

Cons VI

Bogotá D.C., 22 de agosto de 2023

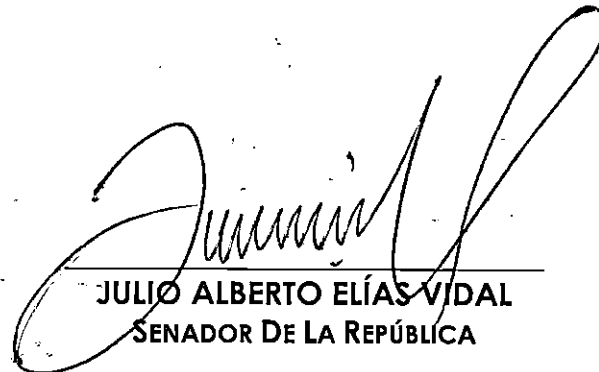
DOCTOR
GREGORIO ELJACH PACHECO
SECRETARIO GENERAL DEL SENADO DE LA REPÚBLICA
E. S. D.

REFERENCIA:	PROYECTO DE LEY «POR MEDIO DE LA CUAL SE REGULA EL TRÁNSITO Y SE PROMUEVE EL USO DE BICICLETAS CON PEDALEO ASISTIDO, PATINETAS ELÉCTRICAS Y VEHÍCULOS AUTOEQUILBRADOS, COMO ALTERNATIVAS DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE»
ASUNTO:	RADICACIÓN DE PROYECTO DE LEY

Respetuoso saludo.

En mi condición de Senador de la República, en uso de mis atribuciones constitucionales y legales, mediante el presente escrito radico el proyecto de ley de la referencia y, en mi calidad de autor de la iniciativa, solicito comedidamente a su despacho que se proceda a realizar el trámite correspondiente.

Atentamente,



JULIO ALBERTO ELÍAS VIDAL
SENADOR DE LA REPÚBLICA

SENADO DE LA REPÚBLICA

Secretaría General (Art. 139 y ss Ley 5ª de 1.992)

El día 23 del mes Agosto del año 2023.

se radicó en este despacho el proyecto de ley

Nº. III Acto Legislativo N°. _____, con todos y

cada uno de los requisitos constitucionales y legales

por: H.º. Julio Alberto Elias Vidal

SECRETARIO GENERAL

PROYECTO DE LEY ____ DE 2023 SENADO

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

EL CONGRESO DE COLOMBIA

DECRETA:

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

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

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

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

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

Vehículo autoequilibrado: Un vehículo autoequilibrado es un vehículo de motor eléctrico basado en un equilibrio inestable inherente y que necesita un sistema auxiliar de control para mantener su equilibrio.

bicicletas convencionales: Se refiere a las bicicletas tal y como son definidas en el artículo 2 de la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre); es decir, un vehículo no motorizado de dos (2) o más ruedas en línea, el cual se desplaza por el esfuerzo de su conductor accionando por medio de pedales.

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

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

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

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

ARTÍCULO 96-1. NORMAS ESPECÍFICAS PARA BICICLETAS CON PEDALEO ASISTIDO, PATINETAS ELÉCTRICAS Y VEHÍCULOS AUTOEQUILIBRADOS. Las bicicletas con pedaleo asistido, las patinetas eléctricas y los vehículos autoequilibrados se sujetarán a las siguientes normas específicas:

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

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



AQUIVIVE LA DEMOCRACIA

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

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

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

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

9. Cuando transiten por las vías permitidas deben usarse las señales direccionales para dar un giro o hacer la maniobra de adelantamiento.

En caso de que el vehículo no cuente con señales direccionales deberán usarse las señales manuales previstas en el artículo 67 de este código.

10. Deben respetar las señales y normas de tránsito de la ciclo-infraestructura y de las vías permitidas.
11. Para circular, los conductores deberán utilizar siempre un casco de seguridad que cumpla con las características definidas por el Ministerio de Transporte. El incumplimiento de esta disposición dará lugar a la inmovilización del vehículo.
12. Los conductores de estos tipos de vehículos deben vestir prendas reflectivas de identificación que deben ser visibles cuando se conduzca entre las 18:00 y las 6:00 horas del día siguiente.
13. Cuando transiten entre las 18:00 y las 6:00 horas del día siguiente, los vehículos deben llevar dispositivos en la parte delantera que proyecten luz blanca, y en la parte trasera que proyecten o reflejen luz roja.
14. No podrán transportar objetos que disminuyan la visibilidad, que incomoden la conducción o que constituyan un peligro para los demás actores de la vía.
15. No se podrán conducir en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias psicoactivas. El incumplimiento de esta disposición dará lugar a la inmovilización del vehículo

