

REPÚBLICA DE COLOMBIA



GACETA DEL CONGRESO

SENAZO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5^a de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA
www.imprenta.gov.co

I S S N 0 1 2 3 - 9 0 6 6

AÑO XXXIII - Nº 2135

Bogotá, D. C., miércoles, 4 de diciembre de 2024

EDICIÓN DE 21 PÁGINAS

DIRECTORES:

SAÚL CRUZ BONILLA

SECRETARIO GENERAL DEL SENADO (e)
www.secretariosenado.gov.co

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA

SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA
www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

CÁMARA DE REPRESENTANTES

PONENCIAS

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

por medio de la cual se regula la circulación y se promueve el uso de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana, como alternativas de movilidad sostenible.

Bogotá D.C., noviembre de 2024.

Honorable Representante
HERNANDO GONZALEZ,
Presidente
Comisión Sexta Constitucional
Cámara de Representantes
Ciudad

Referencia: Informe de Ponencia para Primer Debate al Proyecto de Ley número 219 de 2024 C, 111 de 2023 Senado "Por medio de la cual se regula la circulación y se promueve el uso de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana, como alternativas de movilidad sostenible"

En cumplimiento del encargo hecho por la Honorable Mesa Directiva de la Comisión Sexta Constitucional de la Cámara de Representantes del Congreso de la República y de conformidad con lo establecido en el artículo 156 de la Ley 5^a de 1992, procedo a rendir Informe de Ponencia para Primer Debate en la Comisión Sexta Constitucional de la Cámara de Representantes al Proyecto de Ley número 219 de 2024, 111 de 2023 Senado Cámara "Por medio de la cual se regula la circulación y se promueve el uso de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana, como alternativas de movilidad sostenible".

Atentamente,

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

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE DEL PROYECTO DE LEY No. 219 DE 2024 CAMARA, 111 de 2023 SENADO.

"Por medio de la cual se regula la circulación y se promueve el uso de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana, como alternativas de movilidad sostenible"

I. TRÁMITE DE LA INICIATIVA

1. TRÁMITE EN EL SENADO DE LA REPÚBLICA

El Proyecto de Ley 219 de 2024 Cámara, 111 de 2023 Senado "Por medio de la cual se regula la circulación y se promueve el uso de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana, como alternativas de movilidad sostenible" es de iniciativa parlamentaria. La iniciativa fue radicada por su autor, el senador Julio Alberto Elías Vidal, en la Secretaría del Senado de la República el 23 de agosto de 2023 y fue publicada en la Gaceta 1146 de 25 de agosto de 2023.

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

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

TEXTO DE LA INICIATIVA	TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE	JUSTIFICACIÓN
PROYECTO DE LEY 111 DE 2023 SENADO	PROYECTO DE LEY 111 DE 2023 SENADO	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.
«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»	«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»	ARTÍCULO 1. OBJETO. La presente ley tiene por objeto: ARTÍCULO 1. OBJETO. La presente ley tiene por objeto: Por las razones previamente señaladas, se modifican las expresiones "bicicletas con pedaleo asistido" por "bicicletas

<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 2. DEFINICIONES Para la aplicación e interpretación de esta ley tónganse 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 pedalar o la bicicleta alcance una velocidad determinada.</p> <p>Patineta eléctrica: Vehículo de transporte personal, equipado con motor eléctrico para su propulsión, compuesto por una plataforma montada sobre ruedas para que el usuario vaya de pie y con un manubrio para su dirección.</p> <p>Vehículo autoequilibrado: 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)</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>ARTÍCULO 2. DEFINICIONES Para la aplicación e interpretación de esta ley tónganse 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 pedalar o la bicicleta alcance una velocidad determinada.</p> <p>Patineta eléctrica: Vehículo de transporte personal, equipado con motor eléctrico para su propulsión, compuesto por una plataforma montada sobre ruedas para que el usuario vaya de pie y con un manubrio para su dirección.</p> <p>Vehículo autoequilibrado liviano de movilidad personal: Un vehículo autoequilibrado es un 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)</p>	<p>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 con pedaleo asistido, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal.</p> <p>ARTÍCULO 3. TRANSITO DE BICICLETAS CON PEDALEO ASISTIDO, 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), adicionese un artículo nuevo 96-1, el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 96-1. NORMAS ESPECÍFICAS PARA BICICLETAS CON-PEDALEO ASISTIDO, PATINETAS ELÉCTRICAS, Y VEHÍCULOS AUTOEQUILIBRADOS LIVIANOS DE MOVILIDAD PERSONAL. Las bicicletas con pedaleo asistido, las patinetas eléctricas y los vehículos autoequilibrados se sujetarán a las siguientes normas específicas:</p> <p>Por las razones previamente señaladas, se modifican las expresiones "bicicleta con pedaleo asistido" por "bicicleta eléctrica", "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>ARTÍCULO 3. TRANSITO DE BICICLETAS CON PEDALEO ASISTIDO, 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), adicionese un artículo nuevo 96-1, el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 96-1. NORMAS ESPECÍFICAS PARA BICICLETAS CON-PEDALEO ASISTIDO, PATINETAS ELÉCTRICAS, Y VEHÍCULOS AUTOEQUILIBRADOS LIVIANOS DE MOVILIDAD PERSONAL. Las bicicletas con pedaleo asistido, las patinetas eléctricas y los vehículos autoequilibrados se sujetarán a las siguientes normas específicas:</p> <p>En el inciso primero del artículo nuevo se especifica que las normas que se relacionan serán aplicables únicamente las bicicletas eléctricas, las patinetas eléctricas y los vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal que cumplen con las características técnicas definidas por el Ministerio de Transporte en la reglamentación que expida para el efecto. Esto, para evitar confusiones yclarar que las disposiciones allí contenidas se aplicarán</p>
<p>1. La edad mínima para su conducción será de diecisés (16) años cumplidos.</p> <p>2. No podrán movilizarse a más de una persona de forma simultánea.</p> <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> <p>3. Su uso será exclusivamente para transporte personal urbano. Está prohibido su tránsito por carreteras nacionales.</p> <p>Se exceptúan las bicicletas con pedaleo asistido; las cuales se asimilan a las bicicletas convencionales en lo que tiene que ver con su circulación por carreteras nacionales.</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</p> <p>patinetas eléctricas y los vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal, que cumplen con las características técnicas definidas por el Ministerio de Transporte en la reglamentación que expida para el efecto:</p> <p>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 patinetas 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 señales manuales establecidas en el artículo 67 del Código Nacional de Tránsito Terrestre cuando el vehículo no tenga señales direccionales, será para las bicicletas eléctricas y los vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal; mientras que las patinetas eléctricas que no tengan direccionales deberán hacer la maniobra con precaución y asegurándose de que no resulte inesperada para los demás actores viales. Se hace esta modificación por cuanto las señales manuales, en el caso de las patinetas eléctricas, constituyen alto riesgo de caída, debido a que su conducción segura implica tener todo el tiempo las manos en el manubrio.</p>	<p>ni por aquellas vías en donde las autoridades competentes lo prohíban.</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 las vías permitidas deben usarse las señales direccionales para dar un giro o hacer la maniobra de adelantamiento.</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> <p>Si la patineta eléctrica no cuenta con señales direccionales, el giro o adelantamiento deberá hacerse con precaución y asegurándose de que la</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 conduza 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 sicoactivas. El incumplimiento de esta disposición dará lugar a la inmovilización del vehículo.</p>	<p>maniobra no resulte inesperada 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 cuenta con 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 conduza 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 sicoactivas. El incumplimiento de esta disposición dará lugar a la inmovilización del vehículo.</p>	<p>ARTICULO 4. PRELACIÓN EN LA VÍA DE LOS PEATONES, CICLISTAS Y USUARIOS DE BICICLETAS CON PEDALEO ASISTIDO, PATINETAS ELÉCTRICAS Y VEHÍCULOS AUTOEQUILIBRADOS. Modifíquese el artículo 63 de la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre), el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 63. RESPETO A LOS DERECHOS DE LOS PEATONES, CICLISTAS Y USUARIOS DE BICICLETAS CON PEDALEO ASISTIDO, PATINETAS ELÉCTRICAS, PATINETAS ELECTRÍCAS Y VEHÍCULOS AUTOEQUILIBRADOS LIVIANOS DE MOVILIDAD PERSONAL. Los conductores de vehículos deberán respetar los derechos e integridad de los peatones, ciclistas y usuarios de bicicletas con pedaleo asistido eléctricas, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal, dándoles prelación en la vía.</p> <p>ARTICULO 5. MANIOBRA DE ADELANTAMIENTO DE CICLISTAS Y USUARIOS DE BICICLETAS CON PEDALEO ASISTIDO, PATINETAS ELÉCTRICAS, PATINETAS ELECTRÍCAS 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>efectar 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 auditibles y efectuar la maniobra de forma que no entorpeza 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 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>ARTICULO 6. REGLAMENTACIÓN. Dentro del año siguiente a la promulgación de esta ley, el Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Transporte, deberá expedir una reglamentación detallada sobre los siguientes aspectos:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Condiciones y características técnicas para que las bicicletas con pedaleo asistido, las patinetas eléctricas y/o los vehículos autoequilibrados puedan transportar de forma segura a más de una persona y se permita su tránsito en los términos de la presente ley. 2. El uso con fines recreativos y deportivos de 	<p>efectar 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 auditibles y efectuar la maniobra de forma que no entorpeza 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 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>ARTICULO 6. REGLAMENTACIÓN. Dentro del año siguiente a la promulgación de esta ley, el Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Transporte, deberá expedir una reglamentación detallada sobre los siguientes aspectos:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Condiciones y características técnicas para que las bicicletas con pedaleo asistido, las patinetas eléctricas y/o los vehículos autoequilibrados puedan transportar de forma segura a más de una persona y se permita su tránsito en los términos de la presente ley. 2. El uso con fines recreativos y deportivos de 	<p>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> <p>3. El tránsito por fuera del perímetro urbano de bicicletas con pedaleo asistido, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados; cuya reglamentación será aplicada en aquellas entidades territoriales en las que no se haya regulado la materia.</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 ciclo-infraestructura disponible.</p> <p>5. Características técnicas de los casos 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;</p> <p>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.</p> <p>3. El tránsito por fuera del perímetro urbano de bicicletas con pedaleo asistido 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 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 ciclo-infraestructura disponible.</p> <p>5. Características técnicas de los casos de seguridad exigidos para la circulación de bicicletas con pedaleo asistido eléctricas, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal; Haciendo las distinciones pertinentes, si hay lugar a ellas, dependiendo del tipo de vehículo.</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 eléctricas, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal como alternativas de movilidad urbana sostenible; (ii) estándares</p>
--	--	--

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE	TEXTO PROUESTO PARA SEGUNDO DEBATE	JUSTIFICACIÓN		
PROYECTO DE LEY 111 DE 2023 SENADO	PROYECTO DE LEY 111 DE 2023 SENADO	<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>Se acoge la recomendación contenida en el concepto emitido por el Ministerio de Transporte en el sentido de cambiar la expresión "el tránsito" por la de "la circulación". Esto, para evitar confusión con las facultades a cargo de las autoridades de tránsito.</p> <p>Así mismo, teniendo en cuenta las preocupaciones manifestadas por el Ministerio de Transporte, la Federación Nacional de Comerciantes – FENALCO y por representantes de los importadores y comercializadores de los vehículos objeto de regulación (en la audiencia pública y en la mesa técnica), se ha decidido no hacer una enunciación de los vehículos objeto de regulación (bicicletas eléctricas, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal) sino referirse a ellos de manera genérica como "vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana" (esto, teniendo en cuenta que las características técnicas específicas para que un vehículo en particular sea considerado como medio de transporte al que se le aplica la regulación prevista en esta ley estará a cargo del Ministerio de Transporte en la reglamentación que debe expedir para el efecto).</p> <p>Lo anterior, al considerar que se trata de tecnologías en constante evolución; por lo que hacer una enunciación de los vehículos a los que se refiere la ley puede dejar por fuera dispositivos de movilidad eléctrica que ya estén o surjan en el mercado y puedan adaptarse, de forma segura, a las condiciones previstas en esta regulación.</p> <p>Se elimina la palabra "urbana" en la expresión "movilidad urbana"</p>	<p>sostenible" para no ser redundantes; puesto que los vehículos objeto de regulación se pasan a denominar como "vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana".</p>
			ARTÍCULO 1. OBJETO. La presente ley tiene por objeto:	<p>Por las razones ya explicadas, se cambia la expresión "el tránsito" por la de "la circulación".</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 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>Por las razones expuestas previamente, se pasa de hablar de "bicicletas eléctricas, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal" a denominar, de manera genérica, a los medios de transporte objeto de regulación como "vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana".</p>
			ARTÍCULO 2. DEFINICIONES	<p>Se ajusta la puntuación.</p>
			<p>Para la aplicación e interpretación de esta ley tónganse en cuenta las siguientes definiciones:</p> <p>Vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana: Vehículos asistidos o impulsados por un motor eléctrico, de peso reducido, diseñados para uso individual en entornos urbanos, que cumplen con las características y especificaciones técnicas definidas por el Ministerio de Transporte para circular por la ciclo-infraestructura y las vías permitidas, en los términos de la presente ley.</p> <p>Bicicleta eléctrica: Bicicleta que cuenta con motor eléctrico para asistir al usuario mientras pedalea, reduciendo así el esfuerzo que este debe realizar. La potencia del motor debe disminuir progresivamente conforme aumenta la velocidad del vehículo y se suspende cuando el conductor deje de</p>	<p>Se introduce la definición de "Vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana".</p> <p>Se eliminan las definiciones de "patineta eléctrica" y "vehículo autoequilibrado liviano de movilidad personal". Esto se hace, en consideración al cambio que se hace, en el sentido de no enunciar lo vehículos objeto de regulación, sino referirse a ellos de manera genérica.</p> <p>Sin embargo, se deja la definición de bicicleta eléctrica porque se hace referencia a estos vehículos en la regulación del artículo 3; particularmente al establecer la excepción de circulación en vías o carreteras nacionales (numeral 3).</p> <p>De acuerdo con lo expresado por el Ministerio de Transporte en el concepto sobre el proyecto de ley y lo dicho por esa misma cartera y la Agencia Nacional de Seguridad Vial durante la mesa técnica, se elimina, también, la definición de</p>
			PATINETAS ELECTRICAS Y VEHICULOS 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), adíquese un artículo nuevo 96-1, el cual quedará así:	<p>"bicicletas eléctricas, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal" a hablar, solamente, de "vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana".</p> <p>Se hacen algunos ajustes de redacción y de puntuación.</p>
			ARTÍCULO 96-1. NORMAS ESPECÍFICAS PARA BICICLETAS ELÉCTRICAS, PATINETAS ELÉCTRICAS Y VEHICULOS 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>Conforme se acordó en la mesa técnica, se modifica el numeral 2 para que la excepción prevista no se circumscriba exclusivamente a las bicicletas eléctricas, sino que quede en manos del Ministerio de Transporte definir en qué vehículos, excepcionalmente, será permitido el transporte de más de una persona.</p> <p>Se hacen modificaciones en los numerales 2, 5 y 6, teniendo en cuenta que ya no se hace referencia a "bicicletas convencionales".</p> <p>De acuerdo con la recomendación del Ministerio de Transporte y de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, se ajusta el numeral 7, para que quede claro que los límites de velocidad deben ser los que estén previstos para la vía ciclo-infraestructura o la vía permitida por la que transiten (que pueden llegar a ser menores); sin que puedan, en ningún caso, sobrepasar los 25 km/h en ciclo-infraestructura y los 40 km/h en vías permitidas.</p>
			<ol style="list-style-type: none"> La edad mínima para su conducción será de diecisés (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</p>	<p>Conforme se acordó en la mesa técnica, el numeral 8 no debe limitarse a las vías permitidas. Se ajusta.</p> <p>De acuerdo a las recomendaciones expresadas en la mesa técnica, el numeral 9 se modifica en el sentido de que para la maniobra de giro o de adelantamiento deben usarse las señales direccionales, sin hacer distinción alguna; pues la idea es</p>
ARTÍCULO 3. TRÁNSITO DE BICICLETAS ELÉCTRICAS.	ARTÍCULO 3. TRÁNSITO DE BICICLETAS ELÉCTRICAS,	Por las razones expuestas previamente, se pasa de hablar de		

