

Art 2



### PROPOSICIÓN

Modifíquese el artículo 2 del texto propuesto para cuarto debate del 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”** el cual quedará así:

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

**Vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana:** Vehículos asistidos o impulsados por un motor eléctrico, de peso reducido, diseñados para uso individual en entornos urbanos, que cumplen con las características y especificaciones técnicas definidas por el Ministerio de Transporte para circular por la ciclo-infraestructura y las vías permitidas, en los términos de la presente ley. **La potencia nominal de estos vehículos no podrá exceder los 1000W.**

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

**Transporte personal urbano:** Modalidad de movilidad individual utilizada en áreas urbanas para desplazarse de un lugar a otro.

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

**Vías permitidas:** Son las vías respecto de las cuales no existe prohibición normativa expresa que impida la circulación de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana.



**DIEGO FERNANDO CAICEDO NAVAS**  
Representante a la Cámara por Cundinamarca.

Handwritten notes: 1 ✓, 2 ✓, 3 03 ✓

pe

Analizada  
Favorable  
2

## PROPOSICIÓN

Modifíquese el artículo 2 del Proyecto de Ley No. 219 de 2024 Cámara y 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:

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

**Vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana:** Vehículos asistidos o impulsados por un motor eléctrico, de peso reducido, diseñados para uso individual en entornos urbanos, que cumplen con las características y especificaciones técnicas definidas por el Ministerio de Transporte para circular por la ciclo-infraestructura y las vías permitidas, en los términos de la presente ley.

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

**Transporte personal urbano:** Modalidad de movilidad individual utilizada en áreas urbanas para desplazarse de un lugar a otro.

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

**Vías permitidas:** Son las vías respecto de las cuales no existe prohibición normativa expresa que impida la circulación de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana.

  
**ALFREDO APE CUELLO BAUTE**  
Representante a la cámara



2:27 PM

**PROPOSICIÓN MODIFICATORIA**

En mi condición de Representante a la Cámara por el Departamento de Caldas y conforme a lo establecido en los artículos 112 y subsiguientes de la Ley 5 de 1992, propongo a la Honorable Plenaria de la Cámara de Representantes, someter a consideración la siguiente proposición, **con el fin modificar el artículo 3 del proyecto de Ley No 219 de 2024 Cámara** en el siguiente sentido:

ARTICULO ORIGINAL	ARTICULO PROPUESTO
<p><b>Artículo 3°. Circulación de Vehículos Eléctricos Livianos de Movilidad Personal Urbana.</b> En el Capítulo VI (Tránsito de otros vehículos y de animales) del Título III (Normas de comportamiento), de la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre), adiciónese un artículo nuevo 96-1, el cual quedará así:</p> <p><b>ARTÍCULO 96-1. NORMAS ESPECÍFICAS PARA VEHÍCULOS ELÉCTRICOS LIVIANOS DE MOVILIDAD PERSONAL URBANA.</b> 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"> <li>1. La edad mínima para su conducción será de dieciséis (16) años cumplidos. El incumplimiento de esta disposición dará lugar a la inmovilización del vehículo.</li> <li>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.</li> </ol>	<p><b>Artículo 3°. Circulación de Vehículos Eléctricos Livianos de Movilidad Personal Urbana.</b> En el Capítulo VI (Tránsito de otros vehículos y de animales) del Título III (Normas de comportamiento), de la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre), adiciónese un artículo nuevo 96-1, el cual quedará así:</p> <p><b>ARTÍCULO 96-1. NORMAS ESPECÍFICAS PARA VEHÍCULOS ELÉCTRICOS LIVIANOS DE MOVILIDAD PERSONAL URBANA.</b> 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"> <li>1. La edad mínima para su conducción será de dieciséis (16) años cumplidos. El incumplimiento de esta disposición dará lugar a la inmovilización del vehículo.</li> <li>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.</li> </ol>



ACUÑE LA DEMOCRACIA



2:05pm

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

Se exceptúan de esta prohibición las bicicletas eléctricas; las cuales se asimilan a las bicicletas en lo que tiene que ver con su circulación por la Red Vial Nacional.

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

4. No deben transitar sobre las aceras o andenes, los lugares destinados al tránsito de peatones ni por aquellas vías en donde las autoridades competentes lo prohíban.

5. Deberán circular por la ciclo-infraestructura, siempre que esta se encuentre en condiciones adecuadas de seguridad y transitabilidad, dando prelación a los peatones y a los ciclistas.

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

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

Se exceptúan de esta prohibición las bicicletas eléctricas; las cuales se asimilan a las bicicletas en lo que tiene que ver con su circulación por la Red Vial Nacional.

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

4. No deben transitar sobre las aceras o andenes, los lugares destinados al tránsito de peatones ni por aquellas vías en donde las autoridades competentes lo prohíban.

5. Deberán circular por la ciclo-infraestructura, siempre que esta se encuentre en condiciones adecuadas de seguridad y transitabilidad, dando prelación a los peatones y a los ciclistas.

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



en los términos previstos en el siguiente numeral.

6. En aquellos casos donde no exista cicloinfraestructura o esta no se encuentre en condiciones adecuadas de seguridad y transitabilidad, podrán transitar por las vías permitidas, ocupando el carril derecho, paralelo al andén o a la orilla, en el mismo sentido de la vía y sin utilizar las vías preferenciales o exclusivas del sistema de transporte público. Podrán usar carriles distintos al derecho únicamente cuando sea necesario para realizar maniobras de adelantamiento o de giro a la izquierda. En las vías permitidas también deberán darle prelación a los peatones y a los ciclistas.

7. Deberán respetar los límites de velocidad establecidos en las normas de tránsito, tanto para la ciclo-infraestructura como para las vías permitidas por las que circulen; en todo caso, su velocidad máxima permitida nunca podrá ser mayor a 20 km/h en ciclo-infraestructura y a 30 km/h en vías permitidas.

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

9. Para hacer una maniobra de giro o de adelantamiento deben usarse las señales direccionales. Siempre deberá hacerse con precaución y asegurándose de que la maniobra no resulte inesperada para los demás actores viales.

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

en los términos previstos en el siguiente numeral.

6. En aquellos casos donde no exista cicloinfraestructura o esta no se encuentre en condiciones adecuadas de seguridad y transitabilidad, podrán transitar por las vías permitidas, ocupando el carril derecho, paralelo al andén o a la orilla, en el mismo sentido de la vía y sin utilizar las vías preferenciales o exclusivas del sistema de transporte público. Podrán usar carriles distintos al derecho únicamente cuando sea necesario para realizar maniobras de adelantamiento o de giro a la izquierda. En las vías permitidas también deberán darle prelación a los peatones y a los ciclistas.