ARTÍCULO 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:

ARTÍCULO 63. RESPETO A LOS DERECHOS DE LOS PEATONES, CICLISTAS Y USUARIOS DE BICICLETAS CON PEDALEO ASISTIDO, PATINETAS ELÉCTRICAS Y VEHÍCULOS AUTOEQUILIBRADOS. Los

conductores de vehículos deberán respetar los derechos e integridad de los peatones, ciclistas y usuarios de bicicletas con pedaleo asistido, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados, dándoles prelación en la vía.

ARTÍCULO 5. MANIOBRA DE ADELANTAMIENTO DE CICLISTAS Y USUARIOS DE BICICLETAS CON PEDALEO ASISTIDO, PATINETAS ELÉCTRICAS Y VEHÍCULOS AUTOEQUILIBRADOS. Modifíquese el artículo 60 de la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre), el cual quedará así:

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

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

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

PARÁGRAFO 3º. Todo conductor de vehículo automotor deberá realizar la maniobra de adelantamiento de ciclistas y usuarios de bicicletas con pedaleo asistido, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados a una distancia no menor de un metro con cincuenta centímetros (1.50 metros) de estos.

ARTÍCULO 6. REGLAMENTACIÓN. Dentro del año siguiente a la promulgación de esta ley, el Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Transporte, deberá expedir una reglamentación detallada sobre los siguientes aspectos:

1. Condiciones y características técnicas para que las bicicletas con pedaleo asistido, las patinetas eléctricas y/o los vehículos autoequilibrados puedan transportar de forma segura a más de una persona y se permita su tránsito en los términos de la presente ley.

2. El uso con fines recreativos y deportivos de bicicletas con pedaleo asistido, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados; cuya reglamentación será aplicada en aquellas entidades territoriales en las que no se haya regulado la materia.
3. El tránsito por fuera del perímetro urbano de bicicletas con pedaleo asistido, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados; cuya reglamentación será aplicada en aquellas entidades territoriales en las que no se haya regulado la materia.
4. Características técnicas para que las bicicletas con pedaleo asistido, las patinetas eléctricas y los vehículos autoequilibrados puedan ser usados como medios de transporte personal urbano en los términos de la presente ley; especificando las características que impedirían su tránsito por la cicloinfraestructura disponible.
5. Características técnicas de los cascos de seguridad exigidos para la circulación de bicicletas con pedaleo asistido, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados. Haciendo las distinciones pertinentes, si hay lugar a ellas, dependiendo del tipo de vehículo.

PARÁGRAFO. La reglamentación de que trata este artículo deberá estar fundamentada y tener en cuenta, entre otros: (i) la promoción del uso de bicicletas con pedaleo asistido, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados como alternativas de movilidad urbana sostenible; (ii) estándares internacionales sobre la materia; (iii) conceptos u observaciones formuladas por la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) y la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional; (iv) la garantía de la vida e integridad de los actores en la vía.

ARTÍCULO 7. IMPORTACIÓN DE REPUESTOS BICICLETAS CON PEDALEO ASISTIDO, PATINETAS ELÉCTRICAS Y VEHÍCULOS AUTOEQUILIBRADOS. Para garantizar que las empresas importadoras de bicicletas con pedaleo asistido, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados importen repuestos para dichos vehículos, dentro del año siguiente a la promulgación de esta ley, el Gobierno Nacional, a través de los Ministerios de Transporte y de Comercio, Industria y Turismo, deberá ajustar en ese sentido, o expedir si aún no lo ha hecho, la reglamentación de que trata el artículo 11 de la Ley 1964 de 2019 (Por medio de la cual se promueve el uso de vehículos eléctricos en Colombia y se dictan otras disposiciones).

ARTÍCULO 8. INCENTIVO DE USO DE BICICLETAS CON PEDALEO ASISTIDO, PATINETAS ELÉCTRICAS Y VEHÍCULOS AUTOEQUILIBRADOS PARA FUNCIONARIOS PÚBLICOS. El incentivo de que trata el artículo 5 de la Ley 1811 de 2016 (Por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el Código Nacional de Tránsito) será aplicable también a los funcionarios que certifiquen haber llegado a trabajar en bicicletas con pedaleo asistido, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados.