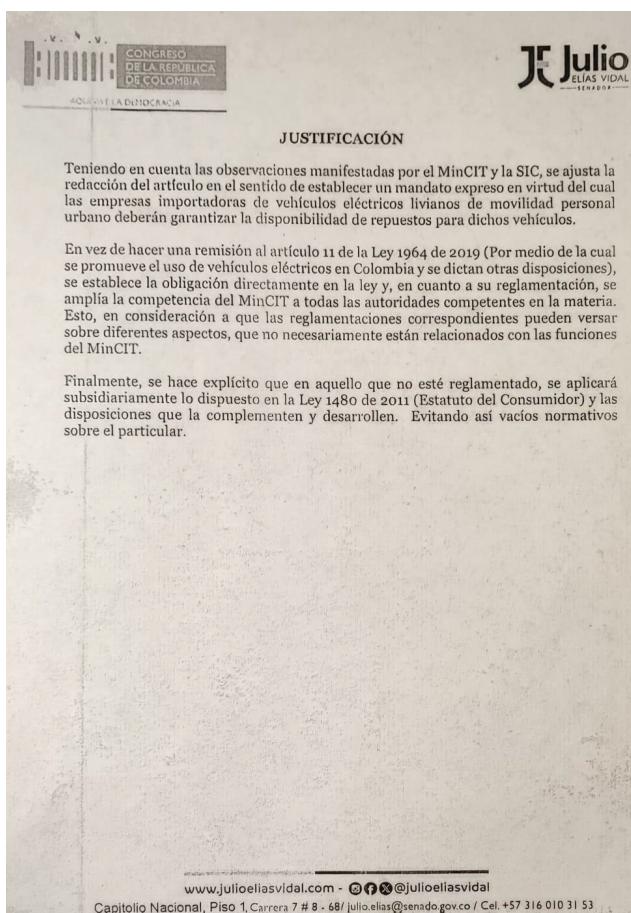
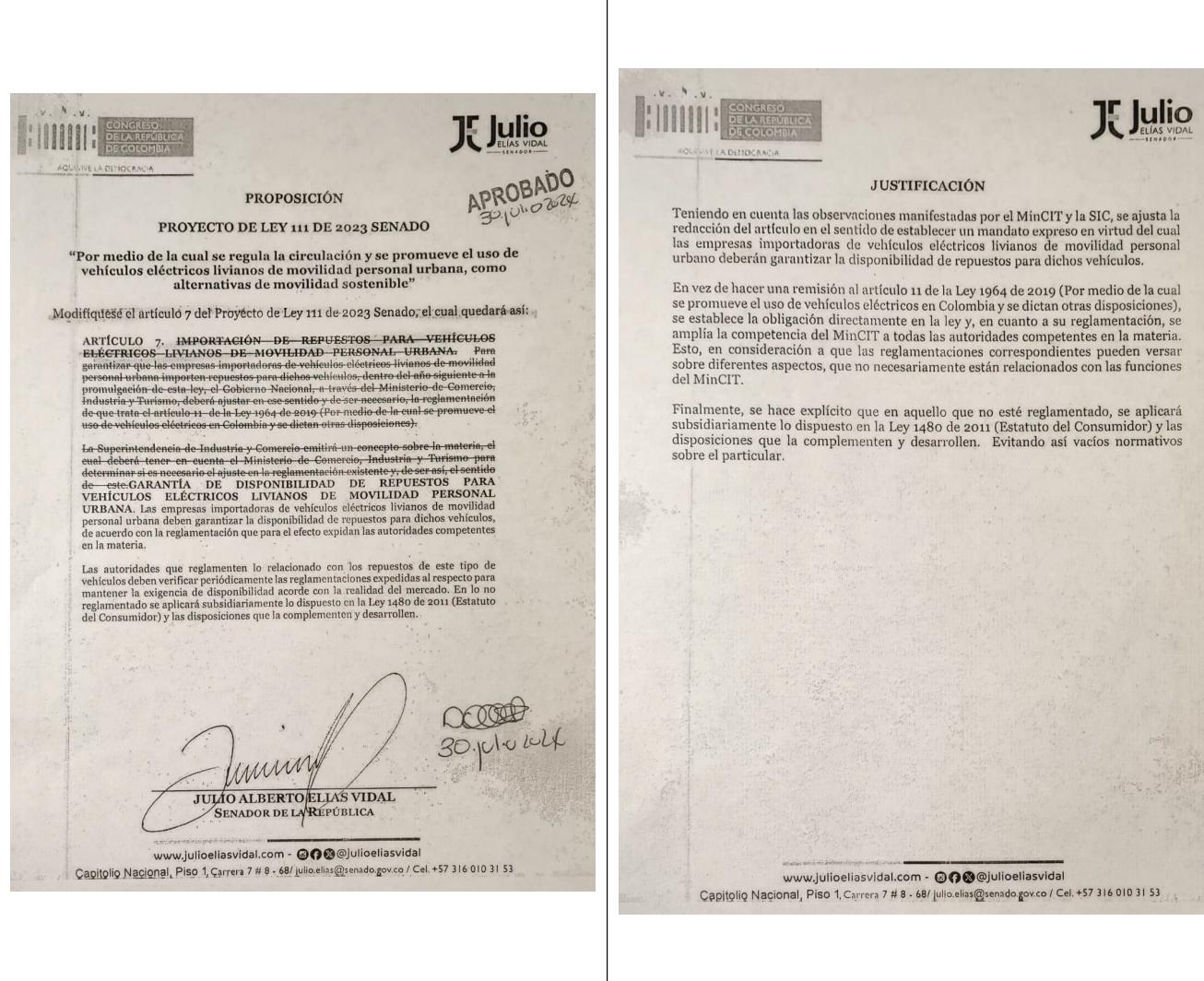
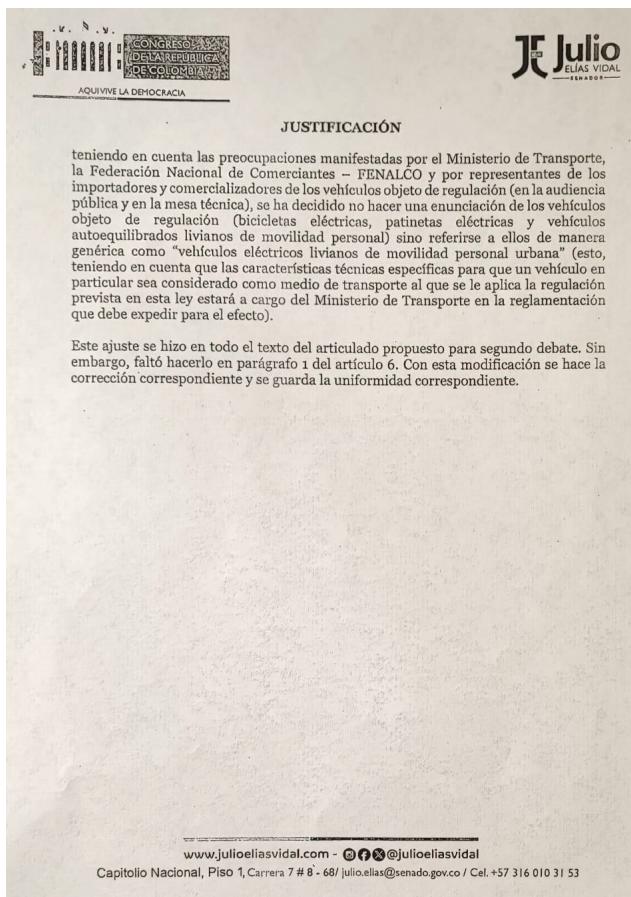
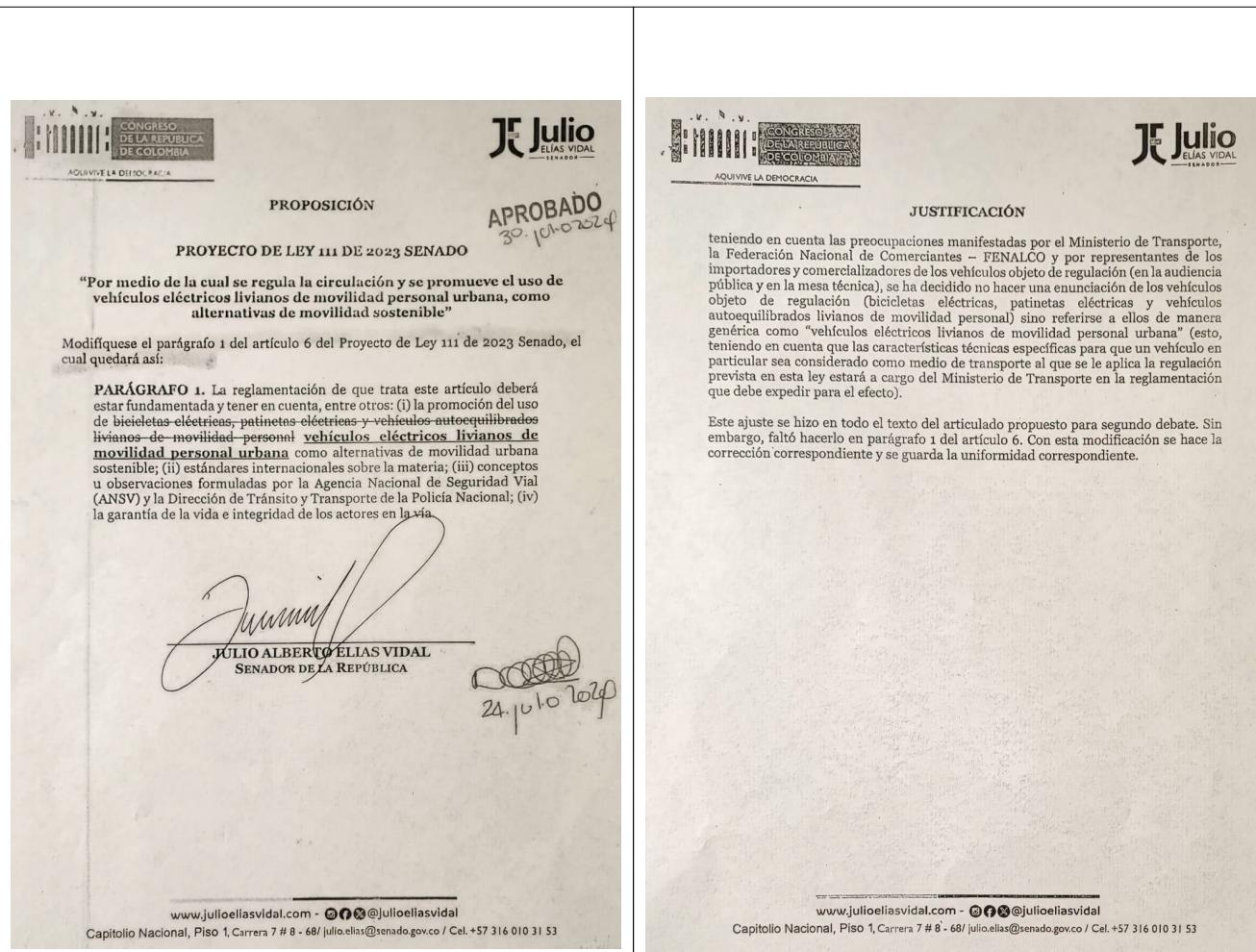
<p>en la reglamentación correspondiente.</p> <p>3. Su uso será exclusivamente para transporte personal urbano. Está prohibido su tránsito por carreteras nacionales. Se exceptúan las bicicletas eléctricas; las cuales se asimilan a las bicicletas convencionales en lo que tiene que ver con su circulación por carreteras nacionales.</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</p>	<p>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 prohibida su tránsito circulación por carreteras nacionales.</p> <p>Se exceptúan de esta prohibición las bicicletas eléctricas; las cuales se asimilan a las bicicletas convencionales en lo que tiene que ver con su circulación por carreteras nacionales.</p> <p>Tanto el uso con fines recreativos y deportivos como su tránsito por fuera del perímetro urbano, deberá ajustarse a la regulación expedida por las entidades territoriales correspondientes, dentro de su jurisdicción. En aquellos municipios o distritos en los que no haya regulación específica se aplicará la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte para el efecto.</p> <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</p> <p>que todos los vehículos objeto de regulación cuenten con direcciones. Lo que es exigible en consideración a que se trata de vehículos eléctricos y a que, incluso si no tienen direcciones, pueden hacerse las adaptaciones correspondientes.</p> <p>En el numeral 12 se introduce un nuevo inciso por recomendación del Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial. En este inciso se indica que las prendas reflectivas de identificación deben cumplir con las características que defina el Ministerio de Transporte en la reglamentación.</p> <p>También por recomendación del Ministerio de Transporte y de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, en el numeral 13 se hacen dos cambios: Se quita la limitación de horas entre las 18:00 y las 6:00 horas del día siguiente (para que sea obligatorio todo el día) y se elimina la posibilidad de que el dispositivo de la parte trasera reflete luz roja. Estos cambios se hacen para garantizar de mejor manera la seguridad de los usuarios y demás actores viales.</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 usar 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. Para hacer una maniobra de giro o de adelantamiento deben usarse las señales direccionales.</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 conduza 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 sicoactivas. El incumplimiento de esta disposición dará lugar a la inmovilización del vehículo.</p>	<p>Siempre deberá hacerse con precaución y asegurándose de que la maniobra no resulte inesperada para los demás actores viales.</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 conduza entre las 18:00 y las 6:00 horas del día siguiente.</p> <p>Las referidas prendas deberán cumplir con las características definidas por el Ministerio de Transporte en la reglamentación correspondiente.</p> <p>13. Cuando transiten entre las 18:00 y las 6:00 horas del día siguiente, los 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 sicoactivas. El incumplimiento de esta</p> <p>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>Por las razones expuestas previamente, se pasa de hablar de "bicicletas eléctricas, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal" a hablar, solamente, de "vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana".</p> <p>Se acoge la recomendación del Ministerio de Transporte de especificar que se trata de vehículos "motorizados".</p> <p>ARTÍCULO 4. PRELACIÓN EN LA VÍA DE LOS PEATONES, CICLISTAS Y USUARIOS DE BICICLETAS ELÉCTRICAS, PATINETAS ELÉCTRICAS Y VEHÍCULOS AUTOEQUILIBRADOS LIVIANOS DE MOVILIDAD PERSONAL URBANA Modifíquese el artículo 63 de la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre), el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 63. RESPETO A LOS DERECHOS DE LOS PEATONES, CICLISTAS Y USUARIOS DE BICICLETAS ELÉCTRICAS, PATINETAS ELÉCTRICAS Y VEHÍCULOS AUTOEQUILIBRADOS LIVIANOS DE MOVILIDAD PERSONAL URBANA Los conductores de vehículos motorizados deberán respetar los derechos e integridad de los peatones, ciclistas y usuarios de bicicletas eléctricas, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana, dándoles prelación en la vía.</p> <p>Por las razones expuestas previamente, se pasa de hablar de "bicicletas eléctricas, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal" a hablar, solamente, de "vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana".</p>

<p>considerado como un vehículo eléctrico liviano de movilidad personal urbana y pueda circular por la ciclo-infraestructura y las vías permitidas, en los términos de la presente ley.</p> <p>2. Condiciones y características técnicas para que un vehículo eléctrico liviano de movilidad personal urbana pueda transportar de forma segura a más de una persona y se permita su tránsito en los términos de la presente ley.</p> <p>3. El uso con fines recreativos y deportivos de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana; cuja reglamentación será aplicada en aquellas entidades territoriales en las que no se haya regulado la materia.</p> <p>4. El tránsito por fuera del perímetro urbano de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana; cuja reglamentación será aplicada en aquellas entidades territoriales en las que no se haya regulado la materia.</p> <p>5. Características técnicas de los cascos de seguridad exigidos para la circulación de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana. Haciendo las distinciones pertinentes, si hay lugar a ellas, dependiendo del tipo de vehículo</p> <p>6. Características de las prendas reflectivas de identificación que deben ser utilizadas por los usuarios de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana cuando transiten entre las 18:00 y las 6:00 horas del día siguiente.</p> <p>PÁRÁGRAFO. La reglamentación de que trata este artículo deberá estar fundamentada y tener en cuenta, entre otros: (i) la promoción del uso de bicicletas</p>	<p>eléctricas, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal como alternativas de movilidad urbana sostenible; (ii) estándares internacionales sobre la materia; (iii) conceptos u observaciones formuladas por la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) y la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional; (iv) la garantía de la vida e integridad de los actores en la vía.</p>	<p>PÁRÁGRAFO 1. La reglamentación de que trata este artículo deberá estar fundamentada y tener en cuenta, entre otros: (i) la promoción del uso de bicicletas eléctricas, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal como alternativas de movilidad urbana sostenible; (ii) estándares internacionales sobre la materia; (iii) conceptos u observaciones formuladas por la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) y la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional; (iv) la garantía de la vida e integridad de los actores en la vía.</p> <p>PÁRÁGRAFO 2. La reglamentación de que trata este artículo podrá ser actualizada por el Ministerio de Transporte cuando así se requiere.</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 7. IMPORTACIÓN DE REPUESTOS PARA BICICLETAS ELÉCTRICAS, PATINETAS ELÉCTRICAS Y VEHÍCULOS AUTOEQUILIBRADOS LIVIANOS DE MOVILIDAD PERSONAL. Para garantizar que las empresas importadoras de bicicletas eléctricas, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal importen repuestos para dichos vehículos, dentro del año siguiente a la promulgación de esta ley, el Gobierno Nacional, a través de los Ministerios de Transporte y de Comercio, Industria y Turismo, deberá ajustar en ese sentido, o expedir si aún no lo ha hecho, 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>Por las razones expuestas previamente, se pasa de hablar de "bicicletas eléctricas, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal" a hablar, solamente, de "vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana".</p> <p>Como se evidenció en la mesa técnica, el Ministerio de Transporte no tiene competencias en lo relacionado con la reglamentación de importación de repuestos. Por esta razón es excluido de este artículo.</p> <p>Por otra parte, se hacen ajustes menores de redacción y se incluye la expresión "de ser necesario". Esto, en atención a los comentarios del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, en el sentido de que hay unas disposiciones reglamentarias sobre la obligación de importar</p>
--	--	--

