tránsito y Transporte de la Policía Nacional; (iv) la garantía de la vida e integridad de los actores en la vía.</p> <p>ARTÍCULO 7. IMPORTACIÓN DE REPUESTOS BICICLETAS ELÉCTRICAS, PATINETAS ELÉCTRICAS Y VEHÍCULOS AUTOEQUILIBRADOS LIVIANOS DE MOVILIDAD PERSONAL. Para garantizar que las empresas importadoras de bicicletas eléctricas, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal importen repuestos para dichos vehículos, dentro del año siguiente a la promulgación de esta ley, el Gobierno Nacional, a través de los Ministerios de Transporte y de Comercio, Industria y Turismo, deberá ajustar en ese sentido, o expedir si aún no lo ha hecho, la reglamentación de que trata el artículo 11 de la Ley 1964 de 2019 (Por medio de la cual se promueve el uso de vehículos eléctricos en Colombia y se dictan otras disposiciones).</p> <p>ARTÍCULO 8. INCENTIVO DE USO DE BICICLETAS ELÉCTRICAS, PATINETAS ELÉCTRICAS Y VEHÍCULOS AUTOEQUILIBRADOS LIVIANOS DE MOVILIDAD PERSONAL PARA FUNCIONARIOS PÚBLICOS. El incentivo de que trata el artículo 5 de la Ley 1811 de 2016 (Por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el Código Nacional de Tránsito) será aplicable también a los funcionarios que certifiquen haber llegado a trabajar en bicicletas eléctricas, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal.</p> <p>PARÁGRAFO. En un plazo no superior a un (1) año, cada entidad del sector público deberá ajustar, en lo que corresponda, los actos administrativos expedidos en virtud del parágrafo 1º del artículo 5 de la referida Ley 1811 de 2016 e incluir el uso de bicicletas eléctricas, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal.</p> <p>ARTÍCULO 9. PROMOCIÓN DEL USO DE BICICLETAS ELÉCTRICAS, PATINETAS ELÉCTRICAS Y VEHÍCULOS AUTOEQUILIBRADOS LIVIANOS DE MOVILIDAD PERSONAL. En el marco de la autonomía administrativa de las entidades territoriales y de acuerdo con los recursos disponibles en sus presupuestos que puedan ser destinados para el efecto, los municipios y distritos, formularán e implementarán, periódicamente, campañas para promover el uso de bicicletas eléctricas, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal como alternativas de movilidad urbana sostenible. Podrán, además, en ejercicio de sus competencias, otorgar beneficios para incentivar su uso.</p>	<p>Así mismo, en las ferias, exposiciones y actos culturales que se desarrollen dentro la Semana Nacional de la Movilidad Sostenible de que trata el artículo 18 de la Ley 1811 de 2016 (Por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el Código Nacional de Tránsito) deberán siempre promoverse el uso de bicicletas eléctricas, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal, como alternativas de movilidad urbana sostenible.</p> <p>ARTÍCULO 10. VIGENCIA Y DEROGATORIAS. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga los artículos 14 y 17 de la Ley 1811 de 2016 (Por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el Código Nacional de Tránsito); deroga, también, todas las disposiciones que le sean contrarias.</p>
---	--

CONTENIDO

Gaceta número 1514 - Martes, 31 de octubre de 2023

SENADO DE LA REPÚBLICA

PONENCIAS

	Págs.
Informe de ponencia para primer debate, pliego de modificaciones y texto propuesto al Proyecto de Ley número 31 de 2023 Senado, por medio del cual se reglamenta la presentación de la licencia de conducción digital y se dictan otras disposiciones.....	1
Informe de ponencia para primer debate, pliego de modificaciones y texto propuesto del Proyecto de Ley número 111 de 2023 Senado, por medio de la cual se regula el tránsito y se promueve el uso de bicicletas con pedaleo asistido, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados, como alternativas de movilidad urbana sostenible.	6