PARÁGRAFO. En un plazo no superior a un (1) año, cada entidad del sector público deberá ajustar, en lo que corresponda, los actos administrativos expedidos en virtud del parágrafo 1º del artículo 5 de la referida Ley 1811 de 2016 e incluir el uso de bicicletas con pedaleo asistido, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados.

ARTÍCULO 9. PROMOCIÓN DEL USO DE BICICLETAS CON PEDALEO ASISTIDO, PATINETAS ELÉCTRICAS Y VEHÍCULOS AUTOEQUILIBRADOS. En el marco de la autonomía administrativa de las entidades territoriales y de acuerdo con los recursos disponibles en sus presupuestos que puedan ser destinados para el efecto, los municipios y distritos, formularán e implementarán, periódicamente, campañas para promover el uso de bicicletas con pedaleo asistido, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados como alternativas de movilidad urbana sostenible. Podrán, además, en ejercicio de sus competencias, otorgar beneficios para incentivar su uso.

Así mismo, en las ferias, exposiciones y actos culturales que se desarrollen dentro la Semana Nacional de la Movilidad Sostenible de que trata el artículo 18 de la Ley 1811 de 2016 (Por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el Código Nacional de Tránsito) deberán siempre promoverse el uso de bicicletas con pedaleo asistido, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados, como alternativas de movilidad urbana sostenible.

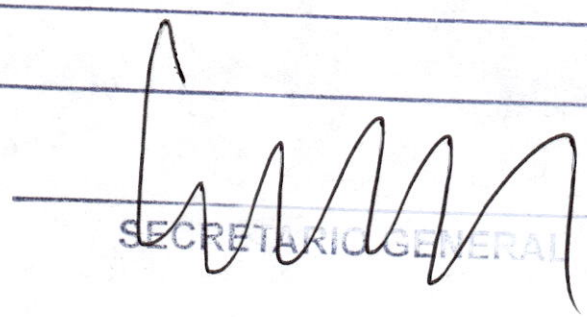
ARTÍCULO 10. VIGENCIA Y DEROGATORIAS. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga los artículos 14 y 17 de la Ley 1811 de 2016 (Por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el Código Nacional de Tránsito); deroga, también, todas las disposiciones que le sean contrarias.

GOBIERNO DE LA REPUBLICA

Secretaría General (Art. 139 y ss Ley 5ª de 1.992)

El día 23 del mes Agosto del año 2023

se radicó en este despacho el proyecto de ley
Nº. 111 Acto Legislativo N°. _____, con todos y
cada uno de los requisitos constitucionales y legales
por: _____



SECRETARIO GENERAL

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. Objeto y descripción sucinta de la iniciativa

En los últimos años, hemos sido testigos del vertiginoso crecimiento de los vehículos eléctricos de movilidad personal urbana, como bicicletas con pedaleo asistido, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados (tales como los monociclos eléctricos y segway). Si bien estos medios de transporte pueden revolucionar la manera en que nos desplazamos en entornos urbanos y traer consigo beneficios significativos para el medio ambiente y la movilidad, en Colombia existe un vacío legal frente a su regulación. Es por esta razón que, reconociendo la existencia de este fenómeno, se presenta a consideración del Congreso de la República un proyecto de ley con el que se pretenden hacer, primordialmente, dos cosas: regular el tránsito de dicho tipo de vehículos (introduciendo las modificaciones pertinentes en el Código Nacional de Tránsito Terrestre) y promover su uso.

Es esencial que exista una regulación legal integral que abarque a estos nuevos actores en la vía. Una regulación adecuada no solo garantizará la seguridad de los usuarios y peatones, sino que también promoverá un uso responsable de estos vehículos y una coexistencia armoniosa con otros medios de transporte. Entre varios aspectos que se regulan con la iniciativa se destacan: Edad mínima para su conducción de 16 años; utilización exclusiva para transporte personal o individual dentro del perímetro urbano; deber de circular siempre por la ciclo-infraestructura disponible y en su ausencia por las vías permitidas, ocupando el carril derecho, paralelo al andén, en el mismo sentido de la vía y sin utilizar las vías exclusivas para servicio público colectivo; límite máximo de velocidad de 25 km/h en la ciclo-infraestructura y de 40 km/h. en las vías permitidas; uso obligatorio del casco de seguridad; y uso obligatorio de prendas reflectivas y dispositivos lumínicos entre las 6 de la tarde y las 6 de la mañana.