	<p>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><u>La Superintendencia de Industria y Comercio emitirá un concepto sobre la materia, el cual deberá tener en cuenta el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo para determinar si es necesario el ajuste en la reglamentación existente y, de ser así, el sentido de este.</u></p>	<p>repuestos. Con la inclusión de esa expresión ("de ser necesario") se puede dejar el artículo en la ley para que se tenga que hacer una revisión minuciosa de este tema y determinar, finalmente, si es necesario o no un ajuste en la reglamentación existente.</p> <p>Complementariamente, para efectos de la revisión que se tiene que hacer sobre este asunto y de acuerdo con lo que manifestó el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo en la mesa técnica, se resuelve imponer a la Superintendencia de Industria y Comercio, mediante un inciso nuevo, la obligación de emitir un concepto sobre la materia, el cual servirá como insumo para que el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, que es la autoridad que tiene potestad reglamentaria, determine si deben hacerse ajustes en la reglamentación vigente y, si es así, en qué sentido.</p>
<p>ARTICULO 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,</p>	<p>ARTICULO 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</p>	<p>en lo que corresponda, los actos administrativos expedidos en virtud del párrafo 1º del artículo 5 de la referida Ley 1811 de 2016 e incluir el uso de bicicletas eléctricas, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal.</p> <p>ARTICULO 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 a hablar, solamente, de "vehículos eléctricos livianos de movilidad personal" para incentivar su uso.</p> <p>Así mismo, en las ferias, exposiciones y actos culturales que se desarrollen dentro la Semana Nacional de la Movilidad Sostenible de que trata el artículo 18 de la Ley 1811 de 2016 (Por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el Código Nacional de Tránsito) deberán siempre promoverse el uso de bicicletas eléctricas, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal, como</p> <p>del sector público deberá ajustar, en lo que corresponda, los actos administrativos expedidos en virtud del párrafo 1º del artículo 5 de la referida Ley 1811 de 2016 e incluir el uso de bicicletas eléctricas, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados livianos de movilidad personal.</p> <p>ARTICULO 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</p>

alternativas de movilidad urbana sostenible.	movilidad personal <u>vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana</u> , como alternativas de movilidad urbana sostenible.	
	<p>ARTÍCULO 10. REVISIÓN DE LA SITUACIÓN ARANCELARIA EN LA IMPORTACIÓN DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS LIVIANOS DE MOVILIDAD PERSONAL URBANA, SUS REPUESTOS E IMPLEMENTOS DE SEGURIDAD Conforme a la facultad otorgada al Presidente de la República en el numeral 25 del artículo 189 de la Constitución Política, se exhorta al poder ejecutivo a que, a través de las entidades competentes dentro del Gobierno Nacional:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. <u>Evalué el estado actual de la situación arancelaria en la importación de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana, de sus repuestos y de sus implementos de seguridad.</u> 2. <u>Con fundamento en lo anterior, considere hacer las modificaciones a que haya lugar, con el propósito de reducir los costos de importación, que esta reducción se traspase al consumidor final y, así, se incentive el uso de estos vehículos, como alternativas de movilidad sostenible.</u> 	<p>Artículo nuevo.</p> <p>Como también se evidenció en la mesa técnica, modificar los aranceles es una competencia que constitucionalmente se encuentra en cabeza del Presidente de la República.</p> <p>Sin embargo, respetando la división de poderes, desde el legislativo se puede hacer un llamado al poder ejecutivo para que revise y evalúe la posibilidad de hacer modificaciones en los aranceles que se aplican en la importación de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana, de sus repuestos y de sus implementos de seguridad. Todo esto, con el propósito de promover su uso.</p>
		<p>Téngase en cuenta que haciendo menos onerosos los costos de importación, esa reducción puede trasladarse al consumidor o comprador final e incentivar, de esta manera, el uso de estos vehículos, como alternativas de movilidad sostenible.</p>
<p>ARTÍCULO 10. VIGENCIA Y DEROGATORIAS. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga los artículos 14 y 17 de la Ley 1811 de 2016 (Por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el Código Nacional de Tránsito); deroga, también, todas las disposiciones que le sean contrarias.</p>	<p>ARTÍCULO 491. VIGENCIA Y DEROGATORIAS. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga los artículos 14 y 17 de la Ley 1811 de 2016 (Por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el Código Nacional de Tránsito); deroga, también, todas las disposiciones que le sean contrarias.</p>	<p>Con la inclusión del nuevo artículo 10, El artículo 10 del texto aprobado en primer debate pasa a ser el artículo 11.</p>

<p>AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA</p> <p>PROPOSICIÓN DE MODIFICACIÓN</p> <p>Modifíquese el artículo 3º del texto propuesto en la ponencia del proyecto de ley número 111 de 2023 siendo "Por medio de la cual se regula la circulación y se promueve el uso de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana, como alternativas de movilidad sostenible" el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 3. CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS LIVIANOS DE MOVILIDAD PERSONAL URBANA. En el Capítulo VI (Tránsito de otros vehículos y de animales) del Título III (Normas de comportamiento), de la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre), adíquese un artículo nuevo 96-1, el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 96-1. NORMAS ESPECÍFICAS PARA VEHÍCULOS ELÉCTRICOS LIVIANOS DE MOVILIDAD PERSONAL URBANA. Los vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana, que cumplan con las características técnicas definidas por el Ministerio de Transporte en la reglamentación que expida para el efecto, se sujetarán a las siguientes normas específicas:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. La edad mínima para su conducción será de dieciséis (16) años cumplidos. 2. No podrán movilizar a más de una persona de forma simultánea. Excepcionalmente será permitido el transporte de más de una persona de manera simultánea cuando el vehículo en particular esté especialmente diseñado para hacerlo y se cumplan las condiciones que defina el Ministerio de Transporte en la reglamentación correspondiente. 3. Su uso será exclusivamente para transporte personal urbano. Está prohibida su circulación por carreteras nacionales. Se exceptúan de esta prohibición las bicicletas eléctricas; las cuales se asimilan a las bicicletas en lo que tiene que ver con su circulación por carreteras nacionales. Tanto el uso con fines recreativos y deportivos como su tránsito por fuera del perímetro urbano, deberá ajustarse a la regulación expedida por las entidades territoriales correspondientes, dentro de su jurisdicción. En aquellos municipios o distritos en los que no haya regulación específica se aplicará la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte para el efecto. 4. No deben transitar sobre las aceras o andenes, los lugares destinados al tránsito de peatones ni por aquellas vías en donde las autoridades competentes lo prohíban. 5. Deberán circular siempre por la ciclo-infraestructura, dando preferencia a los peatones y a los ciclistas. 6. En aquellos casos donde no existe 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 preferencia a los peatones y a los ciclistas. 7. Deberán respetar los límites de velocidad establecidos en las normas de tránsito, tanto para la ciclo-infraestructura como para las vías permitidas por las que circulen; en todo caso, su velocidad máxima permitida nunca podrá ser mayor a 20 km/h en ciclo-infraestructura y a 30 km/h en vías permitidas. 8. No deben adelantar a otros vehículos por la derecha o entre vehículos que transiten por sus respectivos carriles. Siempre utilizarán el carril libre a la izquierda del vehículo a sobreponer. <p>AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA</p> <p>APROBADO 30.11.2024</p> <p>24.11.2024</p> <p><i>[Signatures]</i></p>	<p>AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA</p> <p>APROBADO</p> <p>9. Para hacer una maniobra de giro o de adelantamiento deben usarse las señales direccionales. Siempre deberá hacerse con precaución y asegurándose de que la maniobra no resulte inesperada para los demás actores viales.</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 retroreflectantes de identificación que deben ser visibles cuando se conduza entre las 18:00 y las 6:00 horas del día siguiente. Las referidas prendas deberán cumplir con las características definidas por el Ministerio de Transporte en la reglamentación correspondiente.</p> <p>13. Los vehículos deben llevar dispositivos en la parte delantera que proyecten luz blanca y en la parte trasera que proyecten luz roja.</p> <p>14. No podrán transportar objetos que disminuyan la visibilidad, que incomoden la conducción o que constituyan un peligro para los demás actores de la vía.</p> <p>15. No se podrán conducir en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias psicoactivas. El incumplimiento de esta disposición dará lugar a la inmovilización del vehículo.</p> <p>AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA</p> <p>Angelica Lozano Correa Senadora de la República</p> <p><i>[Signature]</i></p>
<p>CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA</p> <p>Lorena Ríos Construyamos juntos COLOMBIA JUSTA LIBRES</p> <p>PROPOSICIÓN</p> <p>Proyecto de Ley No. 111 de 2023</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>Modifíquese el numeral 15 del artículo 3, el cual quedará de la siguiente manera:</p> <p>(...)</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 <u>y a la realización del respectivo curso pedagógico</u>.</p> <p>De los honorables congresistas,</p> <p><i>[Signature]</i></p> <p>H.S. LORENA RÍOS CUÉLLAR Partido Colombia Justa Libres</p> <p>APROBADO 30.11.2024</p> <p>24.11.2024</p> <p><i>[Signature]</i></p>	<p>CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA</p> <p>Lorena Ríos Construyamos juntos COLOMBIA JUSTA LIBRES</p> <p>JUSTIFICACIÓN</p> <p>El curso pedagógico lo que busca es promover en los conductores de estos vehículos auto equilibrados, livianos de movilidad personal, la sensibilización, concientización y prevención sobre las consecuencias negativas de manejar vehículos de uso de personal en zonas de alta transpirabilidad bajo los efectos de sustancias psicoactivas y/o alcohólicas.</p> <p>Carrera 7º No. 8 – 62 Edificio Nuevo del Congreso de la República Oficina 102 Tel: (601) 3823238</p>



<p>PROPOSICIÓN DE MODIFICACIÓN</p> <p>Modifíquese el artículo 8to del texto propuesto en la ponencia del proyecto de ley número 111 de 2023 senado: "por medio de la cual se regula la circulación y se promueve el uso de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana, como alternativas de movilidad sostenible", el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 8. INCENTIVO DE USO DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS LIVIANOS DE MOVILIDAD PERSONAL URBANA PARA FUNCIONARIOS PÚBLICOS. El incentivo de que trata el artículo 5 de la Ley 1811 de 2016 (Por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el Código Nacional de Tránsito) será aplicable de la siguiente: también a los funcionarios que certifiquen haber llegado a trabajar en vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana.</p> <p>PARÁGRAFO. En un plazo no superior a un (1) año, cada entidad del sector público deberá ajustar, en lo que corresponda, los actos administrativos expedidos en virtud del parágrafo 1º del artículo 5 de la referida Ley 1811 de 2016 e incluir el uso de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana.</p> <p>Los funcionarios recibirán medio día laboral libre remunerado por cada 60 veces que certifiquen haber llegado a trabajar en vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana.</p> <p>PARÁGRAFO 1o. Cada entidad en un plazo no mayor a un (1) año deberá establecer las condiciones en las que las entidades del sector público validarán los días en que los funcionarios públicos llegan a trabajar en vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana y las condiciones para recibir el día libre remunerado.</p> <p>PARÁGRAFO 2o. Los funcionarios públicos beneficiados por la presente ley podrán recibir hasta 4 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>Atentamente,</p> <p><i>[Signature]</i> Angélica Lozano Correa Senadora de la República <i>[Signature]</i> 24/11/2024</p> <p>AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA</p>	<p>Cabe mencionar que en el curso del debate el senador Antonio Luis Zabarán presentó proposición, la cual finalmente dejó como constancia</p> <p>El texto definitivo aprobado en segundo debate por la plenaria del Senado de la República fue publicado en la Gaceta 1299 de 9 de septiembre de 2024.</p> <p>2. TRÁMITE EN LA CÁMARA DE REPRESENTANTES</p> <p>Una vez el proyecto fue remitido a la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes, la mesa directiva me designó como ponente para primer debate. La referida designación fue informada por el secretario de la Comisión, Raúl Fernando Rodríguez Rincón, mediante comunicación de 1 de octubre de 2024.</p> <p>II. TEXTO APROBADO EN SEGUNDO DEBATE POR LA PLENARIA DEL SENADO DE LA REPÚBLICA</p> <p>PROYECTO DE LEY No. 111 DE 2023 SENADO</p> <p>"POR MEDIO DE LA CUAL SE REGULA LA CIRCULACIÓN Y SE PROMUEVE EL USO DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS LIVIANOS DE MOVILIDAD PERSONAL URBANA, COMO ALTERNATIVAS DE MOVILIDAD SOSTENIBLE"</p> <p>EL CONGRESO DE COLOMBIA</p> <p>DECRETA:</p> <p>ARTÍCULO 1. OBJETO. La presente ley tiene por objeto:</p> <ol style="list-style-type: none"> Regular la circulación de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana; asegurando la vida e integridad de sus usuarios y de los demás actores de la vía. Promover el uso de los vehículos referidos en el numeral anterior como medios de transporte personal, que constituyen alternativas de movilidad urbana sostenible. <p>ARTÍCULO 2. DEFINICIONES Para la aplicación e interpretación de esta ley ténganse en cuenta las siguientes definiciones:</p> <p>Vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana: Vehículos asistidos o impulsados por un motor eléctrico, de peso reducido, diseñados para uso individual en entornos urbanos, que cumplen con las características y especificaciones técnicas definidas por el Ministerio de Transporte para circular por la ciclo-infraestructura y las vías permitidas, en los términos de la presente ley.</p> <p>Bicicleta eléctrica: Bicicleta que cuenta con motor eléctrico para asistir al usuario mientras pedalea, reduciendo así el esfuerzo que este debe realizar. La potencia del motor debe disminuir progresivamente conforme aumenta la velocidad del vehículo y se suspende cuando el conductor deje de pedalar o la bicicleta alcance una velocidad determinada.</p> <p>Transporte personal urbano: Modalidad de movilidad individual utilizada en áreas urbanas para desplazarse de un lugar a otro.</p> <p>Ciclo-infraestructura: Conjunto formado por la infraestructura vial diseñada y pensada para la bicicleta y los complementos que la hacen funcional para este vehículo.</p> <p>Vías permitidas: Son las vías respecto de las cuales no existe prohibición normativa expresa que impida la circulación de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana.</p> <p>ARTÍCULO 3. CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS LIVIANOS DE MOVILIDAD PERSONAL URBANA. En el Capítulo VI (Tránsito de otros vehículos y de animales) del Título III (Normas de comportamiento), de la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre), adíquese un artículo nuevo 96-1, el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 96-1. NORMAS ESPECÍFICAS PARA VEHÍCULOS ELÉCTRICOS LIVIANOS DE MOVILIDAD PERSONAL URBANA. Los vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana, que cumplen 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 diecisésis (16) años cumplidos. No podrán movilizar a más de una persona de forma simultánea. Excepcionalmente será permitido el transporte de más de una persona de manera simultánea cuando el vehículo en particular esté especialmente diseñado para hacerlo y se cumplan las condiciones que defina el Ministerio de Transporte en la reglamentación correspondiente. Su uso será exclusivamente para transporte personal urbano. Está prohibida su circulación por carreteras nacionales. <p>Se exceptúan de esta prohibición las bicicletas eléctricas; las cuales se asimilan a las bicicletas en lo que tiene que ver con su circulación por carreteras nacionales.</p> <p>Tanto el uso con fines recreativos y deportivos como su tránsito por fuera del perímetro urbano, deberá ajustarse a la regulación expedida por las entidades territoriales correspondientes, dentro de su jurisdicción. En aquellos municipios o distritos en los que no haya regulación específica se aplicará la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte para el efecto.</p>
<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 pedalar o la bicicleta alcance una velocidad determinada.</p> <p>Transporte personal urbano: Modalidad de movilidad individual utilizada en áreas urbanas para desplazarse de un lugar a otro.</p> <p>Ciclo-infraestructura: Conjunto formado por la infraestructura vial diseñada y pensada para la bicicleta y los complementos que la hacen funcional para este vehículo.</p> <p>Vías permitidas: Son las vías respecto de las cuales no existe prohibición normativa expresa que impida la circulación de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana.</p> <p>ARTÍCULO 3. CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS LIVIANOS DE MOVILIDAD PERSONAL URBANA. En el Capítulo VI (Tránsito de otros vehículos y de animales) del Título III (Normas de comportamiento), de la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre), adíquese un artículo nuevo 96-1, el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 96-1. NORMAS ESPECÍFICAS PARA VEHÍCULOS ELÉCTRICOS LIVIANOS DE MOVILIDAD PERSONAL URBANA. Los vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana, que cumplen 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 diecisésis (16) años cumplidos. No podrán movilizar a más de una persona de forma simultánea. Excepcionalmente será permitido el transporte de más de una persona de manera simultánea cuando el vehículo en particular esté especialmente diseñado para hacerlo y se cumplan las condiciones que defina el Ministerio de Transporte en la reglamentación correspondiente. Su uso será exclusivamente para transporte personal urbano. Está prohibida su circulación por carreteras nacionales. <p>Se exceptúan de esta prohibición las bicicletas eléctricas; las cuales se asimilan a las bicicletas en lo que tiene que ver con su circulación por carreteras nacionales.</p> <p>Tanto el uso con fines recreativos y deportivos como su tránsito por fuera del perímetro urbano, deberá ajustarse a la regulación expedida por las entidades territoriales correspondientes, dentro de su jurisdicción. En aquellos municipios o distritos en los que no haya regulación específica se aplicará la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte para el efecto.</p>	<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.</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.</p> <p>7. Deberán respetar los límites de velocidad establecidos en las normas de tránsito, tanto para la ciclo-infraestructura como para las vías permitidas por las que circulen; en todo caso, su velocidad máxima permitida nunca podrá ser mayor a 20 km/h en ciclo-infraestructura y a 30 km/h en vías permitidas.</p> <p>8. No deben adelantar a otros vehículos por la derecha o entre vehículos que transiten por sus respectivos carriles. Siempre utilizarán el carril libre a la izquierda del vehículo a sobrepasar.</p> <p>9. Para hacer una maniobra de giro o de adelantamiento deben usarse las señales direccionales. Siempre deberá hacerse con precaución y asegurándose de que la maniobra no resulte inesperada para los demás actores viales.</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 retroreflectivas de identificación que deben ser visibles cuando se conduzca entre las 18:00 y las 6:00 horas del día siguiente. Las referidas prendas deberán cumplir con las características definidas por el Ministerio de Transporte en la reglamentación correspondiente.</p> <p>13. Los vehículos deben llevar dispositivos en la parte delantera que proyecten luz blanca y en la parte trasera que proyecten luz roja.</p> <p>14. No podrán transportar objetos que disminuyan la visibilidad, que incomoden la conducción o que constituyan un peligro para los demás actores de la vía.</p> <p>15. No se podrán conducir en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias sicoactivas. El incumplimiento de esta disposición dará lugar a la inmovilización del vehículo y a la realización del respectivo curso pedagógico.</p>