7. Deberán respetar los límites de velocidad establecidos en las normas de tránsito, tanto para la ciclo-infraestructura como para las vías permitidas por las que circulen; en todo caso, su velocidad máxima permitida nunca podrá ser mayor a 20 km/h en ciclo-infraestructura y a 30 km/h en vías permitidas.

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

9. Para hacer una maniobra de giro o de adelantamiento deben usarse las señales direccionales. Siempre deberá hacerse con precaución y asegurándose de que la maniobra no resulte inesperada para los demás actores viales.

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

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

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

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

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

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

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

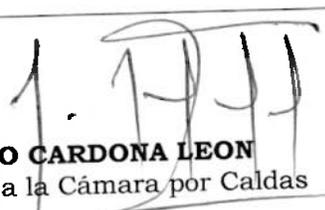
12. Los conductores de estos tipos de vehículos deben vestir prendas retrorreflectivas de identificación que deben ser visibles cuando se conduzca entre las 18:00 y las 6:00 horas del día siguiente. Las referidas prendas deberán cumplir con las características definidas por el Ministerio de Transporte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

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

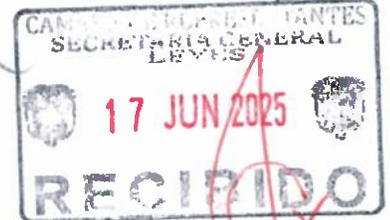
14. No podrán transportar objetos que disminuyan la visibilidad, que incomoden la conducción o que constituyan un peligro para los demás actores de la vía.

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

Cordialmente,

  
**JOSE OCTAVIO CARDONA LEON**  
Representante a la Cámara por Caldas  
Partido Liberal

PROPOSICIÓN MODIFICATORIA



Modifíquese el numeral 7 del artículo 3 del Proyecto de Ley número 219 de 2024 Cámara - 111 de 2023 Senado, "Por medio de la cual se regula la circulación y se promueve el uso de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana, como alternativas de movilidad sostenible", el cual quedará así:

**Artículo 3°. Circulación de Vehículos Eléctricos Livianos de Movilidad Personal Urbana.** En el Capítulo VI (Tránsito de otros vehículos y de animales) del Título III (Normas de comportamiento), de la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre), adiciónese un artículo nuevo 96-1, el cual quedará así:

**ARTÍCULO 96-1. NORMAS ESPECÍFICAS PARA VEHÍCULOS ELÉCTRICOS LIVIANOS DE MOVILIDAD PERSONAL URBANA.** Los vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana, que cumplan con las características técnicas definidas por el Ministerio de Transporte en la reglamentación que expida para el efecto, se sujetarán a las siguientes normas específicas:

(...)

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~~ 25 km/h en ciclo-infraestructura y a ~~30 km/h~~ 40 km/h en vías permitidas.

(...)

Cordialmente,



  
**DIEGO FERNANDO CAICEDO NAVAS**  
Representante a la Cámara por Cundinamarca



PROPOSICIÓN ADITIVA

*[Handwritten signature]*



*[Handwritten signature]*

**PROYECTO DE LEY NO. 219 DE 2024 CÁMARA-111 DE 2023 SENADO "POR MEDIO DE LA CUAL SE REGULA LA CIRCULACIÓN Y SE PROMUEVE EL USO DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS LIVIANOS DE MOVILIDAD PERSONAL URBANA, COMO ALTERNATIVAS DE MOVILIDAD SOSTENIBLE"**

Adiciónese un párrafo en el artículo 3 del texto propuesto en el ***"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:

**ARTÍCULO 3°. CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS LIVIANOS DE MOVILIDAD PERSONAL URBANA.** En el Capítulo VI (Tránsito de otros vehículos y de animales) del Título III (Normas de comportamiento), de la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre), adiciónese un artículo nuevo 96-1, el cual quedará así:

**ARTÍCULO 96-1. NORMAS ESPECÍFICAS PARA VEHÍCULOS ELÉCTRICOS LIVIANOS DE MOVILIDAD PERSONAL URBANA.** Los vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana, que cumplan con las características técnicas definidas por el Ministerio de Transporte en la reglamentación que expida para el efecto, se sujetarán a las siguientes normas específicas:

1. La edad mínima para su conducción será de dieciséis (16) años cumplidos. El incumplimiento de esta disposición dará lugar a la inmovilización del vehículo.
2. No podrán movilizar a más de una persona de forma simultánea. Excepcionalmente será permitido el transporte de más de una persona de manera simultánea cuando el vehículo en particular esté especialmente diseñado para hacerlo y se cumplan las condiciones que defina el Ministerio de Transporte en la reglamentación correspondiente.
3. Su uso será exclusivamente para transporte personal urbano. Está prohibida su circulación por la Red Vial Nacional, salvo en aquellos tramos que cuenten con cicloinfraestructura, siempre que esta no haya sido restringida expresamente por la autoridad competente.

Se exceptúan de esta prohibición las bicicletas eléctricas; las cuales se asimilan a las bicicletas en lo que tiene que ver con su circulación por la Red Vial Nacional.



**Modesto Aguilera**  
REPRESENTANTE A LA CÁMARA  
ATLÁNTICO • 2022 - 2026



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

**4. No deben transitar sobre las aceras o andenes, los lugares destinados al tránsito de peatones ni por aquellas vías en donde las autoridades competentes lo prohíban.**

**5. Deberán circular por la ciclo-infraestructura, siempre que esta se encuentre en condiciones adecuadas de seguridad y transitabilidad, dando prelación a los peatones y a los ciclistas.**

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

**6. En aquellos casos donde no exista cicloinfraestructura o esta no se encuentre en condiciones adecuadas de seguridad y transitabilidad, podrán transitar por las vías permitidas, ocupando el carril derecho, paralelo al andén o a la orilla, en el mismo sentido de la vía y sin utilizar las vías preferenciales o exclusivas del sistema de transporte público. Podrán usar carriles distintos al derecho únicamente cuando sea necesario para realizar maniobras de adelantamiento o de giro a la izquierda. En las vías permitidas también deberán darle prelación a los peatones y a los ciclistas.**

**7. Deberán respetar los límites de velocidad establecidos en las normas de tránsito, tanto para la ciclo-infraestructura como para las vías permitidas por las que circulen; en todo caso, su velocidad máxima permitida nunca podrá ser mayor a 20 km/h en ciclo-infraestructura y a 30 km/h en vías permitidas.**

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

**9. Para hacer una maniobra de giro o de adelantamiento deben usarse las señales direccionales. Siempre deberá hacerse con precaución y asegurándose de que la maniobra no resulte inesperada para los demás actores viales.**

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



**Modesto Aguilera**  
REPRESENTANTE A LA CÁMARA  
ATLÁNTICO • 2022 - 2026



11. Para circular, los conductores deberán utilizar siempre un casco de seguridad que cumpla con las características definidas por el Ministerio de Transporte. El incumplimiento de esta disposición dará lugar a la inmovilización del vehículo.
12. Los conductores de estos tipos de vehículos deben vestir prendas retrorreflectivas de identificación que deben ser visibles cuando se conduzca entre las 18:00 y las 6:00 horas del día siguiente. Las referidas prendas deberán cumplir con las características definidas por el Ministerio de Transporte en la reglamentación correspondiente.
13. Los vehículos deben llevar dispositivos en la parte delantera que proyecten luz blanca y en la parte trasera que proyecten luz roja.
14. No podrán transportar objetos que disminuyan la visibilidad, que incomoden la conducción o que constituyan un peligro para los demás actores de la vía.
15. No se podrán conducir en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias psicoactivas. El incumplimiento de esta disposición dará lugar a la inmovilización del vehículo y a la realización del respectivo curso pedagógico.