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

faculta, en el marco de sus competencias, para otorgar beneficios para incentivar su uso; y se establece la obligación de promover estos medios en las ferias, exposiciones y actos culturales que se desarrollen dentro la Semana Nacional de la Movilidad Sostenible de que trata el artículo 18 de la Ley 1811 de 2016 (Por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el Código Nacional de Tránsito).

2. Contenido y justificación del proyecto de ley

El proyecto de ley que se somete a consideración del Congreso de la República contiene un total de diez artículos:

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

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

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

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

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

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

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

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

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.

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

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

Para vehículos particulares:

b) Tener dieciséis (16) años cumplidos.

Si bien para la conducción de bicicletas con pedaleo asistido, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados (cuyas características sean las determinadas por el Ministerio de Transporte) no se requerirá licencia, si se trata de vehículos: (i) motorizados; (ii) que no solamente circularán por cicloinfraestructura sino que lo harán, también, por las vías en las que no esté expresamente prohibido su tránsito; y (iii) que al ser vehículos de transporte personal o individual no pueden ser conducidos bajo la supervisión de adultos. Particularidades estas que implican tener en cuenta factores relacionados con la seguridad vial, la responsabilidad y la capacidad de toma de decisiones que no hacen conveniente su conducción por personas que carecen de la experiencia y la madurez necesarias para lidiar con situaciones de tráfico complejas y peligrosas.

2. Se establece que bicicletas con pedaleo asistido, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados no podrán movilizar a más de una persona de forma simultánea.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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”.

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

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

(...)

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

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

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

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

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

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

(...)

PARÁGRAFO 1o. Los Alcaldes Municipales podrán restringir temporalmente los días domingos y festivos, el tránsito de todo tipo de vehículo automotor por las vías locales y nacionales o departamentales que pasen por su jurisdicción, a efectos de promover la práctica de actividades deportivas tales como el ciclismo, el atletismo, el patinaje, las caminatas y similares, así como, la recreación y el esparcimiento de los habitantes de su jurisdicción, siempre y cuando haya una vía alterna por donde dichos vehículos puedan hacer su tránsito normal.

PARÁGRAFO 2o. La velocidad máxima de operación en las vías mientras se realicen actividades deportivas, lúdicas y/o recreativas será de 25 km/h.

(Subrayado fuera de texto)

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

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

PARÁGRAFO 1o. Las patinetas y bicicletas eléctricas o a gasolina no podrán sobrepasar los 40Km/h.

(...)

(Subrayado fuera de texto)

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.

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

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

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

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

(...)

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

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

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

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

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

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

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

10. Deben respetar las señales y normas de tránsito de la cicloinfraestructura y de las vías permitidas.

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

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

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

PARÁGRAFO 1o. En carreteras o vías rápidas, la indicación intermitente de la señal direccional deberá ponerse por lo menos con sesenta (60) metros de antelación al giro, y en zonas urbanas, por lo menos con treinta (30) metros de antelación.

PARÁGRAFO 2o. El conductor deberá detener el vehículo para indicar al peatón con una señal de mano que tiene preferencia al paso de la vía, siempre y cuando esté cruzando por una zona demarcada en vías de baja velocidad.

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

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

(...)

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

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

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

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

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

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

Se trata de elementos de seguridad que garantizan la visibilidad del conductor cuando oscurece y, al igual que las prendas reflectivas, ayudan

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

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

(...)

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

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

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

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

(...)

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

a que el vehículo sea visto y plenamente identificado por los demás actores viales.

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

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

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

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

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

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

ARTÍCULO VIGENTE	ARTÍCULO MODIFICADO
ARTÍCULO 63. RESPETO A LOS DERECHOS DE LOS PEATONES. <Artículo modificado por el artículo 14 de la Ley 1811 de 2016. El nuevo texto es el siguiente:> Los conductores de vehículos deberán respetar los derechos e	ARTÍCULO 63. RESPETO A LOS DERECHOS DE LOS PEATONES, <u>CICLISTAS Y USUARIOS DE BICICLETAS CON PEDALEO ASISTIDO, PATINETAS ELÉCTRICAS Y VEHÍCULOS AUTOEQUILIBRADOS.</u> Los conductores de vehículos deberán respetar los derechos e