<p>ARTÍCULO 4. PRELACIÓN EN LA VÍA DE LOS PEATONES, CICLISTAS Y USUARIOS DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS LIVIANOS DE MOVILIDAD PERSONAL URBANA. Modifíquese el artículo 63 de la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre), el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 63. RESPETO A LOS DERECHOS DE LOS PEATONES, CICLISTAS Y USUARIOS DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS LIVIANOS DE MOVILIDAD PERSONAL URBANA. Los conductores de vehículos motorizados deberán respetar los derechos e integridad de los peatones, ciclistas y usuarios de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana, dándoles prelación en la vía.</p> <p>ARTÍCULO 5. MANIOBRA DE ADELANTAMIENTO DE CICLISTAS Y USUARIOS DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS LIVIANOS DE MOVILIDAD PERSONAL URBANA. Modifíquese el artículo 60 de la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre), el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 60. OBLIGATORIEDAD DE TRANSITAR POR LOS CARRILES DEMARCADOS. Los vehículos deben transitar, obligatoriamente, por sus respectivos carriles, dentro de las líneas de demarcación, y atravesarlos solamente para efectuar maniobras de adelantamiento o de cruce.</p> <p>PARÁGRAFO 1º. Los conductores no podrán transitar con vehículo automotor o de tracción animal por la zona de seguridad y protección de la vía férrea.</p> <p>PARÁGRAFO 2º. Todo conductor, antes de efectuar un adelantamiento o cruce de una calzada a otra o de un carril a otro, debe anunciar su intención por medio de las luces direccionales y señales ópticas o auditivas y efectuar la maniobra de forma que no entorpezca el tránsito, ni ponga en peligro a los demás vehículos o peatones.</p> <p>PARÁGRAFO 3º. Todo conductor de vehículo automotor deberá realizar la maniobra de adelantamiento de ciclistas y usuarios de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana a una distancia no menor de un metro con cincuenta centímetros (1.50 metros) de estos.</p> <p>ARTÍCULO 6. REGLAMENTACIÓN. Dentro del año siguiente a la promulgación de esta ley, el Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Transporte, deberá expedir una reglamentación detallada sobre los siguientes aspectos:</p> <ol style="list-style-type: none"> Características y especificaciones técnicas para que un medio de transporte sea considerado como un vehículo eléctrico liviano de movilidad personal urbana y pueda circular por la ciclo-infraestructura y las vías permitidas, en los términos de la presente ley. 	<ol style="list-style-type: none"> Condiciones y características técnicas para que un vehículo eléctrico liviano de movilidad personal urbana pueda transportar de forma segura a más de una persona y se permita su tránsito en los términos de la presente ley. El uso con fines recreativos y deportivos de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana; cuya reglamentación será aplicada en aquellas entidades territoriales en las que no se haya regulado la materia. El tránsito por fuera del perímetro urbano de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana; cuya reglamentación será aplicada en aquellas entidades territoriales en las que no se haya regulado la materia. Características técnicas de los cascos de seguridad exigidos para la circulación de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana. Haciendo las distinciones pertinentes, si hay lugar a ellas, dependiendo del tipo de vehículo. Características de las prendas reflectivas de identificación que deben ser utilizadas por los usuarios de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana cuando transiten entre las 18:00 y las 6:00 horas del día siguiente. <p>PARÁGRAFO 1. La reglamentación de que trata este artículo deberá estar fundamentada y tener en cuenta, entre otros: (i) la promoción del uso de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana como alternativas de movilidad urbana sostenible; (ii) estándares internacionales sobre la materia; (iii) conceptos u observaciones formuladas por la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) y la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional; (iv) la garantía de la vida e integridad de los actores en la vía.</p> <p>PARÁGRAFO 2. La reglamentación de que trata este artículo podrá ser actualizada por el Ministerio de Transporte cuando así se requiera.</p> <p>ARTÍCULO 7. GARANTÍA DE DISPONIBILIDAD DE REPUESTOS PARA VEHÍCULOS ELÉCTRICOS LIVIANOS DE MOVILIDAD PERSONAL URBANA. Las empresas importadoras de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana deben garantizar la disponibilidad de repuestos para dichos vehículos, de acuerdo con la reglamentación que para el efecto expidan las autoridades competentes en la materia.</p> <p>Las autoridades que reglamenten lo relacionado con los repuestos de este tipo de vehículos deben verificar periódicamente las reglamentaciones expedidas al respecto para mantener la exigencia de disponibilidad acorde con la realidad del mercado. En lo no reglamentado se aplicará subsidiariamente lo dispuesto en la Ley 1480 de 2011 (Estatuto del Consumidor) y las disposiciones que la complementen y desarrolleen.</p> <p>ARTÍCULO 8. INCENTIVO DE USO DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS LIVIANOS DE MOVILIDAD PERSONAL URBANA PARA FUNCIONARIOS PÚBLICOS. Los funcionarios</p>
<p>recibirán medio día laboral libre remunerado por cada 60 veces que certifiquen haber llegado a trabajar en vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana.</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 vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana y las condiciones para recibir el día libre remunerado.</p> <p>PARÁGRAFO 2º. Los funcionarios públicos beneficiados por la presente ley podrán recibir hasta 4 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>ARTÍCULO 9. PROMOCIÓN DEL USO DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS LIVIANOS DE MOVILIDAD PERSONAL URBANA. En el marco de la autonomía administrativa de las entidades territoriales y de acuerdo con los recursos disponibles en sus presupuestos que puedan ser destinados para el efecto, los municipios y distritos, formularán e implementarán, periódicamente, campañas para promover el uso de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana como alternativas de movilidad urbana sostenible. Podrán, además, en ejercicio de sus competencias, otorgar beneficios para incentivar su uso.</p> <p>Así mismo, en las ferias, exposiciones y actos culturales que se desarrollen dentro la Semana Nacional de la Movilidad Sostenible de que trata el artículo 18 de la Ley 1811 de 2016 (Por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el Código Nacional de Tránsito) deberán siempre promoverse el uso de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana, como alternativas de movilidad urbana sostenible.</p> <p>ARTÍCULO 10. REVISIÓN DE LA SITUACIÓN ARANCELARIA EN LA IMPORTACIÓN DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS LIVIANOS DE MOVILIDAD PERSONAL URBANA, SUS REPUESTOS E IMPLEMENTOS DE SEGURIDAD. Conforme a la facultad otorgada al Presidente de la República en el numeral 25 del artículo 189 de la Constitución Política, se exhorta al poder ejecutivo a que, a través de las entidades competentes dentro del Gobierno Nacional:</p> <ol style="list-style-type: none"> Evalué el estado actual de la situación arancelaria en la importación de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana, de sus repuestos y de sus implementos de seguridad. Con fundamento en lo anterior, considere hacer las modificaciones a que haya lugar, con el propósito de reducir los costos de importación, que esta reducción se traslade al 	<p>consumidor final y, así, se incentive el uso de estos vehículos, como alternativas de movilidad sostenible.</p> <p>ARTÍCULO 11. VIGENCIA Y DEROGATORIAS. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga los artículos 14 y 17 de la Ley 1811 de 2016 (Por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el Código Nacional de Tránsito); deroga, también, todas las disposiciones que le sean contrarias.</p> <p>III. OBJETO Y DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA INICIATIVA</p> <p>En los últimos años, hemos sido testigos del vertiginoso crecimiento de los vehículos eléctricos de movilidad personal urbana (como bicicletas eléctricas, patinetas eléctricas, monociclos eléctricos, entre otros). Si bien estos medios de transporte pueden revolucionar la manera en que nos desplazamos en entornos urbanos y traer consigo beneficios significativos para el medio ambiente y la movilidad, en Colombia existe un vacío legal frente a su regulación. Es por esta razón que, reconociendo la existencia de este fenómeno, se presentó a consideración del Congreso de la República un proyecto de ley con el que se pretenden hacer, primordialmente, dos cosas: regular la circulación de dicho tipo de vehículos (introduciendo las modificaciones pertinentes en el Código Nacional de Tránsito Terrestre) y promover su uso.</p> <p>Es esencial que exista una regulación legal integral que abarque a estos nuevos actores en la vía. Una regulación adecuada no solo garantizará la seguridad de los usuarios y peatones, sino que también promoverá un uso responsable de estos vehículos y una coexistencia armónica con otros medios de transporte. Entre varios aspectos que se regulan con la iniciativa se destacan: edad mínima para su conducción de 16 años; utilización exclusiva para transporte personal o individual dentro del perímetro urbano; deber de circular siempre por la ciclo-infraestructura disponible y en su ausencia por las vías permitidas, ocupando el carril derecho, paralelo al andén, en el mismo sentido de la vía y sin utilizar las vías exclusivas para servicio público colectivo; límite máximo de velocidad de 20 km/h en la ciclo-infraestructura y de 30 km/h en las vías permitidas; uso obligatorio del casco de seguridad; y uso obligatorio de prendas reflectivas y dispositivos luminosos entre las 6 de la tarde y las 6 de la mañana.</p> <p>En cuanto a la promoción de estos medios de transporte, se implementan varias medidas: se garantiza la importación de repuestos para estos vehículos; se amplía el beneficio para los ciclistas que son funcionarios públicos, quienes pueden recibir hasta 4 medios días libres remunerados al año al demostrar que llegan a trabajar en estos vehículos; se instruye a los municipios y distritos a formular e implementar campañas periódicas para fomentar el uso de estos vehículos como alternativas de movilidad urbana sostenible y se les autoriza a otorgar beneficios para incentivar su uso; adicionalmente, se establece la obligación de promover estos medios en ferias, exposiciones y eventos culturales durante la Semana Nacional de la Movilidad Sostenible, conforme al artículo 18 de la Ley 1811 de 2016 (Por la</p>

<p>cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el Código Nacional de Tránsito). Por último, se exhorta al Presidente de la República a utilizar su facultad constitucional para que, mediante las entidades competentes, evalúe y, de ser necesario, modifique los aranceles aplicables a la importación de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal, sus repuestos y sus implementos de seguridad.</p> <p>IV. CONTENIDO Y JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO</p> <p>Este proyecto de ley contiene un total de once artículos:</p> <p>El artículo primero establece el objeto de la ley; el cual abarca dos aspectos, que se describen en dos numerales. De una parte, regular la circulación de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana; y por la otra, promover su uso como medios de transporte personal, que constituyen alternativas de movilidad urbana sostenible.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>El artículo segundo compila definiciones necesarias para la interpretación del contenido de la ley.</p> <p>Los vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana se definen como aquéllos que cuentan con un motor eléctrico para facilitar o impulsar su movimiento, tienen un peso ligero y están diseñados para ser usados por una sola persona en áreas urbanas. Estos vehículos deben cumplir con ciertos requisitos y características técnicas que establecerá el Ministerio de Transporte.</p> <p>La bicicleta eléctrica se describe como una bicicleta equipada con un motor eléctrico que ayuda al usuario mientras pedalea, reduciendo el esfuerzo requerido, deteniendo la asistencia cuando el ciclista deja de pedalear o alcanza una velocidad específica.</p>	<p>El transporte personal urbano se refiere a medios individuales de movilidad en áreas urbanas.</p> <p>La ciclo-infraestructura se define como el conjunto de infraestructuras viales diseñadas para bicicletas.</p> <p>Las vías permitidas son las vías en las que no hay prohibición normativa expresa que impida la circulación de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana.</p> <p>El artículo tercero adiciona un artículo nuevo a la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre), introduciendo normas específicas para vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana. En total, se consagran 15 normas específicas:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Se fija como edad mínima para su conducción dieciséis (16) años cumplidos. Esto se hace en consideración a que dieciséis (16) años es la edad mínima requerida para obtener la licencia de conducción para vehículos automotores particulares³.2. Se establece que los vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana no podrán movilizarse a más de una persona de forma simultánea. Esto se debe a que se trata de vehículos pensados para movilidad personal o individual. Sin embargo, en atención a que pueden existir o desarrollarse tecnologías o dispositivos para que estos vehículos transporten de forma segura a más de una persona de manera simultánea, se abre esta posibilidad cuando el vehículo en particular esté especialmente diseñado para hacerlo y se cumplan las condiciones que defina el Ministerio de Transporte en la reglamentación correspondiente.3. Se permite el transporte de más de una persona de manera simultánea cuando el vehículo en particular esté especialmente diseñado para hacerlo y se cumplan las condiciones que defina el Ministerio de Transporte en la reglamentación correspondiente.
<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 circscribe el uso de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana 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 eléctricas; las cuales se asimilan a las bicicletas convencionales en lo que tiene que ver con su circulación por carreteras nacionales. Esto, considerando la gran similitud que tiene la bicicleta convencional con la bicicleta eléctrica; lo que conlleva a que no se justifique hacer la distinción en este aspecto.</p> <p>Por último, en este punto se establece que el uso de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana con fines recreativos o deportivos y su tránsito por fuera del perímetro urbano deberá ajustarse a la regulación 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 los vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana no deben transitar sobre las aceras o andenes, los lugares destinados al tránsito de peatones ni por aquellas vías en donde las autoridades competentes lo prohíban.</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. Los vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana deberán circular siempre por la ciclo-infraestructura, dando prelación a los peatones y a los ciclistas.</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</p>	<p>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.</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 los vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana tendrían prelación frente a vehículos más grandes y potentes).</p> <p>7. Consagración de límites de velocidad máxima.</p> <p>Los vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana deben respetar los límites de velocidad establecidos en las normas de tránsito, tanto para la ciclo-infraestructura como para las vías permitidas por las que circulen. En todo caso, cuando circulen por la ciclo-infraestructura la velocidad máxima permitida será de 20 km/h y cuando lo hagan por las vías permitidas será de 30 km/h.</p> <p>8. Cuando transiten por la ciclo-infraestructura o las vías permitidas no deben adelantar a otros vehículos por la derecha o entre vehículos que transiten por sus respectivos carriles. Siempre utilizarán el carril libre a la izquierda del vehículo a sobrepasar.</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 la ciclo-infraestructura o las vías permitidas deben usarse las señales direccionales para dar un giro o hacer la maniobra de adelantamiento.</p> <p>Esta norma específica es conveniente ya que es necesario que los vehículos objeto de regulación anuncien los giros o cambios de carril con las señales direccionales. Esto con el propósito de evitar accidentes o colisiones producidas por maniobras imprevistas para los demás actores de la vía, que involucran el cambio de dirección o la invasión de un carril distinto de aquel por el que se va.</p> <p>En todo caso, se establece que el giro o el adelantamiento deben hacerse siempre con precaución y asegurándose de que la maniobra no resulte inesperada para los demás actores viales.</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 los vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana sin que sea</p>