**Parágrafo nuevo: En el caso de los menores de entre 12 años a 16 años, estos podrán conducir y transitar exclusivamente en ciclo-infraestructuras.**

Atentamente,

**MODESTO AGUILERA VIDES**  
**REPRESENTANTE A LA CÁMARA DEPARTAMENTO DEL ATLÁNTICO**

**JUSTIFICACIÓN**



**Modesto Aguilera**  
REPRESENTANTE A LA CÁMARA  
ATLÁNTICO - 2022 - 2026



La inclusión del presente párrafo busca establecer un marco normativo diferencial y seguro para los menores entre 12 y 16 años que utilicen vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana. Esta propuesta se fundamenta en razones **técnicas, económicas e institucionales**, con un enfoque que promueve el desarrollo integral de los jóvenes y el aprovechamiento de la infraestructura recreativa y turística disponible en el país.

**1. Enfoque técnico y de seguridad vial:**

Permitir que menores entre 12 y 16 años operen este tipo de vehículos exclusivamente en ciclo-infraestructura y espacios controlados como parques, pistas y malecones, responde a la necesidad de proteger su integridad física y la de los demás actores viales. Estas zonas ofrecen condiciones más seguras, con bajo tráfico vehicular, menor velocidad y mejor visibilidad, lo cual reduce considerablemente el riesgo de accidentes.

**2. Enfoque institucional y regulatorio:**

El párrafo propuesto se ajusta al principio de **progresividad en la movilidad segura y sostenible**, reconociendo que existe una creciente adopción de nuevos medios de transporte personal por parte de la población joven. La regulación propuesta permite al Estado anticiparse y ordenar el uso responsable de estos vehículos, evitando la anarquía normativa o el vacío legal que pudiera derivar en usos inapropiados. Además, faculta a las entidades territoriales para regular conforme a sus realidades y capacidades, promoviendo una articulación entre nación y territorio.

**3. Enfoque económico y de dinamización de espacios públicos:**

El uso regulado de estos vehículos por menores en espacios como parques, ciclorrutas, malecones e infraestructura turística puede incentivar el **mayor aprovechamiento y mantenimiento de estos espacios**, promoviendo actividades económicas complementarias como el alquiler de equipos, el comercio de alimentos o la oferta de actividades deportivas y recreativas. Esto tiene el potencial de dinamizar la economía local, especialmente en municipios con vocación turística o recreativa.



**Modesto Aguilera**  
REPRESENTANTE A LA CÁMARA  
ATLÁNTICO - 2022 - 2026



**4. Enfoque en el desarrollo de los jóvenes:**

El acceso seguro a nuevas formas de movilidad puede representar una herramienta importante para el **desarrollo psicomotor, la autonomía y la formación en cultura vial de los jóvenes**. Estas prácticas pueden contribuir a inculcar desde edades tempranas el respeto por las normas de tránsito, la convivencia pacífica en el espacio público y la apropiación responsable de la ciudad.

**5. Coherencia con la política pública de movilidad sostenible y transición energética:**

Al fomentar el uso temprano y seguro de medios de transporte eléctricos no contaminantes, se está contribuyendo a consolidar una cultura de movilidad sostenible.

**En conclusión**, el párrafo propuesto no solo garantiza un uso responsable y seguro de los vehículos eléctricos livianos entre menores de edad, sino que también constituye una medida que articula objetivos de seguridad vial, desarrollo territorial, inclusión social y sostenibilidad ambiental. Su aprobación permitirá consolidar un marco normativo equilibrado que reconozca los beneficios de esta nueva modalidad de transporte, sin dejar de lado los desafíos que implica su regulación para los distintos grupos etarios.

Atentamente,

**MODESTO AGUILERA VIDES**  
REPRESENTANTE A LA CÁMARA DEPARTAMENTO DEL ATLÁNTICO

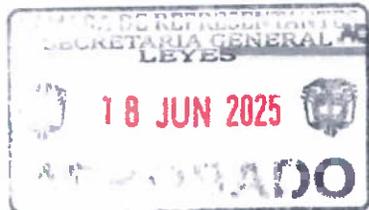
*Handwritten signature*

*Dr + 4*

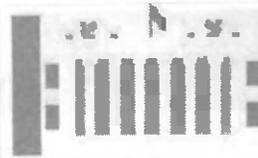
**PROPOSICIÓN MODIFICATORIA**

En mi condición de Representante a la Cámara por el Departamento de Caldas y conforme a lo establecido en los artículos 112 y subsiguientes de la Ley 5 de 1992, propongo a la Honorable Plenaria de la Cámara de Representantes, someter a consideración la siguiente proposición, **con el fin modificar el artículo 4 del proyecto de Ley No 219 de 2024 Cámara** en el siguiente sentido:

ARTICULO ORIGINAL	ARTICULO PROPUESTO
<p><b>Artículo 4°. Sanciones por Infracciones a las Normas Específicas para Vehículos Eléctricos Livianos de Movilidad Personal Urbana.</b> Adiciónense al artículo 131 de la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre) el siguiente literal y los siguientes numerales:</p> <p>G. Será sancionado con multa equivalente a seis (6) salarios mínimos legales diarios vigentes (SMLDV) el conductor de vehículo eléctrico liviano de movilidad personal urbana que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones:</p> <p>G.1. Transportar a más de una persona de manera simultánea en un vehículo eléctrico liviano de movilidad personal urbana que no esté expresamente diseñado para tal fin, o sin cumplir con las condiciones definidas por el Ministerio de Transporte en la reglamentación correspondiente.</p> <p>G.2. Circular por la Red Vial Nacional, salvo en los tramos que cuenten con ciclo-infraestructura, siempre que esta no haya sido restringida expresamente por la autoridad competente. Esta infracción no se aplicará a las bicicletas eléctricas, las cuales podrán circular por la Red Vial Nacional en los términos definidos para las bicicletas.</p> <p>G.3. Circular sobre aceras, andenes, lugares</p>	<p><b>Artículo 4°. Sanciones por Infracciones a las Normas Específicas para Vehículos Eléctricos Livianos de Movilidad Personal Urbana.</b> Adiciónense al artículo 131 de la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre) el siguiente literal y los siguientes numerales:</p> <p>G. Será sancionado con multa equivalente a seis (6) salarios mínimos legales diarios vigentes (SMLDV) el conductor de vehículo eléctrico liviano de movilidad personal urbana que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones:</p> <p>G.1. Transportar a más de una persona de manera simultánea en un vehículo eléctrico liviano de movilidad personal urbana que no esté expresamente diseñado para tal fin, o sin cumplir con las condiciones definidas por el Ministerio de Transporte en la reglamentación correspondiente.</p> <p>G.2. Circular por la Red Vial Nacional, salvo en los tramos que cuenten con ciclo-infraestructura, siempre que esta no haya sido restringida expresamente por la autoridad competente. Esta infracción no se aplicará a las bicicletas eléctricas, las cuales podrán circular por la Red Vial Nacional en los términos definidos para las bicicletas.</p> <p>G.3. Circular sobre aceras, andenes, lugares</p>



*2:05pm*



destinados al tránsito de peatones o por vías en las que la autoridad competente haya prohibido expresamente su circulación.

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

G.5. Circular por la vía permitida utilizando carriles distintos al derecho sin que sea necesario para adelantar o para girar a la izquierda; o circular en sentido contrario al de la vía, o por vías preferenciales o exclusivas del sistema de transporte público.

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

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

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

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

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

destinados al tránsito de peatones o por vías en las que la autoridad competente haya prohibido expresamente su circulación.

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

G.5. Circular por la vía permitida utilizando carriles distintos al derecho sin que sea necesario para adelantar o para girar a la izquierda; o circular en sentido contrario al de la vía, o por vías preferenciales o exclusivas del sistema de transporte público.

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

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

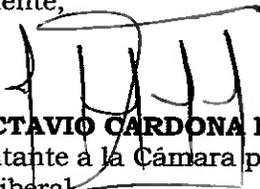
G.8. Realizar una maniobra de giro o de adelantamiento sin utilizar señales direccionales.

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

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

<p>vehículo.</p> <p>G.11. Circular entre las 18:00 y las 6:00 horas sin vestir prendas retrorreflectivas de identificación que cumplan con las características definidas por el Ministerio de Transporte.</p> <p>G.12. Circular sin que el vehículo cuente con dispositivos luminosos que proyecten luz blanca en la parte delantera y luz roja en la parte trasera.</p> <p>G.13. Transportar objetos que disminuyan la visibilidad, incomoden la conducción o constituyan un peligro para los demás actores de la vía.</p> <p>G.14. Conducir en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias psicoactivas. Esta infracción dará lugar, además, a la inmovilización del vehículo y a la realización del respectivo curso pedagógico.</p>	<p>vehículo.</p> <p>G.11. Circular entre las 18:00 y las 6:00 horas sin vestir prendas retrorreflectivas de identificación que cumplan con las características definidas por el Ministerio de Transporte.</p> <p>G.12. Circular sin que el vehículo cuente con dispositivos luminosos que proyecten luz blanca en la parte delantera y luz roja en la parte trasera.</p> <p>G.13. Transportar objetos que disminuyan la visibilidad, incomoden la conducción o constituyan un peligro para los demás actores de la vía.</p> <p>G.14. Conducir en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias psicoactivas. Esta infracción dará lugar, además, a la inmovilización del vehículo <b>y a la realización del respectivo curso pedagógico.</b></p>
---	--

Cordialmente,



**JOSE OCTAVIO CARDONA LEON**  
Representante a la Cámara por Caldas  
Partido Liberal



anal  
ent →



## PROPOSICIÓN MODIFICATIVA

**MODIFÍQUESE EL ARTÍCULO 7 DEL PROYECTO DE LEY NO. 219 DE 2024 CÁMARA – 111 DE 2023 SENADO, "Por medio de la cual se regula la circulación y se promueve el uso de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana, como alternativas de movilidad sostenible", el cual quedará así:**

1416  
343

**ARTÍCULO 7. REGLAMENTACIÓN.** Dentro del año siguiente a la promulgación de esta ley, el Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Transporte, deberá expedir una reglamentación detallada sobre los siguientes aspectos:

1. Características y especificaciones técnicas para que un medio de transporte sea considerado como un vehículo eléctrico liviano de movilidad personal urbana y pueda circular por la ciclo-infraestructura y las vías permitidas, en los términos de la presente ley.
2. Condiciones y características técnicas para que un vehículo eléctrico liviano de movilidad personal urbana pueda transportar de forma segura a más de una persona y se permita su tránsito en los términos de la presente ley.
3. El uso con fines recreativos y deportivos de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana; cuya reglamentación será aplicada en aquellas entidades territoriales en las que no se haya regulado la materia.
4. El tránsito por fuera del perímetro urbano de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana; cuya reglamentación será aplicada en aquellas entidades territoriales en las que no se haya regulado la materia.
5. Características técnicas de los cascos de seguridad exigidos para la circulación de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana. Haciendo las distinciones pertinentes, si hay lugar a ellas, dependiendo del tipo de vehículo.
6. Características de las prendas retroreflectivas de identificación que deben ser utilizadas por los usuarios de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana cuando transiten entre las 18:00 y las 6:00 horas del día siguiente.
7. Características técnicas de los sistemas de frenado de los vehículos eléctricos livianos de movilidad personal, de conformidad con las normas internacionales relacionadas.

**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



CATHY  
JUVINAO

CATHERINE JUVINAO CLAVIJO

Representante a la Cámara por Bogotá

eléctricos livianos de movilidad personal urbana como alternativas de movilidad urbana sostenible; (ii) estándares internacionales sobre la materia; (iii) conceptos u observaciones formuladas por la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) y la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional; (iv) la garantía de la vida e integridad de los actores en la vía.

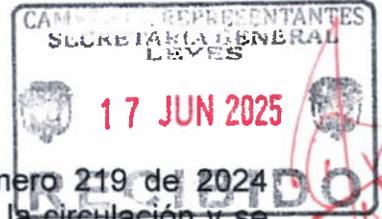
**PARÁGRAFO 2.** La reglamentación de que trata este artículo podrá ser actualizada por el Ministerio de Transporte cuando así se requiera.

Cordialmente,

CATHERINE JUVINAO CLAVIJO  
Representante a la Cámara por Bogotá

*Ace*

**PROPOSICIÓN ADITIVA**



Adiciónese el siguiente artículo nuevo 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".