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

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

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

integridad de los peatones y ciclistas, dándoles prelación en la vía.	integridad de los peatones, y ciclistas <u>y usuarios de bicicletas con pedaleo asistido, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados</u> , dándoles prelación en la vía.
---	---

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

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

ARTÍCULO VIGENTE	ARTÍCULO MODIFICADO
ARTÍCULO 60. OBLIGATORIEDAD DE TRANSITAR POR LOS CARRILES DEMARCADOS. <Artículo modificado por el artículo 17 de la Ley 1811 de 2016. El nuevo texto es el siguiente:> Los vehículos deben transitar, obligatoriamente, por sus respectivos carriles, dentro de las líneas de demarcación, y atravesarlos solamente para efectuar maniobras de adelantamiento o de cruce. PARÁGRAFO 1o. Los conductores no podrán transitar con vehículo automotor o de tracción animal por la zona de seguridad y protección de la vía férrea. PARÁGRAFO 2o. Todo conductor, antes de efectuar un adelantamiento o cruce de una calzada a otra o de un carril a otro, debe anunciar su intención por medio de las luces direccionales y señales ópticas o audibles y efectuar la maniobra de forma que no entorpezca el tránsito, ni ponga en peligro a los demás vehículos o peatones. PARÁGRAFO 3o. Todo conductor de vehículo automotor deberá realizar el adelantamiento de un ciclista a una distancia no menor de un metro con	ARTÍCULO 60. OBLIGATORIEDAD DE TRANSITAR POR LOS CARRILES DEMARCADOS. Los vehículos deben transitar, obligatoriamente, por sus respectivos carriles, dentro de las líneas de demarcación, y atravesarlos solamente para efectuar maniobras de adelantamiento o de cruce. PARÁGRAFO 1º. Los conductores no podrán transitar con vehículo automotor o de tracción animal por la zona de seguridad y protección de la vía férrea. PARÁGRAFO 2º. Todo conductor, antes de efectuar un adelantamiento o cruce de una calzada a otra o de un carril a otro, debe anunciar su intención por medio de las luces direccionales y señales ópticas o audibles y efectuar la maniobra de forma que no entorpezca el tránsito, ni ponga en peligro a los demás vehículos o peatones. PARÁGRAFO 3º. Todo conductor de vehículo automotor deberá realizar el <u>la maniobra de adelantamiento de un ciclista, ciclistas y usuarios de bicicletas con pedaleo asistido, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados</u> a una distancia

cincuenta centímetros (1.50 metros) del mismo.	no menor de un metro con cincuenta centímetros (1.50 metros) del mismo <u>de estos</u> .
--	--

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

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

1. Condiciones y características técnicas para que las bicicletas con pedaleo asistido, las patinetas eléctricas o los vehículos autoequilibrados puedan transportar de forma segura a más de una persona y se permita su tránsito en los términos de la presente ley.
2. El uso con fines recreativos o deportivos de bicicletas con pedaleo asistido, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados.
3. El tránsito por fuera del perímetro urbano de bicicletas con pedaleo asistido, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados.
4. Características técnicas para que las bicicletas con pedaleo asistido, las patinetas eléctricas y los vehículos autoequilibrados puedan ser usados como medios de transporte personal urbano en los términos de la presente ley; especificando las características que impedirían su tránsito por la cicloinfraestructura disponible.
5. Características técnicas de los cascos de seguridad exigidos para la circulación de bicicletas con pedaleo asistido, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados. Haciendo las distinciones pertinentes, si hay lugar a ellas, dependiendo del tipo de vehículo.

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

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

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

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

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

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

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

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

promueve el uso de vehículos eléctricos en Colombia y se dictan otras disposiciones)¹².

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

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

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

ARTÍCULO 5o. INCENTIVO DE USO PARA FUNCIONARIOS PÚBLICOS. Los funcionarios públicos recibirán medio día laboral libre remunerado por cada 30 veces que certifiquen haber llegado a trabajar en bicicleta.

PARÁGRAFO 1o. Cada entidad en un plazo no mayor a un (1) año deberá establecer las condiciones en que las entidades del sector público validarán los días en que los funcionarios públicos llegan a trabajar en bicicleta y las condiciones para recibir el día libre remunerado.

PARÁGRAFO 2o. Los funcionarios públicos beneficiados por la presente ley podrán recibir hasta 8 medios días remunerados al año.