<p>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 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 mototriciclos⁶; 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 retroreflectivas 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 mototriciclos⁷; siendo pertinente para los vehículos objeto de regulación. No obstante, se cambian las expresiones "chalecos o chaquetas reflectivas" por la de "prendas retroreflectivas"; para que de esta manera se cumpla la disposición siempre y cuando se lleven otro tipo de prendas disponibles en el mercado que cumplen la misma función. De todas formas, las referidas prendas deberán cumplir con las características definidas por el Ministerio de Transporte en la reglamentación correspondiente.</p> <p>13. Cuando transiten entre las 18:00 y las 6:00 horas del día siguiente, los vehículos deben llevar dispositivos en la parte delantera que proyecten luz blanca y en la parte trasera que proyecten luz roja.</p> <p>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)⁸ 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 y a la realización del respectivo curso pedagógico.</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> <p>El artículo cuarto modifica el artículo 63 de la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre) así:</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: center; padding: 2px;">ARTÍCULO VIGENTE</th> <th style="text-align: center; padding: 2px;">ARTÍCULO MODIFICADO</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="padding: 2px;">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 prioridad en la vía.</td> <td style="padding: 2px;">ARTÍCULO 63. RESPETO A LOS DERECHOS DE LOS PEATONES, CICLISTAS Y USUARIOS DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS LIVIANOS DE MOVILIDAD PERSONAL URBANA. Los conductores de vehículos motorizados deberán respetar los derechos e integridad de los peatones, y ciclistas, y usuarios de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana, dándoles prioridad en la vía.</td> </tr> </tbody> </table> <p>Reconociéndolos como actores viales más vulnerables, se incluye a los usuarios de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana como actores con prioridad 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 prioridad a peatones y ciclistas (como sucede en la ciclo-infraestructura), es lógico que, a su vez, deben tener prioridad frente a vehículos más grandes y potentes.</p> <p>El artículo quinto modifica el artículo 60 de la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre) así:</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: center; padding: 2px;">ARTÍCULO VIGENTE</th> <th style="text-align: center; padding: 2px;">ARTÍCULO MODIFICADO</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="padding: 2px;">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 transitarse obligatoriamente, por sus respectivos carriles, dentro de las líneas de demarcación, y atravesarlos solamente para efectuar maniobras de adelantamiento o de cruce.</td> <td style="padding: 2px;">ARTÍCULO 60. OBLIGATORIEDAD DE TRANSITAR POR LOS CARRILES DEMARCADOS. Los vehículos deben transitarse obligatoriamente, por sus respectivos carriles, dentro de las líneas de demarcación, y atravesarlos solamente para efectuar maniobras de adelantamiento o de cruce.</td> </tr> </tbody> </table> <p>5. Características técnicas de los cascos de seguridad exigidos para la circulación de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana. Haciendo las distinciones pertinentes, si hay lugar a ellas, dependiendo del tipo de vehículo.</p> <p>6. Características de las prendas reflectivas de identificación que deben ser utilizadas por los usuarios de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana cuando transiten entre las 18:00 y las 6:00 horas del día siguiente.</p> <p>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 constitucional⁹), se hace necesaria para la correcta implementación de la ley que se propone.</p> <p>Adicionalmente, en el PARÁGRAFO 1 se señalan unos parámetros que el ministerio debe tener en cuenta:</p> <ul style="list-style-type: none"> (i) la promoción del uso de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana como alternativas de movilidad urbana sostenible; (ii) estándares internacionales sobre la materia; (iii) conceptos u observaciones formuladas por la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) y la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional; (iv) la garantía de la vida e integridad de los actores en la vía. <p>Cabe señalar que los anteriores parámetros tienen origen en las siguientes razones:</p> <ul style="list-style-type: none"> • La reglamentación debe propender por el uso de los medios de transporte objeto de regulación; es decir, no se trata de establecer condiciones infundadamente estrictas que entorpezcan la intención de estimular su utilización. • El incremento en el uso de los medios de transporte objeto de regulación no es un fenómeno exclusivamente colombiano, es mundial. Por lo que es útil acudir a los estándares que se hayan podido fijar sobre estos vehículos en el escenario internacional. • La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) es la autoridad con el conocimiento técnico más relevante en cuanto a seguridad vial se refiere; el cual se complementa con la experiencia que la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional tiene en este campo. • La finalidad primordial y el criterio orientador de la ley y, consecuentemente, de su reglamentación, es la salvaguarda y garantía de la vida e integridad de los actores en la vía. 	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 prioridad en la vía.	ARTÍCULO 63. RESPETO A LOS DERECHOS DE LOS PEATONES, CICLISTAS Y USUARIOS DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS LIVIANOS DE MOVILIDAD PERSONAL URBANA . Los conductores de vehículos motorizados deberán respetar los derechos e integridad de los peatones, y ciclistas, y usuarios de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana , dándoles prioridad en la vía.	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 transitarse 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 transitarse obligatoriamente, por sus respectivos carriles, dentro de las líneas de demarcación, y atravesarlos solamente para efectuar maniobras de adelantamiento o de cruce.
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 prioridad en la vía.	ARTÍCULO 63. RESPETO A LOS DERECHOS DE LOS PEATONES, CICLISTAS Y USUARIOS DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS LIVIANOS DE MOVILIDAD PERSONAL URBANA . Los conductores de vehículos motorizados deberán respetar los derechos e integridad de los peatones, y ciclistas, y usuarios de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana , dándoles prioridad en la vía.								
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 transitarse 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 transitarse obligatoriamente, por sus respectivos carriles, dentro de las líneas de demarcación, y atravesarlos solamente para efectuar maniobras de adelantamiento o de cruce.								
<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 auditivas 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 el la maniobra de adelantamiento de un ciclista, ciclistas y usuarios de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana a una distancia no menor de un metro con cincuenta centímetros (1.50 metros) del mismo.</p> <p>Se incluye a los usuarios de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana entre los vehículos que deben ser adelantados por los automotores a una distancia no menor de un metro con cincuenta centímetros (1.50 metros). Esto, con el propósito de protegerlos y hacerlos beneficiarios de una prerrogativa legal que actualmente solo tienen los ciclistas.</p> <p>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:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Características y especificaciones técnicas para que un medio de transporte sea considerado como un vehículo eléctrico liviano de movilidad personal urbana y pueda circular por la ciclo-infraestructura y las vías permitidas en los términos de la ley. 2. Condiciones y características técnicas para que un vehículo eléctrico liviano de movilidad personal urbana pueda transportar de forma segura a más de una persona y se permita su tránsito en los términos de la ley. 3. El uso con fines recreativos o deportivos de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana (cuya reglamentación será aplicada en aquellas entidades territoriales en las que no se haya regulado la materia). 4. El tránsito por fuera del perímetro urbano de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana (cuya reglamentación será aplicada en aquellas entidades territoriales en las que no se haya regulado la materia). 	<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 auditivas 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 el la maniobra de adelantamiento de un ciclista, ciclistas y usuarios de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana a una distancia no menor de un metro con cincuenta centímetros (1.50 metros) del mismo.</p> <p>5. Características técnicas de los cascos de seguridad exigidos para la circulación de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana. Haciendo las distinciones pertinentes, si hay lugar a ellas, dependiendo del tipo de vehículo.</p> <p>6. Características de las prendas reflectivas de identificación que deben ser utilizadas por los usuarios de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana cuando transiten entre las 18:00 y las 6:00 horas del día siguiente.</p> <p>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 constitucional⁹), se hace necesaria para la correcta implementación de la ley que se propone.</p> <p>Adicionalmente, en el PARÁGRAFO 1 se señalan unos parámetros que el ministerio debe tener en cuenta:</p> <ul style="list-style-type: none"> (i) la promoción del uso de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana como alternativas de movilidad urbana sostenible; (ii) estándares internacionales sobre la materia; (iii) conceptos u observaciones formuladas por la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) y la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional; (iv) la garantía de la vida e integridad de los actores en la vía. <p>Cabe señalar que los anteriores parámetros tienen origen en las siguientes razones:</p> <ul style="list-style-type: none"> • La reglamentación debe propender por el uso de los medios de transporte objeto de regulación; es decir, no se trata de establecer condiciones infundadamente estrictas que entorpezcan la intención de estimular su utilización. • El incremento en el uso de los medios de transporte objeto de regulación no es un fenómeno exclusivamente colombiano, es mundial. Por lo que es útil acudir a los estándares que se hayan podido fijar sobre estos vehículos en el escenario internacional. • La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) es la autoridad con el conocimiento técnico más relevante en cuanto a seguridad vial se refiere; el cual se complementa con la experiencia que la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional tiene en este campo. • La finalidad primordial y el criterio orientador de la ley y, consecuentemente, de su reglamentación, es la salvaguarda y garantía de la vida e integridad de los actores en la vía. 								