**ARTÍCULO NUEVO.** Modifíquese el artículo 7. Parqueaderos Preferenciales de la Ley 1964 de 2019, el cual quedará así:

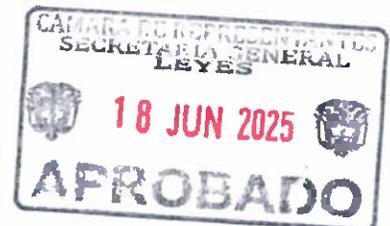
**Artículo 7. Parqueaderos Preferenciales.** Las entidades públicas y los establecimientos comerciales que ofrezcan al público sitios de parqueo, en los municipios de categoría especial y los de primera y segunda categoría de acuerdo con lo establecido en la Ley 617 de 2000, deberán destinar un porcentaje mínimo del dos por ciento (2%) del total de plazas de parqueo habilitados, para el uso preferencial de vehículos eléctricos y vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana.

El Gobierno nacional, a través del Ministerio de Transporte, dentro de los doce (12) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente Ley, deberá reglamentar vía decreto, la identificación de los parqueaderos preferenciales a los que se refiere el presente artículo, incluyendo un logotipo y color para los mismos.

En ningún caso, el inciso anterior podrá atentar contra las plazas de parqueo para personas de movilidad reducida que consagra la Ley 1287 de 2009 ni la prioridad a los cicloparqueaderos que contempla la Ley 1811 de 2016.

Cordialmente,

  
**DIEGO FERNANDO CAICEDO NAVAS**  
Representante a la Cámara por Cundinamarca



**PROPOSICIÓN MODIFICATORIA**



Modifíquese el párrafo 1 del artículo 7 del Proyecto de Ley número 219 de 2024 Cámara - 111 de 2023 Senado, "Por medio de la cual se regula la circulación y se promueve el uso de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana, como alternativas de movilidad sostenible", el cual quedará así:

**Artículo 7. Reglamentación.** Dentro del año siguiente a la promulgación de esta ley, el Gobierno nacional, a través del Ministerio de Transporte, deberá expedir una reglamentación detallada sobre los siguientes aspectos:

(...)

**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, **aplicables a las realidades y necesidades colombianas**; (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.

(...)

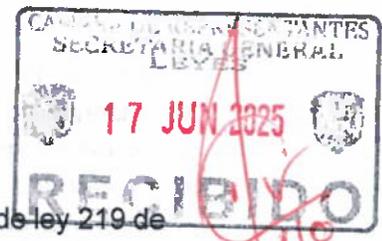
Cordialmente,

  
**DIEGO FERNANDO CAICEDO NAVAS**  
Representante a la Cámara por Cundinamarca



LET B

*Acu*



*ALO*  
*1/18/25*

**PROPOSICIÓN**

Modifíquese el artículo 8 del texto propuesto para cuarto debate del 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”*** el cual quedará así:

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

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

Cordialmente,

**DIEGO FERNANDO CAICEDO NAVAS**  
Representante a la Cámara por Cundinamarca.



## JUSTIFICACIÓN

El numeral 17 del artículo 59 de la Ley 1480 de 2011 establece, dentro de las funciones administrativas asignadas a la Superintendencia de Industria y Comercio la de «Fijar requisitos mínimos de calidad e idoneidad para determinados bienes y servicios, mientras se expiden los reglamentos técnicos correspondientes cuando encuentre que un producto puede poner en peligro la vida, la salud o la seguridad de los consumidores».

Adicionalmente, la Superintendencia de industria y comercio, como autoridad competente, podrá establecer el término en que los productores y proveedores deberán contar con disponibilidad de repuestos, incluso tras el vencimiento de los periodos de garantía. En ese sentido, el propósito del artículo es acorde con lo establecido al respecto en la ley 1480 de 2011.

Dicho lo anterior, es preciso indicar que el artículo 7 de la ley 1480 establece que la garantía está «a cargo de todo productor y/o proveedor». No obstante lo anterior, de la redacción del artículo, se observa que la obligación de contar con la disponibilidad de repuestos se encuentra limitada a las empresas importadoras de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana, lo cual no se correspondería con el alcance que la Ley 1480 ha pretendido dar a la garantía.

Para entender lo expuesto en precedencia, es necesario revisar las definiciones establecidas en el estatuto respecto de productores y proveedores. En este sentido, se encuentra que la Ley 1480 ha definido, en el numeral 9 de su artículo 5, a los productores como quien de manera habitual, directa o indirectamente, diseñe, produzca, fabrique, ensamble o importe productos. También se reputa productor, quien diseñe, produzca, fabrique, ensamble, o importe productos sujetos a reglamento técnico o medida sanitaria o fitosanitaria» y, en el numeral 11 del artículo indicado, a los proveedores como quien de manera habitual, directa o indirectamente, ofrezca, suministre, distribuya o comercialice productos con o sin ánimo de lucro», de conformidad con lo señalado.

En este sentido, es preciso indicar que el proyecto, al limitar la norma a las empresas importadoras, excluye de dicha obligación a otros actores económicos contemplados por el Estatuto del Consumidor, como lo son las empresas que se enmarcan en el concepto de productores distintas a las importadoras y los proveedores.

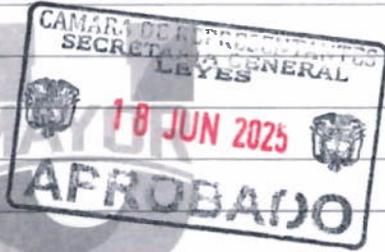
A

prop ley 219

Proposición

A

eliminación Artículo 9



INSTITUCIÓN UNIVERSITARIA  
MAYOR DE CARTAGENA

Hernando Ocampo  
Representante



INSTITUCIÓN UNIVERSITARIA  
MAYOR DE CARTAGENA



DLR 96-)  
OCTAVIO  
CAMARA DE REPRESENTANTES  
SECRETARIA GENERAL  
LEYES  
11 JUN 2025  
RECIBIDO  
2/314

### PROPOSICIÓN DE ELIMINACION

En mi condición de Representante a la Cámara por el Departamento de Caldas y conforme a lo establecido en los artículos 112 y subsiguientes de la Ley 5 de 1992, propongo a la Honorable Plenaria de la Cámara de Representantes, someter a consideración la eliminación del artículo 9 del proyecto de Ley No. 219 de 2024 CÁMARA, el cual reza:

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

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

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

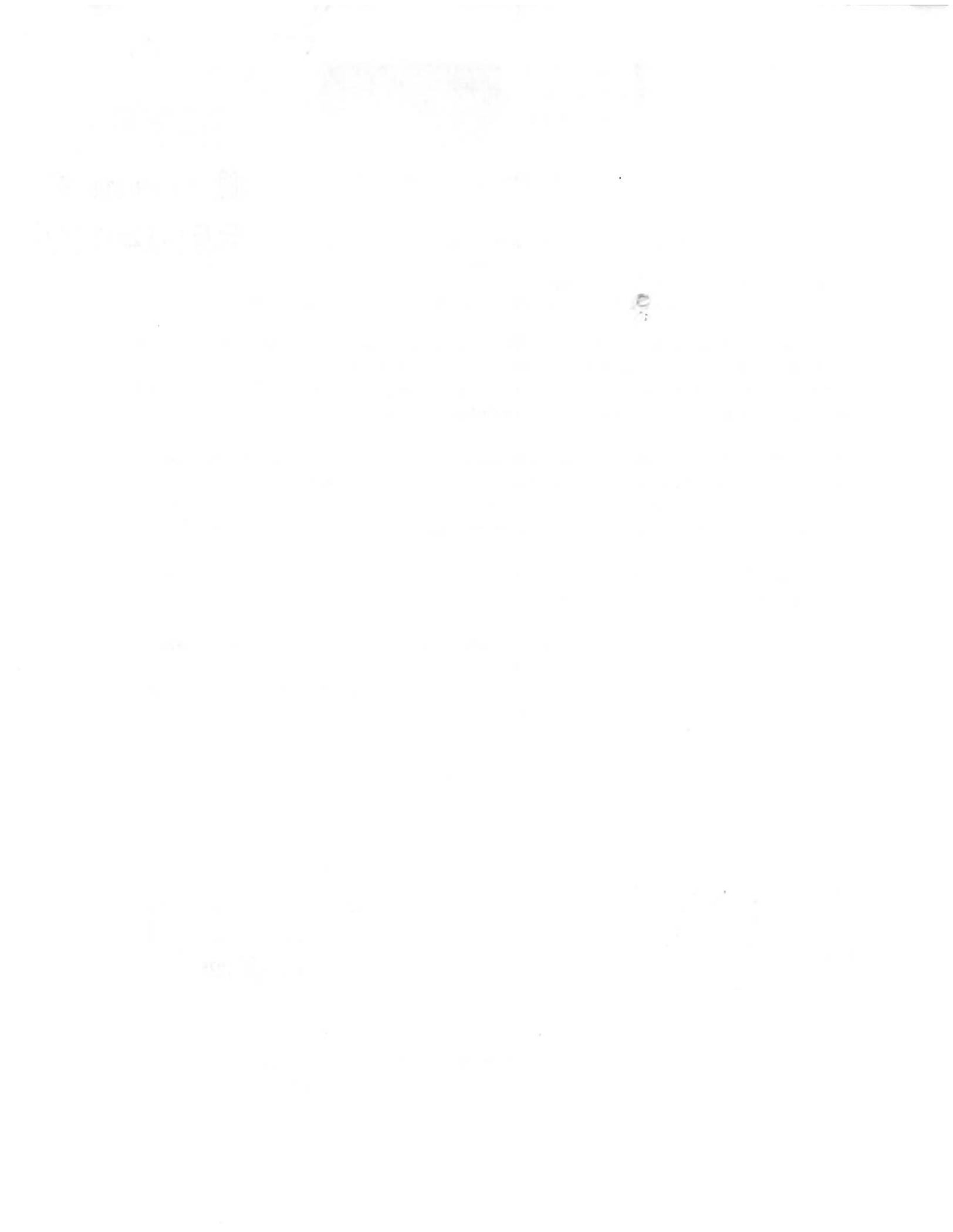
~~Parágrafo 3°. Los empleados de empresas privadas, empresas mixtas, empresas industriales y comerciales del Estado y otros establecimientos regidos por el derecho privado podrán adoptar el presente esquema de incentivos con arreglo a sus propias especificaciones empresariales.~~

Así mismo, se solicita que después de este artículo sean reenumerados los que siguen.

Cordialmente,

**JOSE OCTAVIO CARDONA LEON**  
Representante a la Cámara por Caldas  
Partido Liberal

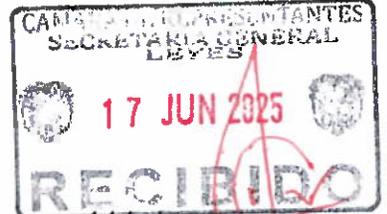
CAMARA DE REPRESENTANTES  
SECRETARIA GENERAL  
LEYES  
18 JUN 2025



Oct 14

*Acus*

**PROPOSICIÓN MODIFICATORIA**



*1810*  
*1181*

Modifíquese el artículo 14 del Proyecto de Ley número 219 de 2024 Cámara - 111 de 2023 Senado, "Por medio de la cual se regula la circulación y se promueve el uso de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana, como alternativas de movilidad sostenible", el cual quedará así:

**Artículo 14. Cobertura Ambiental a Vehículos Eléctricos Livianos de Movilidad Personal Urbana.** El Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, en un plazo máximo de ~~un (1) año~~ contado dos (2) años contados a partir de la entrada en vigencia de la presente ley, adoptará las disposiciones normativas y técnicas necesarias para que los vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana queden expresamente incluidos dentro del alcance de la política y la reglamentación sobre Residuos de Aparatos Eléctricos y Electrónicos (RAEE) establecidas en la Ley 1672 de 2013, garantizando la aplicación efectiva del principio de responsabilidad extendida del productor y la gestión posconsumo de sus componentes.

Cordialmente,

**DIEGO FERNANDO CAICEDO NAVAS**  
Representante a la Cámara por Cundinamarca



*[Handwritten signature]*

*Avalado por [Handwritten signature]*  
*[Handwritten signature]*

**PROPOSICIÓN**

Adiciónese un artículo nuevo al Proyecto de Ley No. 219 de 2024 Cámara y 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:

**ARTÍCULO NUEVO. EXENCIÓN DE REQUISITOS PARA LA CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS LIVIANOS O DE BAJA VELOCIDAD.** En atención a su menor nivel de riesgo, derivado de sus características de peso y velocidad reducida, y considerando además su aporte como medio alternativo de movilidad sostenible, para la circulación de los vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana de que trata la presente Ley, así como de los demás vehículos eléctricos cuyo peso, incluyendo su batería, no supere los sesenta (60) kilogramos, o que, teniendo un peso superior, no puedan desarrollar velocidades superiores a 40 km/h, no se requerirá ni podrá exigirse:

40

1. Matrícula ante organismo de tránsito.
2. Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT).
3. Licencia de conducción.