<p>En el PARÁGRAFO 2 se señala que la reglamentación de que trata este artículo podrá ser actualizada por el Ministerio de Transporte cuando así se requiera. Esto, en atención al que se trata de tecnologías dinámicas y pueden ser requeridos ajustes en la reglamentación.</p> <p>En el artículo séptimo se establece que las empresas que importan vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana deben asegurar la disponibilidad de repuestos para estos vehículos, siguiendo la normativa que establezcan las autoridades competentes.</p> <p>Adicionalmente, se indica que las autoridades que reglamenten lo relacionado con los repuestos de este tipo de vehículos deben revisar y actualizar periódicamente estas reglamentaciones para que la disponibilidad de repuestos se ajuste a las condiciones y necesidades del mercado.</p> <p>Finalmente, se dispone que en lo no reglamentado se aplicará subsidiariamente lo dispuesto en la Ley 1480 de 2011 (Estatuto del Consumidor) y las disposiciones que la complementen y desarrolleen.</p> <p>Sobre este punto, se advierte que la disponibilidad de repuestos 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.</p> <p>En el artículo octavo se establece que los funcionarios públicos que certifiquen haber llegado a trabajar en vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana recibirán medio día laboral libre remunerado por cada 60 veces que lo hayan hecho.</p> <p>El artículo tiene tres párrafos:</p> <p>El PARÁGRAFO 1 indica que en un plazo máximo de un año cada entidad deberá definir cómo se validarán los días en los que los funcionarios públicos lleguen a trabajar en vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana, así como las condiciones para otorgar el medio día libre remunerado.</p> <p>El PARÁGRAFO 2 especifica que los funcionarios públicos que se beneficien de esta ley podrán recibir hasta cuatro medios días remunerados al año.</p> <p>El PARÁGRAFO 3 dice que las empresas privadas, empresas mixtas, empresas industriales y comerciales del Estado, y otros establecimientos regidos por el derecho privado, podrán implementar este esquema de incentivos conforme a sus propias especificaciones empresariales.</p> <p>En el artículo noveno se adoptan diversas medidas para promover el uso de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana:</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 Política¹⁰) y la disponibilidad presupuestal que incluyen en esta medida. Dejando el mandato legal en libertad a los municipios y distritos para que, de acuerdo con sus realidades sociales y financieras, sean ellos quienes decidan directamente sobre la necesidad y alcance de las campañas a realizar).</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 vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana. • Se hace una remisión al artículo 18 de la Ley 1811 de 2016 (Por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el Código Nacional de Tránsito)¹¹, introduciendo de manera expresa el deber de promoverse el uso de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana, como alternativas de movilidad urbana sostenible, en los eventos de la Semana Nacional de la Movilidad Sostenible. <p>En el artículo décimo se establece que, conforme a la facultad otorgada al Presidente de la República en el numeral 25 del artículo 189 de la Constitución Política¹², se exhorta al ejecutivo para que evalúe el estado actual de la situación arancelaria en la importación de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana, de sus repuestos y de sus implementos de seguridad y, con fundamento en ello, considere hacer las modificaciones a que haya lugar, con el propósito de reducir los costos de importación, que esta reducción se traslade al consumidor final y, así, se incentive el uso de estos vehículos, como alternativas de movilidad sostenible.</p> <p>Téngase en cuenta que haciendo menos onerosos los costos de importación, esa reducción puede trasladarse al consumidor o comprador final e incentivar, de esta manera, el uso de estos vehículos.</p> <p>Finalmente, el artículo Undécimo 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 artículos 63 y 60 de la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre); los que, a su turno, se modifican con los artículos 4 y 5 de esta iniciativa. Así pues, para evitar que los artículos vigentes terminen estando conformados por multiplicidad de normas que introducen modificaciones al <i>corpus normativo</i> original, la técnica legislativa implica derogar las modificaciones introducidas y modificar, directamente, la norma inicial.</p> <p style="text-align: center;">V. 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 Congresista 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 fusiona 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 regulen 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 participe 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 10. Entiéndase por conflicto de interés moral aquel que presentan los congresistas cuando por razones de conciencia se quieran apartar de la discusión y votación del proyecto.</p> <p>PARÁGRAFO 20. Cuando se trate de funciones judiciales, disciplinarias o fiscales de los congresistas, sobre conflicto de interés se aplicará la norma especial que rige ese tipo de investigación.</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 lo 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 desinvestidura en comento, pues se sabe que solo lo será aquél del que se pueda predicar que es directo, esto es, que per se el alegado beneficio, provecho o utilidad encuentre su fuente en el asunto que fue conocido por el legislador; particular, que el mismo sea específico o personal, bien para el congresista o quienes se encuentren relacionados con él; y actual o inmediato, que concorra para el momento en que ocurrió la participación o votación del congresista, lo que excluye sucesos contingentes, futuros o imprevisibles. También se tiene noticia que el interés puede ser de cualquier naturaleza, esto es, económico o moral, sin distinción alguna.</p> <p>Por lo anterior, se estima que el presente proyecto de ley no genera conflictos de interés para su discusión y votación, toda vez que se trata de un proyecto de carácter general que no crea un beneficio particular, actual y directo. No obstante, cabe precisar que la descripción de los posibles conflictos de interés que se puedan presentar frente al trámite o votación de la presente iniciativa no exime al congresista de identificar causales en las que pueda estar inmerso.</p> <p style="text-align: center;">VI. 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</p>	<p>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 transcrita 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 voto 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 finanziarse 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 lesionaría seriamente la autonomía del Legislativo.</p> <p>Precisamente, los obstáculos casi insuperables que se generarian para la actividad legislativa del Congreso de la República conducirían a concederle una forma de poder de voto al Ministerio de Hacienda sobre las iniciativas de ley en el Parlamento. El Ministerio de Hacienda es quien cuenta con los elementos necesarios para poder efectuar estimativos de los costos fiscales, para establecer de dónde pueden surgir los recursos necesarios para asumir los costos de un proyecto y para determinar la compatibilidad de los proyectos con el Marco Fiscal de Mediano Plazo. A él tendrían que acudir los congresistas o las bancadas que quieren presentar un proyecto de</p>																		
<p>ley que implique gastos. De esta manera, el Ministerio decidiría qué peticiones atiende y el orden de prioridad para hacerlo. Con ello adquiriría el poder de determinar la agenda legislativa, en desmedro de la autonomía del Congreso.</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 objeció el proyecto por cuarto el Ministerio de Hacienda no había conceptualizado acerca de la iniciativa legal. Sin embargo, como se recordó, en aquella ocasión la Corte manifestó que la omisión del Ministerio de Hacienda no afectaba la validez del proceso legislativo</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 voto legislativo en cabeza del Ministerio de Hacienda. Y en ese proceso de racionalidad legislativa la carga principal reposa en el Ministerio de Hacienda, que es el que cuenta con los datos, los equipos de funcionarios y la experticia en materia económica. Por lo tanto, en el caso de que los congresistas tramiten un proyecto incorporando estimativos erróneos sobre el impacto fiscal, sobre la manera de atender esos nuevos gastos o sobre la compatibilidad del proyecto con el Marco Fiscal de Mediano Plazo, le corresponde al Ministerio de Hacienda intervenir en el proceso legislativo para ilustrar al Congreso acerca de las consecuencias económicas del proyecto. Y el Congreso habrá de recibir y valorar el concepto emitido por el Ministerio. No obstante, la carga de demostrar y convencer a los congresistas acerca de la incompatibilidad de cierto proyecto con el Marco Fiscal de Mediano Plazo recae sobre el Ministerio 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</p>	<p>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, una copia de este informe de ponencia será remitida al Ministerio de Hacienda y Crédito Público para efectos de que se emita, por parte de esa cartera, un concepto sobre el texto propuesto para segundo debate y sus implicaciones fiscales.</p> <p>En todo caso, preliminarmente, se considera que la iniciativa no tiene incidencia fiscal, en razón a que los gastos que podrían causarse con ocasión de la implementación de la ley no implican erogaciones del erario adicionales, sino que deberá adelantarse con los recursos que ya estén disponibles y puedan ser destinados para dicho propósito.</p> <p style="text-align: center;">VII. PLIEGO DE MODIFICACIONES</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left; padding: 2px;">TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE</th> <th style="text-align: left; padding: 2px;">TEXTO PROUESTO PARA SEGUNDO DEBATE</th> <th style="text-align: left; padding: 2px;">JUSTIFICACIÓN</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="padding: 2px;">POR MEDIO DE LA CUAL SE REGULA LA CIRCULACIÓN Y SE PROMUEVE EL USO DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS LIVIANOS DE MOVILIDAD PERSONAL URBANA, COMO ALTERNATIVAS DE MOVILIDAD SOSTENIBLE</td> <td style="padding: 2px;">POR MEDIO DE LA CUAL SE REGULA LA CIRCULACIÓN Y SE PROMUEVE EL USO DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS LIVIANOS DE MOVILIDAD PERSONAL URBANA, COMO ALTERNATIVAS DE MOVILIDAD SOSTENIBLE</td> <td style="padding: 2px;">Sin modificación.</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">ARTÍCULO 1. OBJETO. La presente ley tiene por objeto:</td> <td style="padding: 2px;">ARTÍCULO 1. OBJETO. La presente ley tiene por objeto:</td> <td style="padding: 2px;"></td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">1. Regular la circulación de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana; asegurando la vida e integridad de sus usuarios y de los demás actores de la vía.</td> <td style="padding: 2px;">1. Regular la circulación de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana; asegurando la vida e integridad de sus usuarios y de los demás actores de la vía.</td> <td style="padding: 2px;"></td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">2. Promover el uso de los vehículos referidos en el numeral anterior como medios de transporte personal, que constituyen alternativas de movilidad urbana sostenible.</td> <td style="padding: 2px;">2. Promover el uso de los vehículos referidos en el numeral anterior como medios de transporte personal, que constituyen alternativas de movilidad urbana sostenible.</td> <td style="padding: 2px;">Sin modificación.</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">ARTÍCULO 2. DEFINICIONES</td> <td style="padding: 2px;">ARTÍCULO 2. DEFINICIONES Para la aplicación e interpretación</td> <td style="padding: 2px;">Sin modificación</td> </tr> </tbody> </table>	TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE	TEXTO PROUESTO PARA SEGUNDO DEBATE	JUSTIFICACIÓN	POR MEDIO DE LA CUAL SE REGULA LA CIRCULACIÓN Y SE PROMUEVE EL USO DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS LIVIANOS DE MOVILIDAD PERSONAL URBANA, COMO ALTERNATIVAS DE MOVILIDAD SOSTENIBLE	POR MEDIO DE LA CUAL SE REGULA LA CIRCULACIÓN Y SE PROMUEVE EL USO DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS LIVIANOS DE MOVILIDAD PERSONAL URBANA, COMO ALTERNATIVAS DE MOVILIDAD SOSTENIBLE	Sin modificación.	ARTÍCULO 1. OBJETO. La presente ley tiene por objeto:	ARTÍCULO 1. OBJETO. La presente ley tiene por objeto:		1. Regular la circulación de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana; asegurando la vida e integridad de sus usuarios y de los demás actores de la vía.	1. Regular la circulación de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana; asegurando la vida e integridad de sus usuarios y de los demás actores de la vía.		2. Promover el uso de los vehículos referidos en el numeral anterior como medios de transporte personal, que constituyen alternativas de movilidad urbana sostenible.	2. Promover el uso de los vehículos referidos en el numeral anterior como medios de transporte personal, que constituyen alternativas de movilidad urbana sostenible.	Sin modificación.	ARTÍCULO 2. DEFINICIONES	ARTÍCULO 2. DEFINICIONES Para la aplicación e interpretación	Sin modificación
TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE	TEXTO PROUESTO PARA SEGUNDO DEBATE	JUSTIFICACIÓN																	
POR MEDIO DE LA CUAL SE REGULA LA CIRCULACIÓN Y SE PROMUEVE EL USO DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS LIVIANOS DE MOVILIDAD PERSONAL URBANA, COMO ALTERNATIVAS DE MOVILIDAD SOSTENIBLE	POR MEDIO DE LA CUAL SE REGULA LA CIRCULACIÓN Y SE PROMUEVE EL USO DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS LIVIANOS DE MOVILIDAD PERSONAL URBANA, COMO ALTERNATIVAS DE MOVILIDAD SOSTENIBLE	Sin modificación.																	
ARTÍCULO 1. OBJETO. La presente ley tiene por objeto:	ARTÍCULO 1. OBJETO. La presente ley tiene por objeto:																		
1. Regular la circulación de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana; asegurando la vida e integridad de sus usuarios y de los demás actores de la vía.	1. Regular la circulación de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana; asegurando la vida e integridad de sus usuarios y de los demás actores de la vía.																		
2. Promover el uso de los vehículos referidos en el numeral anterior como medios de transporte personal, que constituyen alternativas de movilidad urbana sostenible.	2. Promover el uso de los vehículos referidos en el numeral anterior como medios de transporte personal, que constituyen alternativas de movilidad urbana sostenible.	Sin modificación.																	
ARTÍCULO 2. DEFINICIONES	ARTÍCULO 2. DEFINICIONES Para la aplicación e interpretación	Sin modificación																	

<p>de esta ley ténganse en cuenta las siguientes definiciones:</p> <p>Vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana: Vehículos asistidos o impulsados por un motor eléctrico, de peso reducido, diseñados para uso individual en entornos urbanos, que cumplen con las características y especificaciones técnicas definidas por el Ministerio de Transporte para circular por la ciclo-infraestructura y las vías permitidas, en los términos de la presente ley.</p> <p>Bicicleta eléctrica: Bicicleta que cuenta con motor eléctrico para asistir al usuario mientras pedalea, reduciendo así el esfuerzo que este debe realizar. La potencia del motor debe disminuir progresivamente conforme aumenta la velocidad del vehículo y se suspende cuando el conductor deje de pedalear o la bicicleta alcance una velocidad determinada.</p> <p>Transporte personal urbano: Modalidad de movilidad individual utilizada en áreas urbanas para desplazarse de un lugar a otro.</p> <p>Ciclo-infraestructura: Conjunto formado por la infraestructura vial diseñada y pensada para la bicicleta y los complementos que la hacen funcional para este vehículo.</p> <p>Vías permitidas: Son las vías respecto de las cuales no existe prohibición normativa expresa que impida la circulación de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana.</p>	<p>ténganse en cuenta las siguientes definiciones:</p> <p>Vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana: Vehículos asistidos o impulsados por un motor eléctrico, de peso reducido, diseñados para uso individual en entornos urbanos, que cumplen con las características y especificaciones técnicas definidas por el Ministerio de Transporte para circular por la ciclo-infraestructura y las vías permitidas, en los términos de la presente ley.</p> <p>Bicicleta eléctrica: Bicicleta que cuenta con motor eléctrico para asistir al usuario mientras pedalea, reduciendo así el esfuerzo que este debe realizar. La potencia del motor debe disminuir progresivamente conforme aumenta la velocidad del vehículo y se suspende cuando el conductor deje de pedalear o la bicicleta alcance una velocidad determinada.</p> <p>Transporte personal urbano: Modalidad de movilidad individual utilizada en áreas urbanas para desplazarse de un lugar a otro.</p> <p>Ciclo-infraestructura: Conjunto formado por la infraestructura vial diseñada y pensada para la bicicleta y los complementos que la hacen funcional para este vehículo.</p> <p>Vías permitidas: Son las vías respecto de las cuales no existe prohibición normativa expresa que impida la circulación de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana.</p>	<p>de la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre), adíquese un artículo nuevo 96-1, el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 96-1. NORMAS ESPECÍFICAS PARA VEHÍCULOS ELÉCTRICOS LIVIANOS DE MOVILIDAD PERSONAL URBANA. Los vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana, que cumplen 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. Excepcionalmente será permitido el transporte de más de una persona de manera simultánea cuando el vehículo en particular esté especialmente diseñado para hacerlo y se cumplan las condiciones que define el Ministerio de Transporte en la reglamentación correspondiente. Su uso será exclusivamente para transporte personal urbano. Está prohibida su circulación por carreteras nacionales. <p>Se exceptúan de esta prohibición las bicicletas eléctricas; las cuales se asimilan a las bicicletas en lo que tiene que ver con su circulación por carreteras nacionales.</p> <p>Tanto el uso con fines recreativos y deportivos como su tránsito por fuera del perímetro urbano, deberá ajustarse a la regulación expedida por las entidades territoriales correspondientes, dentro de su jurisdicción. En aquellos municipios o distritos en los que no haya regulación específica se aplicará la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte para el efecto.</p>
<p>ARTÍCULO 3. CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS LIVIANOS DE MOVILIDAD PERSONAL URBANA. En el Capítulo VI (Tránsito de otros vehículos y de animales) del Título III (Normas de comportamiento), de la Ley 769 de</p>	<p>ARTÍCULO 3. CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS LIVIANOS DE MOVILIDAD PERSONAL URBANA. En el Capítulo VI (Tránsito de otros vehículos y de animales) del Título III (Normas de comportamiento), de la Ley 769 de</p>	<p>Sin modificación.</p>
<p>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.</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.</p> <p>7. Deberán respetar los límites de velocidad establecidos en las normas de tránsito, tanto para la ciclo-infraestructura como para las vías permitidas para las que circulen; en todo caso, su velocidad máxima permitida nunca podrá ser mayor a 20 km/h en ciclo-infraestructura y a 30 km/h en vías permitidas.</p> <p>8. No deben adelantar a otros vehículos por la derecha o entre vehículos que transiten por sus respectivos carriles. Siempre utilizarán el carril libre a la izquierda del vehículo a sobrepasar.</p> <p>9. Para hacer una maniobra de giro o de adelantamiento deben usarse las señales direccionales. Siempre deberá hacerse con precaución y asegurándose de que la maniobra no resulte inesperada para los demás actores viales.</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 en la reglamentación correspondiente.</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.</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.</p> <p>7. Deberán respetar los límites de velocidad establecidos en las normas de tránsito, tanto para la ciclo-infraestructura como para las vías permitidas para las que circulen; en todo caso, su velocidad máxima permitida nunca podrá ser mayor a 20 km/h en ciclo-infraestructura y a 30 km/h en vías permitidas.</p> <p>8. No deben adelantar a otros vehículos por la derecha o entre vehículos que transiten por sus respectivos carriles. Siempre utilizarán el carril libre a la izquierda del vehículo a sobrepasar.</p> <p>9. Para hacer una maniobra de giro o de adelantamiento deben usarse las señales direccionales. Siempre deberá hacerse con precaución y asegurándose de que la maniobra no resulte inesperada para los demás actores viales.</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 en la reglamentación correspondiente.</p>	<p>Ministerio de Transporte. El incumplimiento de esta disposición dará lugar a la inmovilización del vehículo.</p> <p>12. Deben respetar las señales y normas de tránsito de la ciclo-infraestructura y de las vías permitidas.</p> <p>13. Para circular, los conductores deberán utilizar siempre un casco de seguridad que cumpla con las características definidas por el Ministerio de Transporte en la reglamentación correspondiente.</p> <p>14. Los vehículos deben llevar dispositivos en la parte delantera que proyecten luz blanca y en la parte trasera que proyecten luz roja.</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 y a la realización del respectivo curso pedagógico.</p>
<p>9. Para hacer una maniobra de giro o de adelantamiento deben usarse las señales direccionales. Siempre deberá hacerse con</p>	<p>ARTÍCULO 4. PRELACIÓN EN LA VÍA DE LOS PEATONES, CICLISTAS Y USUARIOS DE VEHÍCULOS</p>	<p>ARTÍCULO 4. PRELACIÓN EN LA VÍA DE LOS PEATONES, CICLISTAS Y USUARIOS DE VEHÍCULOS</p>