*[Large handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*  
**ALFREDO APE CUELLO BAUTE**  
Representante a la cámara



*[Handwritten signature]*

David Racero



**PROPOSICIÓN ADITIVA**

Comisión Primera Constitucional  
Cámara de Representantes  
Bogotá D.C., 19 junio de 2025

*Acu*

*Max (unido)*

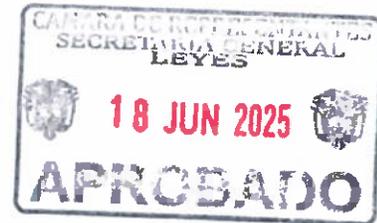


Proyecto de Ley N° 219 de 2024 Cámara – 111 de 2023 Senado  
“Por medio de la cual se regula la circulación y se promueve el uso de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana, como alternativas de movilidad sostenible”.

Con fundamento en el artículo 113 y 114 de la ley 5ta de 1992, **ADICIONAR un artículo nuevo**, de tal forma que quede así:

**Artículo nuevo. Las erogaciones derivadas de la aplicación de la presente ley deben sujetarse a las disponibilidades existentes tanto en el Marco Fiscal de Mediano Plazo y en el Marco de Gasto de Mediano Plazo, de los sectores responsables de su cumplimiento.**

**DAVID RACERO MAYORCA**  
Representante a la Cámara  
Coalición Pacto Histórico



**PROPOSICIÓN ADITIVA**



Adiciónese un nuevo artículo 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", el cual quedará así:

**ARTÍCULO NUEVO. INCLUSIÓN DE LOS VEHÍCULOS ELÉCTRICOS LIVIANOS DE MOVILIDAD PERSONAL URBANA EN LA PARTIDA ARANCELARIA 87.12 DEL ARTÍCULO 468-1 DEL ESTATUTO TRIBUTARIO.** Para efectos de lo previsto en el artículo 468-1 del Estatuto Tributario, entiéndase que los vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana de que trata la presente ley se encuentran comprendidos en la partida arancelaria 87.12 de dicho artículo, aun cuando esta haga mención expresa únicamente a las bicicletas eléctricas, por cuanto se trata de vehículos del mismo género, con características técnicas equiparables.

Cordialmente,

  
**DIEGO FERNANDO CAICEDO NAVAS**  
Representante a la Cámara por Cundinamarca





**CONGRESO DE LA REPÚBLICA**

**PROYECTO DE LEY No. 219 de 2014 CÁMARA - No. III de 2023 SENADO**

***Por medio de la cual se regula la circulación y se promueve el uso de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal***

**PROPOSICIÓN**

**Agréguese un artículo nuevo al Proyecto de Ley No.219 de 2024, el cual quedará así:**

**ARTÍCULO NUEVO. INFRAESTRUCTURA PARA LA MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE.** Los municipios y distritos, en el marco de su autonomía, priorizarán en sus instrumentos de planificación, la construcción, adecuación y mantenimiento de infraestructura para medios de transporte no motorizados, como por ejemplo:

- Ciclo-infraestructura conectada, segura y accesible.
- Redes de señalización vial para los usuarios de vehículos livianos y peatones.
- Zonas de parqueo en puntos estratégicos.
- Intermodalidad con el transporte público.

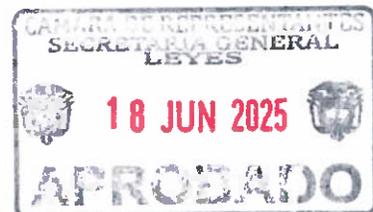
La planificación e implementación de estas infraestructuras deberá contemplar la participación ciudadana y garantizar la accesibilidad universal, priorizando a poblaciones vulnerables y promoviendo la equidad en el acceso al espacio público.

**PARÁGRAFO.** La planificación e implementación de estas infraestructuras deberá estar en concordancia con el Marco Fiscal de Mediano Plazo, con el fin de asegurar la viabilidad financiera de las inversiones propuestas y su alineación con los objetivos de sostenibilidad fiscal y desarrollo territorial.

Cordialmente,

  
**DUVALIER SÁNCHEZ ARANGO.**

Representante a la Cámara por el Valle.



### **JUSTIFICACIÓN**

La inclusión de este artículo busca orientar los instrumentos de planificación hacia infraestructuras seguras, accesibles e intermodales para medios no motorizados, lo cual no solo responde a compromisos climáticos y de salud pública al reducir emisiones y fomentar la actividad física, sino que también mejora la seguridad vial.

De igual manera, alinear la infraestructura para la movilidad urbana sostenible con el Marco Fiscal de Mediano Plazo permite garantizar que los recursos públicos destinados a estos proyectos sean financieramente viables y sostenibles. Esto asegura que las inversiones no excedan la capacidad fiscal del país, se integren a las prioridades nacionales y cuenten con respaldo presupuestal a mediano plazo



CONGRESO DE LA REPÚBLICA

PROYECTO DE LEY No. 219 de 2014 CÁMARA - No. 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*

**PROPOSICIÓN**

**Agréguese un artículo nuevo al Proyecto de Ley No.219 de 2024, el cual quedará así:**

**ARTÍCULO NUEVO. INFRAESTRUCTURA PARA LA MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE.** Los municipios y distritos, en el marco de su autonomía, priorizarán en sus instrumentos de planificación, la construcción, adecuación y mantenimiento de infraestructura para medios de transporte no motorizados y vehículos eléctricos livianos, como por ejemplo:

- Ciclo-infraestructura conectada, segura y accesible.
- Redes de señalización vial para los usuarios de vehículos livianos y peatones.
- Zonas de parqueo en puntos estratégicos.
- Intermodalidad con el transporte público.

La planificación e implementación de estas infraestructuras deberá contemplar la participación ciudadana y garantizar la accesibilidad universal, priorizando a poblaciones vulnerables y promoviendo la equidad en el acceso al espacio público.

**PARÁGRAFO.** La planificación e implementación de estas infraestructuras deberá estar en concordancia con el Marco Fiscal de Mediano Plazo, con el fin de asegurar la viabilidad financiera de las inversiones propuestas y su alineación con los objetivos de sostenibilidad fiscal y desarrollo territorial.

Cordialmente,

**DUVALIER SÁNCHEZ ARANGO.**

Representante a la Cámara por el Valle.

### **JUSTIFICACIÓN**

La inclusión de este artículo busca orientar los instrumentos de planificación hacia infraestructuras seguras, accesibles e intermodales para medios no motorizados, lo cual no solo responde a compromisos climáticos y de salud pública al reducir emisiones y fomentar la actividad física, sino que también mejora la seguridad vial.

De igual manera, alinear la infraestructura para la movilidad urbana sostenible con el Marco Fiscal de Mediano Plazo permite garantizar que los recursos públicos destinados a estos proyectos sean financieramente viables y sostenibles. Esto asegura que las inversiones no excedan la capacidad fiscal del país, se integren a las prioridades nacionales y cuenten con respaldo presupuestal a mediano plazo



C

ACT 9

Bogotá D.C., 11 de junio de 2025



**PROPOSICIÓN**

Modificar el artículo 9 del proyecto de ley 219 de 2024 *"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:

Handwritten notes in red ink: a checkmark, the initials 'ALE', and a signature.

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

**Para garantizar el incentivo, el funcionario público deberá certificar con su jefe inmediato sus llegadas en los vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana.**

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

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

**Parágrafo 3°. Las entidades públicas de orden nacional y territorial del Estado deberán destinar y adecuar dentro de sus instalaciones o en sus inmediaciones, espacios seguros y accesibles para el estacionamiento de estos vehículos. Dichos espacios deberán contar, en la medida de lo posible y según la viabilidad técnica y presupuestal, con puntos de recarga eléctrica para facilitar su uso continuo. La reglamentación establecerá las condiciones específicas para la implementación de estos espacios, priorizando la seguridad, la conveniencia y la capacidad de atención a la demanda.**

**Parágrafo 4°.** 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.

## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La presente proposición busca precisar y fortalecer el esquema de incentivos para funcionarios públicos que utilizan vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana. La modificación propuesta, que se centra en el Artículo 9° del Proyecto de Ley, tiene como objetivo clarificar la naturaleza del beneficio y consolidar la redacción, sin alterar sustancialmente el espíritu del incentivo.

Argumentar la concesión de un día completo de incentivo, en lugar de medio día, por cada 60 veces que un funcionario público utilice un vehículo eléctrico liviano de movilidad personal urbana para ir a trabajar, se fundamenta en diversos pilares que buscan potenciar los objetivos del proyecto de ley: la promoción de la movilidad sostenible y la descongestión urbana, a la par que se garantiza un incentivo significativo y equitativo para los funcionarios.

En primer lugar, un incentivo de un día completo otorga un valor percibido sustancialmente mayor para el funcionario. Medio día libre, si bien es un beneficio, puede resultar insuficiente para que el impacto en la calidad de vida del funcionario sea realmente significativo, lo que a su vez podría mermar el entusiasmo y la adopción de este tipo de movilidad. Un día completo, por el contrario, permite al funcionario una jornada de descanso o la realización de actividades personales o familiares de mayor envergadura, lo que eleva el atractivo del incentivo y lo convierte en un motor más potente para el cambio de hábitos.

En segundo lugar, se busca un impacto más contundente en la descongestión del tráfico y la reducción de la huella de carbono. Si bien el uso esporádico de estos vehículos ya contribuye, un incentivo más robusto podría motivar a una mayor cantidad de funcionarios a optar por esta alternativa de forma recurrente. Un estudio de la Universidad de los Andes en 2023 sobre la movilidad en Bogotá reveló que el transporte individual motorizado es responsable de aproximadamente el 30% de las emisiones de gases de efecto invernadero en la ciudad. Cada vehículo que deja de circular tradicionalmente y es reemplazado por uno eléctrico liviano, contribuye directamente a la mitigación de esta problemática. Ofrecer un día completo podría significar que el funcionario vea el incentivo como una recompensa justa por un esfuerzo sostenido en pro del medio ambiente y la movilidad.



En tercer lugar, desde una perspectiva de equidad y reconocimiento del esfuerzo, el tiempo y la inversión inicial que implica la adquisición y mantenimiento de un vehículo eléctrico liviano de movilidad personal urbana, sumado al esfuerzo logístico de su uso diario, justifican una recompensa más generosa. Consideremos que el costo promedio de una bicicleta eléctrica de gama media en Colombia oscila entre \$2.500.000 y \$5.000.000 COP, mientras que un patinete eléctrico puede costar entre \$1.500.000 y \$3.000.000 COP. Aunque a largo plazo generen ahorros en transporte, la inversión inicial es un factor a tener en cuenta. Un día completo de descanso es una compensación más acorde con este esfuerzo y compromiso.

En cuarto lugar, la necesidad de certificar las llegadas a la entidad en vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana ante el jefe inmediato, tal como se establece implícitamente en el parágrafo 1° de la proposición, es una medida indispensable para garantizar la transparencia y la correcta aplicación del incentivo. Esta certificación por parte del supervisor directo es la forma más eficaz de asegurar que el funcionario ha cumplido efectivamente con las 60 ocasiones requeridas para acceder al beneficio.

La validación por parte del jefe inmediato no solo simplifica el proceso de control, sino que también otorga credibilidad al sistema. Permite una verificación directa y constante del cumplimiento, evitando posibles inconsistencias o usos indebidos del incentivo. Al delegar esta responsabilidad en el jefe inmediato, la entidad asegura un seguimiento continuo y personalizado, lo que fomenta la confianza en el programa y refuerza el compromiso de los funcionarios con la movilidad sostenible.

Este tipo de incentivos son fundamentales para promover la movilidad sostenible en Colombia, en línea con tendencias globales que buscan reducir la huella de carbono y mejorar la calidad de vida en las ciudades. Según un estudio de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), la promoción de modos de transporte activos y sostenibles puede contribuir a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero y a la disminución de la congestión vehicular en áreas urbanas. Al incentivar el uso de vehículos eléctricos livianos, se fomenta:

**Sostenibilidad Ambiental:** La reducción de la dependencia de combustibles fósiles contribuye a la mejora de la calidad del aire en las ciudades. Por ejemplo, según el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, el sector transporte es uno de los principales emisores de CO<sub>2</sub> en Colombia. Promover vehículos eléctricos es una medida directa para mitigar este impacto.



**Eficiencia en la Movilidad Urbana:** Los vehículos eléctricos livianos pueden ayudar a descongestionar las vías, especialmente en ciudades como Bogotá donde el tiempo promedio de desplazamiento puede superar los 60 minutos en horas pico, según datos de la Secretaría Distrital de Movilidad.

**Bienestar y Salud Pública:** Incentivar el uso de estos vehículos también puede promover un estilo de vida más activo en los ciudadanos, lo que tiene beneficios para la salud pública.

Finalmente, es crucial analizar el precedente de otros incentivos laborales en Colombia y el impacto psicológico del "descanso". En muchos casos, los días libres completos tienen un valor psicológico y práctico superior al de medios días fraccionados. Para que un incentivo sea efectivo, debe ser percibido como una ganancia real y sustancial. La posibilidad de disfrutar de un día entero sin compromisos laborales, sin la presión de volver al trabajo en la tarde, es un factor motivador que puede inclinar la balanza hacia la adopción masiva de estos vehículos.

**WILMER YESID GUERRERO AVENDAÑO**  
Representante a la Cámara por Norte de Santander