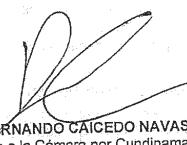
<p>VEHICULOS ELÉCTRICOS LIVIANOS DE MOVILIDAD PERSONAL URBANA. Modifíquese el artículo 63 de la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre), el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 63. RESPETO A LOS DERECHOS DE LOS PEATONES, CICLISTAS Y USUARIOS DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS LIVIANOS DE MOVILIDAD PERSONAL URBANA. Los conductores de vehículos motorizados deberán respetar los derechos e integridad de los peatones, ciclistas y usuarios de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana, dándoles prelación en la vía.</p> <p>ARTÍCULO 5. MANIOBRA DE ADELANTAMIENTO DE CICLISTAS Y USUARIOS DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS LIVIANOS DE MOVILIDAD PERSONAL URBANA. Modifíquese el artículo 60 de la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre), el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 60. OBLIGATORIEDAD DE TRANSITAR POR LOS CARRILES DEMARCADOS. Los vehículos deben transitar, obligatoriamente, por sus respectivos carriles, dentro de las líneas de demarcación, y atravesarlos solamente para efectuar maniobras de adelantamiento o de cruce.</p> <p>PARÁGRAFO 1º. Los conductores no podrán transitar con vehículo automotor o de tracción animal por la zona de seguridad y protección de la vía férrea.</p> <p>PARÁGRAFO 2º. Todo conductor, antes de efectuar un adelantamiento o cruce de una</p>	<p>ELÉCTRICOS LIVIANOS DE MOVILIDAD PERSONAL URBANA. Modifíquese el artículo 63 de la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre), el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 63. RESPETO A LOS DERECHOS DE LOS PEATONES, CICLISTAS Y USUARIOS DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS LIVIANOS DE MOVILIDAD PERSONAL URBANA. Los conductores de vehículos motorizados deberán respetar los derechos e integridad de los peatones, ciclistas y usuarios de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana, dándoles prelación en la vía.</p> <p>ARTÍCULO 5. MANIOBRA DE ADELANTAMIENTO DE CICLISTAS Y USUARIOS DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS LIVIANOS DE MOVILIDAD PERSONAL URBANA. Modifíquese el artículo 60 de la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre), el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 60. OBLIGATORIEDAD DE TRANSITAR POR LOS CARRILES DEMARCADOS. Los vehículos deben transitar, obligatoriamente, por sus respectivos carriles, dentro de las líneas de demarcación, y atravesarlos solamente para efectuar maniobras de adelantamiento o de cruce.</p> <p>PARÁGRAFO 1º. Los conductores no podrán transitar con vehículo automotor o de tracción animal por la zona de seguridad y protección de la vía férrea.</p> <p>PARÁGRAFO 2º. Todo conductor, antes de efectuar un adelantamiento o cruce de una</p>	<p>Sin modificación</p>	<p>calizada a otra o de un carril a otro, debe anunciar su intención por medio de las luces direccionales y señales ópticas o auditivas y efectuar la maniobra de forma que no entorpeza el tránsito, ni ponga en peligro a los demás vehículos o peatones.</p> <p>PARÁGRAFO 3º. Todo conductor de vehículo automotor deberá realizar la maniobra de adelantamiento de ciclistas y usuarios de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana a una distancia no menor de un metro con cincuenta centímetros (1.50 metros) de estos.</p> <p>ARTÍCULO 6. REGLAMENTACIÓN. Dentro del año siguiente a la promulgación de esta ley, el Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Transporte, deberá expedir una reglamentación detallada sobre los siguientes aspectos:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Características y especificaciones técnicas para que un medio de transporte sea considerado como un vehículo eléctrico liviano de movilidad personal urbana y pueda circular por la ciclo-infraestructura y las vías permitidas, en los términos de la presente ley. 2. Condiciones y características técnicas para que un vehículo eléctrico liviano de movilidad personal urbana pueda transportar de forma segura a más de una persona y se permita su tránsito en los términos de la presente ley. 3. El uso con fines recreativos y deportivos de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana; cuya reglamentación será aplicada en aquellas entidades territoriales en las que no se haya regulado la materia. 4. El tránsito por fuera del perímetro urbano de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana; cuya reglamentación 	<p>formas que no entorpeza el tránsito, ni ponga en peligro a los demás vehículos o peatones.</p> <p>PARÁGRAFO 3º. Todo conductor de vehículo automotor deberá realizar la maniobra de adelantamiento de ciclistas y usuarios de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana a una distancia no menor de un metro con cincuenta centímetros (1.50 metros) de estos.</p> <p>ARTÍCULO 6. REGLAMENTACIÓN. Dentro del año siguiente a la promulgación de esta ley, el Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Transporte, deberá expedir una reglamentación detallada sobre los siguientes aspectos:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Características y especificaciones técnicas para que un medio de transporte sea considerado como un vehículo eléctrico liviano de movilidad personal urbana y pueda circular por la ciclo-infraestructura y las vías permitidas, en los términos de la presente ley. 2. Condiciones y características técnicas para que un vehículo eléctrico liviano de movilidad personal urbana pueda transportar de forma segura a más de una persona y se permita su tránsito en los términos de la presente ley. 3. El uso con fines recreativos y deportivos de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana; cuya reglamentación será aplicada en aquellas entidades territoriales en las que no se haya regulado la materia. 4. El tránsito por fuera del perímetro urbano de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana; cuya reglamentación 	<p>Sin modificación.</p>
<p>4. El tránsito por fuera del perímetro urbano de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana; cuya reglamentación será aplicada en aquellas entidades territoriales en las que no se haya regulado la materia.</p> <p>5. Características técnicas de los cascos de seguridad exigidos para la circulación de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana. Haciendo las distinciones pertinentes, si hay lugar a ellas, dependiendo del tipo de vehículo.</p> <p>6. Características de las prendas reflectivas de identificación que deben ser utilizadas por los usuarios de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana cuando transiten entre las 18:00 y las 6:00 horas del día siguiente.</p> <p>PARÁGRAFO 1. La reglamentación de que trata este artículo deberá estar fundamentada y tener en cuenta, entre otros: (i) la promoción del uso de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana como alternativas de movilidad urbana sostenible; (ii) estándares internacionales sobre la materia; (iii) conceptos y observaciones formuladas por la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) y la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional; (iv) la garantía de la vida e integridad de los actores en la vía.</p> <p>PARÁGRAFO 2. La reglamentación de que trata este artículo podrá ser actualizada por el Ministerio de Transporte cuando así se requiera.</p> <p>ARTÍCULO 7. GARANTIA DE DISPONIBILIDAD DE REPUESTOS PARA VEHICULOS ELÉCTRICOS</p>	<p>será aplicada en aquellas entidades territoriales en las que no se haya regulado la materia.</p> <p>5. Características técnicas de los cascos de seguridad exigidos para la circulación de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana. Haciendo las distinciones pertinentes, si hay lugar a ellas, dependiendo del tipo de vehículo.</p> <p>6. Características de las prendas reflectivas de identificación que deben ser utilizadas por los usuarios de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana cuando transiten entre las 18:00 y las 6:00 horas del día siguiente.</p> <p>PARÁGRAFO 1. La reglamentación de que trata este artículo deberá estar fundamentada y tener en cuenta, entre otros: (i) la promoción del uso de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana como alternativas de movilidad urbana sostenible; (ii) estándares internacionales sobre la materia; (iii) conceptos y observaciones formuladas por la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) y la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional; (iv) la garantía de la vida e integridad de los actores en la vía.</p> <p>PARÁGRAFO 2. La reglamentación de que trata este artículo podrá ser actualizada por el Ministerio de Transporte cuando así se requiera.</p> <p>ARTÍCULO 7. GARANTIA DE DISPONIBILIDAD DE REPUESTOS PARA VEHICULOS ELÉCTRICOS</p>	<p>Sin modificación.</p>	<p>VEHICULOS ELÉCTRICOS LIVIANOS DE MOVILIDAD PERSONAL URBANA. Las empresas importadoras de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana deben garantizar la disponibilidad de repuestos para dichos vehículos, de acuerdo con la reglamentación que para el efecto expidan las autoridades competentes en la materia.</p> <p>Las autoridades que reglamenten lo relacionado con los repuestos de este tipo de vehículos deben verificar periódicamente las reglamentaciones expedidas al respecto para mantener la exigencia de disponibilidad acorde con la realidad del mercado. En lo no reglamentado se aplicará subsidiariamente lo dispuesto en la Ley 1480 de 2011 (Estatuto del Consumidor) y las disposiciones que la complementen y desarrolle.</p> <p>ARTÍCULO 8. INCENTIVO DE USO DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS LIVIANOS DE MOVILIDAD PERSONAL URBANA PARA FUNCIONARIOS PÚBLICOS. Los funcionarios recibirán medio día laboral libre remunerado por cada 60 veces que certifiquen haber llegado a trabajar en vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana.</p> <p>PARÁGRAFO 1. Cada entidad en un plazo no mayor a un (1) año deberá establecer las condiciones en que las entidades del sector público validarán los días en que los funcionarios públicos llegan a trabajar en vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana y las condiciones para recibir el día libre remunerado.</p> <p>PARÁGRAFO 2. Los funcionarios públicos beneficiados por la presente ley podrán recibir hasta 4 medios días remunerados al año.</p> <p>PARÁGRAFO 3. Los empleados de empresas privadas, empresas mixtas,</p>	<p>LIVIANOS DE MOVILIDAD PERSONAL URBANA. Las empresas importadoras de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana deben garantizar la disponibilidad de repuestos para dichos vehículos, de acuerdo con la reglamentación que para el efecto expidan las autoridades competentes en la materia.</p> <p>Las autoridades que reglamenten lo relacionado con los repuestos de este tipo de vehículos deben verificar periódicamente las reglamentaciones expedidas al respecto para mantener la exigencia de disponibilidad acorde con la realidad del mercado. En lo no reglamentado se aplicará subsidiariamente lo dispuesto en la Ley 1480 de 2011 (Estatuto del Consumidor) y las disposiciones que la complementen y desarrolle.</p> <p>ARTÍCULO 8. INCENTIVO DE USO DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS LIVIANOS DE MOVILIDAD PERSONAL URBANA PARA FUNCIONARIOS PÚBLICOS. Los funcionarios recibirán medio día laboral libre remunerado por cada 60 veces que certifiquen haber llegado a trabajar en vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana.</p> <p>PARÁGRAFO 1. Cada entidad en un plazo no mayor a un (1) año deberá establecer las condiciones en que las entidades del sector público validarán los días en que los funcionarios públicos llegan a trabajar en vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana y las condiciones para recibir el día libre remunerado.</p> <p>PARÁGRAFO 2. Los funcionarios públicos beneficiados por la presente ley podrán recibir hasta 4 medios días remunerados al año.</p> <p>PARÁGRAFO 3. Los empleados de empresas privadas, empresas mixtas,</p>	<p>Sin modificación.</p>

<p>hasta 4 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>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>ARTÍCULO 9. PROMOCIÓN DEL USO DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS LIVIANOS DE MOVILIDAD PERSONAL URBANA. En el marco de la autonomía administrativa de las entidades territoriales y de acuerdo con los recursos disponibles en sus presupuestos que puedan ser destinados para el efecto, los municipios y distritos, formularán e implementarán, periódicamente, campañas para promover el uso de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana como alternativas de movilidad urbana sostenible. Podrán, además, en ejercicio de sus competencias, otorgar beneficios para incentivar su uso.</p> <p>Así mismo, en las ferias, exposiciones y actos culturales que se desarrollen dentro de la Semana Nacional de la Movilidad Sostenible de que trata el artículo 18 de la Ley 1811 de 2016 (Por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el Código Nacional de Tránsito) deberán siempre promoverse el uso de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana, como alternativas de movilidad urbana sostenible.</p>	<p>ARTÍCULO 9. PROMOCIÓN DEL USO DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS LIVIANOS DE MOVILIDAD PERSONAL URBANA. En el marco de la autonomía administrativa de las entidades territoriales y de acuerdo con los recursos disponibles en sus presupuestos que puedan ser destinados para el efecto, los municipios y distritos, formularán e implementarán, periódicamente, campañas para promover el uso de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana como alternativas de movilidad urbana sostenible. Podrán, además, en ejercicio de sus competencias, otorgar beneficios para incentivar su uso.</p> <p>Así mismo, en las ferias, exposiciones y actos culturales que se desarrollen dentro de la Semana Nacional de la Movilidad Sostenible de que trata el artículo 18 de la Ley 1811 de 2016 (Por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el Código Nacional de Tránsito) deberán siempre promoverse el uso de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana, como alternativas de movilidad urbana sostenible.</p>
<p>ARTÍCULO 10. REVISIÓN DE LA SITUACIÓN ARANCELARIA EN LA IMPORTACIÓN DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS LIVIANOS DE MOVILIDAD PERSONAL URBANA, SUS REPUESTOS E IMPLEMENTOS DE SEGURIDAD Conforme a la</p>	<p>ARTÍCULO 10. REVISIÓN DE LA SITUACIÓN ARANCELARIA EN LA IMPORTACIÓN DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS LIVIANOS DE MOVILIDAD PERSONAL URBANA, SUS REPUESTOS E IMPLEMENTOS DE SEGURIDAD Conforme a la</p>
<p>Sin modificación.</p>	<p>DE SEGURIDAD Conforme a la facultad otorgada al Presidente de la República en el numeral 25 del artículo 189 de la Constitución Política, se exhala al poder ejecutivo a que, a través de las entidades competentes dentro del Gobierno Nacional:</p> <ol style="list-style-type: none"> Evalué el estado actual de la situación arancelaria en la importación de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana, de sus repuestos y de sus implementos de seguridad. Con fundamento en lo anterior, considere hacer las modificaciones a que haya lugar, con el propósito de reducir los costos de importación, que esta reducción se traslade al consumidor final y, así, se incentive el uso de estos vehículos, como alternativas de movilidad sostenible. Evalué el estado actual de la situación arancelaria en la importación de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana, de sus repuestos y de sus implementos de seguridad. <p>ARTÍCULO 11. VIGENCIA Y DEROGATORIAS. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga los artículos 14 y 17 de la Ley 1811 de 2016 (Por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el Código Nacional de Tránsito); deroga, también, todas las disposiciones que le sean contrarias.</p>
	<p>Sin modificación.</p>
	<p>VIII. PROPOSICIÓN</p> <p>TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY No. 219 de 2024 CÁMARA, 111 DE 2024 SENADO</p> <p>"Por medio de la cual se regula la circulación y se promueve el uso de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana, como alternativas de movilidad sostenible"</p> <p>EL CONGRESO DE COLOMBIA</p> <p>DECRETA:</p> <p>ARTÍCULO 1. OBJETO. La presente ley tiene por objeto:</p> <ol style="list-style-type: none"> Regular la circulación de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana; asegurando la vida e integridad de sus usuarios y de los demás actores de la vía. Promover el uso de los vehículos referidos en el numeral anterior como medios de transporte personal, que constituyen alternativas de movilidad urbana sostenible. <p>ARTÍCULO 2. DEFINICIONES Para la aplicación e interpretación de esta ley ténganse en cuenta las siguientes definiciones:</p> <p>Vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana: Vehículos asistidos o impulsados por un motor eléctrico, de peso reducido, diseñados para uso individual en entornos urbanos, que cumplen con las características y especificaciones técnicas definidas por el Ministerio de Transporte para circular por la ciclo-infraestructura y las vías permitidas, en los términos de la presente ley.</p> <p>Bicicleta eléctrica: Bicicleta que cuenta con motor eléctrico para asistir al usuario mientras pedalea, reduciendo así el esfuerzo que este debe realizar. La potencia del motor debe disminuir progresivamente conforme aumenta la velocidad del vehículo y se suspende cuando el conductor deje de pedalear o la bicicleta alcance una velocidad determinada.</p> <p>Transporte personal urbano: Modalidad de movilidad individual utilizada en áreas urbanas para desplazarse de un lugar a otro.</p> <p>Ciclo-infraestructura: Conjunto formado por la infraestructura vial diseñada y pensada para la bicicleta y los complementos que la hacen funcional para este vehículo.</p>

En mérito de lo expuesto, presento ponencia positiva y, en consecuencia, solicito a la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes dar primer debate al Proyecto de Ley 219 de 2024 Cámara, 111 de 2023 Senado "Por medio de la cual se regula la circulación y se promueve el uso de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana, como alternativas de movilidad sostenible", de conformidad con el pliego de modificaciones propuesto.

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

<p>Vías permitidas: Son las vías respecto de las cuales no existe prohibición normativa expresa que impida la circulación de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana.</p> <p>ARTÍCULO 3. CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS LIVIANOS DE MOVILIDAD PERSONAL URBANA. En el Capítulo VI (Tránsito de otros vehículos y de animales) del Título III (Normas de comportamiento), de la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre), adíquese un artículo nuevo 96-1, el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 96-1. NORMAS ESPECÍFICAS PARA VEHÍCULOS ELÉCTRICOS LIVIANOS DE MOVILIDAD PERSONAL URBANA. Los vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana, que cumplan con las características técnicas definidas por el Ministerio de Transporte en la reglamentación que expida para el efecto, se sujetarán a las siguientes normas específicas:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. La edad mínima para su conducción será de dieciséis (16) años cumplidos. 2. No podrán movilizar a más de una persona de forma simultánea. Excepcionalmente será permitido el transporte de más de una persona de manera simultánea cuando el vehículo en particular esté especialmente diseñado para hacerlo y se cumplan las condiciones que defina el Ministerio de Transporte en la reglamentación correspondiente. 3. Su uso será exclusivamente para transporte personal urbano. Está prohibida su circulación por carreteras nacionales. 4. Se exceptúan de esta prohibición las bicicletas eléctricas; las cuales se asimilan a las bicicletas en lo que tiene que ver con su circulación por carreteras nacionales. 5. Tanto el uso con fines recreativos y deportivos como su tránsito por fuera del perímetro urbano, deberá ajustarse a la regulación expedida por las entidades territoriales correspondientes, dentro de su jurisdicción. En aquellos municipios o distritos en los que no haya regulación específica se aplicará la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte para el efecto. 6. No deben transitar sobre las aceras o andenes, los lugares destinados al tránsito de peatones ni por aquellas vías en donde las autoridades competentes lo prohíban. 7. Deberán circular siempre por la ciclo-infraestructura, dando prelación a los peatones y a los ciclistas. 8. En aquellos casos donde no exista ciclo-infraestructura podrán transitar por las vías permitidas, ocupando el carril derecho, paralelo al andén o a la orilla, en el mismo sentido de la vía y sin utilizar las vías exclusivas para servicio público colectivo. En las vías permitidas también deberán darle prelación a los peatones y a los ciclistas. 9. Deberán respetar los límites de velocidad establecidos en las normas de tránsito, tanto para la ciclo-infraestructura como para las vías permitidas por las que circulen; en todo caso, su velocidad máxima permitida nunca podrá ser mayor a 20 km/h en ciclo-infraestructura y a 30 km/h en vías permitidas. 10. No deben adelantar a otros vehículos por la derecha o entre vehículos que transiten por sus respectivos carriles. Siempre utilizarán el carril libre a la izquierda del vehículo a sobrepasar. 11. Para hacer una maniobra de giro o de adelantamiento deben usarse las señales direccionales. Siempre deberá hacerse con precaución y asegurándose de que la maniobra no resulte inesperada para los demás actores viales. 12. Deben respetar las señales y normas de tránsito de la ciclo-infraestructura y de las vías permitidas. 13. Para circular, los conductores deberán utilizar siempre un casco de seguridad que cumpla con las características definidas por el Ministerio de Transporte. El incumplimiento de esta disposición dará lugar a la inmovilización del vehículo. 14. Los conductores de estos tipos de vehículos deben vestir prendas retroreflectantes de identificación que deben ser visibles cuando se conduzca entre las 18:00 y las 6:00 horas del día siguiente. Las referidas prendas deberán cumplir con las características definidas por el Ministerio de Transporte en la reglamentación correspondiente. 15. Los vehículos deben llevar dispositivos en la parte delantera que proyecten luz blanca y en la parte trasera que proyecten luz roja. 16. No podrán transportar objetos que disminuyan la visibilidad, que incomoden la conducción o que constituyan un peligro para los demás actores de la vía. 17. No se podrán conducir en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias sicoactivas. El incumplimiento de esta disposición dará lugar a la inmovilización del vehículo y a la realización del respectivo curso pedagógico. <p>ARTÍCULO 4. PRELACIÓN EN LA VÍA DE LOS PEATONES, CICLISTAS Y USUARIOS DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS LIVIANOS DE MOVILIDAD PERSONAL URBANA. Modifíquese el artículo 63 de la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre), el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 63. RESPETO A LOS DERECHOS DE LOS PEATONES, CICLISTAS Y USUARIOS DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS LIVIANOS DE MOVILIDAD PERSONAL URBANA. Los conductores de vehículos motorizados deberán respetar los derechos e integridad de los peatones, ciclistas y usuarios de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana, dándoles prelación en la vía.</p> <p>ARTÍCULO 5. MANIOBRA DE ADELANTAMIENTO DE CICLISTAS Y USUARIOS DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS LIVIANOS DE MOVILIDAD PERSONAL URBANA. Modifíquese el artículo 60 de la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre), el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 60. OBLIGATORIEDAD DE TRANSITAR POR LOS CARRILES DEMARCADOS. Los vehículos deben transitar, obligatoriamente, por sus respectivos carriles, dentro de las líneas de demarcación, y atravesarlos solamente para efectuar maniobras de adelantamiento o de cruce.</p> <p>PARÁGRAFO 1º. Los conductores no podrán transitar con vehículo automotor o de tracción animal por la zona de seguridad y protección de la vía férrea.</p> <p>PARÁGRAFO 2º. Todo conductor, antes de efectuar un adelantamiento o cruce de una calzada a otra o de un carril a otro, debe anunciar su intención por medio de las luces direccionales y señales ópticas o audibles y efectuar la maniobra de forma que no entorpezca el tránsito, ni ponga en peligro a los demás vehículos o peatones.</p> <p>PARÁGRAFO 3º. Todo conductor de vehículo automotor deberá realizar la maniobra de adelantamiento de ciclistas y usuarios de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana a una distancia no menor de un metro con cincuenta centímetros (1.50 metros) de estos.</p> <p>ARTÍCULO 6. REGLAMENTACIÓN. Dentro del año siguiente a la promulgación de esta ley, el Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Transporte, deberá expedir una regulación detallada sobre los siguientes aspectos:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Características y especificaciones técnicas para que un medio de transporte sea considerado como un vehículo eléctrico liviano de movilidad personal urbana y pueda circular por la ciclo-infraestructura y las vías permitidas, en los términos de la presente ley. 2. Condiciones y características técnicas para que un vehículo eléctrico liviano de movilidad personal urbana pueda transportar de forma segura a más de una persona y se permita su tránsito en los términos de la presente ley. 3. El uso con fines recreativos y deportivos de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana; cuya reglamentación será aplicada en aquellas entidades territoriales en las que no se haya regulado la materia. 	<p>18. Deberán respetar las señales y normas de tránsito de la ciclo-infraestructura y de las vías permitidas.</p> <p>19. 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>20. Los conductores de estos tipos de vehículos deben vestir prendas retroreflectantes de identificación que deben ser visibles cuando se conduzca entre las 18:00 y las 6:00 horas del día siguiente. Las referidas prendas deberán cumplir con las características definidas por el Ministerio de Transporte en la reglamentación correspondiente.</p> <p>21. Los vehículos deben llevar dispositivos en la parte delantera que proyecten luz blanca y en la parte trasera que proyecten luz roja.</p> <p>22. 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>23. No se podrán conducir en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias sicoactivas. El incumplimiento de esta disposición dará lugar a la inmovilización del vehículo y a la realización del respectivo curso pedagógico.</p> <p>ARTÍCULO 4. PRELACIÓN EN LA VÍA DE LOS PEATONES, CICLISTAS Y USUARIOS DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS LIVIANOS DE MOVILIDAD PERSONAL URBANA. Modifíquese el artículo 63 de la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre), el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 63. RESPETO A LOS DERECHOS DE LOS PEATONES, CICLISTAS Y USUARIOS DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS LIVIANOS DE MOVILIDAD PERSONAL URBANA. Los conductores de vehículos motorizados deberán respetar los derechos e integridad de los peatones, ciclistas y usuarios de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana, dándoles prelación en la vía.</p> <p>ARTÍCULO 5. MANIOBRA DE ADELANTAMIENTO DE CICLISTAS Y USUARIOS DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS LIVIANOS DE MOVILIDAD PERSONAL URBANA. Modifíquese el artículo 60 de la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre), el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 60. OBLIGATORIEDAD DE TRANSITAR POR LOS CARRILES DEMARCADOS. Los vehículos deben transitar, obligatoriamente, por sus respectivos carriles, dentro de las líneas de demarcación, y atravesarlos solamente para efectuar maniobras de adelantamiento o de cruce.</p> <p>PARÁGRAFO 1º. Los conductores no podrán transitar con vehículo automotor o de tracción animal por la zona de seguridad y protección de la vía férrea.</p> <p>PARÁGRAFO 2º. Todo conductor, antes de efectuar un adelantamiento o cruce de una calzada a otra o de un carril a otro, debe anunciar su intención por medio de las luces direccionales y señales ópticas o audibles y efectuar la maniobra de forma que no entorpezca el tránsito, ni ponga en peligro a los demás vehículos o peatones.</p> <p>PARÁGRAFO 3º. Todo conductor de vehículo automotor deberá realizar la maniobra de adelantamiento de ciclistas y usuarios de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana a una distancia no menor de un metro con cincuenta centímetros (1.50 metros) de estos.</p> <p>ARTÍCULO 6. REGLAMENTACIÓN. Dentro del año siguiente a la promulgación de esta ley, el Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Transporte, deberá expedir una regulación detallada sobre los siguientes aspectos:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Características y especificaciones técnicas para que un medio de transporte sea considerado como un vehículo eléctrico liviano de movilidad personal urbana y pueda circular por la ciclo-infraestructura y las vías permitidas, en los términos de la presente ley. 2. Condiciones y características técnicas para que un vehículo eléctrico liviano de movilidad personal urbana pueda transportar de forma segura a más de una persona y se permita su tránsito en los términos de la presente ley. 3. El uso con fines recreativos y deportivos de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana; cuya reglamentación será aplicada en aquellas entidades territoriales en las que no se haya regulado la materia. <p>ARTÍCULO 7. GARANTÍA DE DISPONIBILIDAD DE REPUESTOS PARA VEHÍCULOS ELÉCTRICOS LIVIANOS DE MOVILIDAD PERSONAL URBANA. Las empresas importadoras de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana deben garantizar la disponibilidad de repuestos para dichos vehículos, de acuerdo con la reglamentación que para el efecto expidan las autoridades competentes en la materia.</p> <p>Las autoridades que reglamenten lo relacionado con los repuestos de este tipo de vehículos deben verificar periódicamente las reglamentaciones expedidas al respecto para mantener la exigencia de disponibilidad acorde con la realidad del mercado. En lo no reglamentado se aplicará subsidiariamente lo dispuesto en la Ley 1480 de 2011 (Estatuto del Consumidor) y las disposiciones que la complementen y desarrolleen.</p> <p>ARTÍCULO 8. INCENTIVO DE USO DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS LIVIANOS DE MOVILIDAD PERSONAL URBANA PARA FUNCIONARIOS PÚBLICOS. Los funcionarios recibirán medio día laboral libre remunerado por cada 60 veces que certifiquen haber llegado a trabajar en vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana.</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 vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana y las condiciones para recibir el día libre remunerado.</p>
<p>ARTÍCULO 63. RESPETO A LOS DERECHOS DE LOS PEATONES, CICLISTAS Y USUARIOS DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS LIVIANOS DE MOVILIDAD PERSONAL URBANA. Los conductores de vehículos motorizados deberán respetar los derechos e integridad de los peatones, ciclistas y usuarios de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana, dándoles prelación en la vía.</p> <p>ARTÍCULO 5. MANIOBRA DE ADELANTAMIENTO DE CICLISTAS Y USUARIOS DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS LIVIANOS DE MOVILIDAD PERSONAL URBANA. Modifíquese el artículo 60 de la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre), el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 60. OBLIGATORIEDAD DE TRANSITAR POR LOS CARRILES DEMARCADOS. Los vehículos deben transitar, obligatoriamente, por sus respectivos carriles, dentro de las líneas de demarcación, y atravesarlos solamente para efectuar maniobras de adelantamiento o de cruce.</p> <p>PARÁGRAFO 1º. Los conductores no podrán transitar con vehículo automotor o de tracción animal por la zona de seguridad y protección de la vía férrea.</p> <p>PARÁGRAFO 2º. Todo conductor, antes de efectuar un adelantamiento o cruce de una calzada a otra o de un carril a otro, debe anunciar su intención por medio de las luces direccionales y señales ópticas o audibles y efectuar la maniobra de forma que no entorpezca el tránsito, ni ponga en peligro a los demás vehículos o peatones.</p> <p>PARÁGRAFO 3º. Todo conductor de vehículo automotor deberá realizar la maniobra de adelantamiento de ciclistas y usuarios de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana a una distancia no menor de un metro con cincuenta centímetros (1.50 metros) de estos.</p> <p>ARTÍCULO 6. REGLAMENTACIÓN. Dentro del año siguiente a la promulgación de esta ley, el Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Transporte, deberá expedir una regulación detallada sobre los siguientes aspectos:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Características y especificaciones técnicas para que un medio de transporte sea considerado como un vehículo eléctrico liviano de movilidad personal urbana y pueda circular por la ciclo-infraestructura y las vías permitidas, en los términos de la presente ley. 2. Condiciones y características técnicas para que un vehículo eléctrico liviano de movilidad personal urbana pueda transportar de forma segura a más de una persona y se permita su tránsito en los términos de la presente ley. 3. El uso con fines recreativos y deportivos de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana; cuya reglamentación será aplicada en aquellas entidades territoriales en las que no se haya regulado la materia. <p>ARTÍCULO 7. GARANTÍA DE DISPONIBILIDAD DE REPUESTOS PARA VEHÍCULOS ELÉCTRICOS LIVIANOS DE MOVILIDAD PERSONAL URBANA. Las empresas importadoras de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana deben garantizar la disponibilidad de repuestos para dichos vehículos, de acuerdo con la reglamentación que para el efecto expidan las autoridades competentes en la materia.</p> <p>Las autoridades que reglamenten lo relacionado con los repuestos de este tipo de vehículos deben verificar periódicamente las reglamentaciones expedidas al respecto para mantener la exigencia de disponibilidad acorde con la realidad del mercado. En lo no reglamentado se aplicará subsidiariamente lo dispuesto en la Ley 1480 de 2011 (Estatuto del Consumidor) y las disposiciones que la complementen y desarrolleen.</p> <p>ARTÍCULO 8. INCENTIVO DE USO DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS LIVIANOS DE MOVILIDAD PERSONAL URBANA PARA FUNCIONARIOS PÚBLICOS. Los funcionarios recibirán medio día laboral libre remunerado por cada 60 veces que certifiquen haber llegado a trabajar en vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana.</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 vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana y las condiciones para recibir el día libre remunerado.</p>	<p>ARTÍCULO 63. RESPETO A LOS DERECHOS DE LOS PEATONES, CICLISTAS Y USUARIOS DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS LIVIANOS DE MOVILIDAD PERSONAL URBANA. Los conductores de vehículos motorizados deberán respetar los derechos e integridad de los peatones, ciclistas y usuarios de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana, dándoles prelación en la vía.</p> <p>ARTÍCULO 5. MANIOBRA DE ADELANTAMIENTO DE CICLISTAS Y USUARIOS DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS LIVIANOS DE MOVILIDAD PERSONAL URBANA. Modifíquese el artículo 60 de la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre), el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 60. OBLIGATORIEDAD DE TRANSITAR POR LOS CARRILES DEMARCADOS. Los vehículos deben transitar, obligatoriamente, por sus respectivos carriles, dentro de las líneas de demarcación, y atravesarlos solamente para efectuar maniobras de adelantamiento o de cruce.</p> <p>PARÁGRAFO 1º. Los conductores no podrán transitar con vehículo automotor o de tracción animal por la zona de seguridad y protección de la vía férrea.</p> <p>PARÁGRAFO 2º. Todo conductor, antes de efectuar un adelantamiento o cruce de una calzada a otra o de un carril a otro, debe anunciar su intención por medio de las luces direccionales y señales ópticas o audibles y efectuar la maniobra de forma que no entorpezca el tránsito, ni ponga en peligro a los demás vehículos o peatones.</p> <p>PARÁGRAFO 3º. Todo conductor de vehículo automotor deberá realizar la maniobra de adelantamiento de ciclistas y usuarios de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana a una distancia no menor de un metro con cincuenta centímetros (1.50 metros) de estos.</p> <p>ARTÍ</p>

<p>PARÁGRAFO 2o. Los funcionarios públicos beneficiados por la presente ley podrán recibir hasta 4 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>ARTÍCULO 9. PROMOCIÓN DEL USO DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS LIVIANOS DE MOVILIDAD PERSONAL URBANA. En el marco de la autonomía administrativa de las entidades territoriales y de acuerdo con los recursos disponibles en sus presupuestos que puedan ser destinados para el efecto, los municipios y distritos, formularán e implementarán, periódicamente, campañas para promover el uso de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana como alternativas de movilidad urbana sostenible. Podrán, además, en ejercicio de sus competencias, otorgar beneficios para incentivar su uso.</p> <p>Así mismo, en las ferias, exposiciones y actos culturales que se desarrolle dentro la Semana Nacional de la Movilidad Sostenible de que trata el artículo 18 de la Ley 1811 de 2016 (Por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el Código Nacional de Tránsito) deberán siempre promoverse el uso de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana, como alternativas de movilidad urbana sostenible.</p> <p>ARTÍCULO 10. REVISIÓN DE LA SITUACIÓN ARANCELARIA EN LA IMPORTACIÓN DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS LIVIANOS DE MOVILIDAD PERSONAL URBANA, SUS REPUESTOS E IMPLEMENTOS DE SEGURIDAD Conforme a la facultad otorgada al Presidente de la República en el numeral 25 del artículo 189 de la Constitución Política, se exhorta al poder ejecutivo a que, a través de las entidades competentes dentro del Gobierno Nacional:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Evalúe el estado actual de la situación arancelaria en la importación de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana, de sus repuestos y de sus implementos de seguridad. 2. Con fundamento en lo anterior, considere hacer las modificaciones a que haya lugar, con el propósito de reducir los costos de importación, que esta reducción se traslade al consumidor final y, así, se incentive el uso de estos vehículos, como alternativas de movilidad sostenible. <p>ARTÍCULO 11. VIGENCIA Y DEROGATORIAS. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga los artículos 14 y 17 de la Ley 1811 de 2016 (Por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el</p>	<p>Código Nacional de Tránsito); deroga, también, todas las disposiciones que le sean contrarias.</p> <p>Atentamente,</p> <p style="text-align: right;"></p> <p>DIEGO FERNANDO CAICEDO NAVAS Representante a la Cámara por Cundinamarca. Comisión Sexta Constitucional Permanente.</p>
---	---

COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE

SUSTANCIACIÓN

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE

Bogotá D.C., 2 de diciembre de 2024

En la fecha fue recibido el informe de ponencia para Primer Debate al Proyecto de Ley No. 219 de 2024 Cámara Proyecto de Ley No. 219 de 2024 Cámara **“POR MEDIO DE LA CUAL SE REGULA LA CIRCULACIÓN Y SE PROMUEVE EL USO DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS LIVIANOS DE MOVILIDAD PERSONAL URBANA, COMO ALTERNATIVAS DE MOVILIDAD SOSTENIBLE”**

Dicha ponencia fue firmada por la Honorable Representante **DIEGO FERNANDO CAICEDO NAVAS**

Mediante Nota Interna No. C.S.C.P. 3.6 – 853/24 del 2 de diciembre de 2024, se solicita la publicación en la Gaceta del Congreso de la República.



RAÚL FERNANDO RODRÍGUEZ RINCÓN
Secretario