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

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

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

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

En el **ARTÍCULO NOVENO** se adoptan diversas medidas para promover el uso de bicicletas con pedaleo asistido, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados:

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

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

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

¹³ El artículo 1 de la Constitución Política establece:

ARTICULO 1o. Colombia es un Estado social de derecho, organizado en forma de República unitaria, descentralizada, con autonomía de sus entidades territoriales, democrática, participativa y pluralista, fundada en el respeto de la dignidad humana, en el trabajo y la solidaridad de las personas que la integran y en la prevalencia del interés general.

(Subrayado fuera de texto)

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

introduciendo de manera expresa el deber de promoverse el uso de bicicletas con pedaleo asistido, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados, como alternativas de movilidad urbana sostenible, en los eventos de la Semana Nacional de la Movilidad Sostenible.

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

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

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

3. Sobre la competencia del Congreso de la República para regular la materia

Los artículos 2, 79, 82 y los numerales 1, 2 y 25 del artículo 150 de la Constitución Política establecen:

ARTICULO 2. Son fines esenciales del Estado: servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan, y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación; defender la independencia nacional, mantener la integridad territorial y asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo.

ARTÍCULO 18. SEMANA NACIONAL DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE. El Ministerio de Transporte, el Ministerio de Medio Ambiente, el Ministerio de Salud y Coldeportes promoverán en el país la celebración de exposiciones y actividades, organizarán anualmente una Semana Nacional de la Movilidad Sostenible, con ferias, exposiciones y otros actos culturales que se celebrarán en las principales ciudades y poblaciones del país. Cuando lo considere de interés nacional, colaborarán las demás entidades de índole nacional o local que se estimen necesarias para tal fin.

Las autoridades de la República están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes, creencias, y demás derechos y libertades, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares.

ARTICULO 79. Todas las personas tienen derecho a gozar de un ambiente sano. La ley garantizará la participación de la comunidad en las decisiones que puedan afectarlo.

Es deber del Estado proteger la diversidad e integridad del ambiente, conservar las áreas de especial importancia ecológica y fomentar la educación para el logro de estos fines.

ARTICULO 82. Es deber del Estado velar por la protección de la integridad del espacio público y por su destinación al uso común, el cual prevalece sobre el interés particular.

Las entidades públicas participarán en la plusvalía que genere su acción urbanística y regularán la utilización del suelo y del espacio aéreo urbano en defensa del interés común.

ARTICULO 150. Corresponde al Congreso hacer las leyes. Por medio de ellas ejerce las siguientes funciones:

1. Interpretar, reformar y derogar las leyes.
2. Expedir códigos en todos los ramos de la legislación y reformar sus disposiciones.
25. Unificar las normas sobre policía de tránsito en todo el territorio de la República

(Subrayado fuera de texto)

De las disposiciones constitucionales transcritas se colige que el Congreso de la República, en ejercicio de la función legislativa, tiene plena competencia para regular los asuntos que son objeto de la iniciativa legislativa que se presenta.

En este sentido, vale la pena traer a colación el siguiente aparte de la Sentencia C-633 de 2014, en la cual se recoge con claridad la posición de la Corte Constitucional sobre el particular y se explica el alcance y fundamento de la competencia del legislativo frente a la regulación del tránsito terrestre:

3.3.1. La jurisprudencia de esta Corporación ha señalado que el Congreso de la República es titular de un amplio poder para valorar las opciones regulatorias relativas a las normas que rigen el tránsito terrestre. Esta competencia se

adscribe a los numerales 1º -competencia general para adoptar leyes- y 25 del artículo 150 de la Carta –competencia para unificar las normas sobre policía de tránsito en todo el territorio nacional-.

Apoyándose en el reconocimiento de la cláusula general de competencia¹¹ este Tribunal ha señalado que *"la naturaleza del tránsito terrestre, su carácter imperativo para garantizar el derecho a la movilidad y circulación de las personas y ciudadanos, el carácter de interés público que entraña y la prevalencia de este interés sobre el privado"*¹² son circunstancias que fundamentan una *"amplia facultad legislativa"*¹³ en tanto se trata de *"un ámbito que es competencia especial del legislador"*¹⁴.

Tal facultad legislativa se anuda *"a la necesidad de regular este ámbito de claro y prevalente interés público, garantizando que se realice en condiciones de seguridad, y con el fin de proteger la vida, la integridad, los bienes, la infraestructura y malla vial, el medio ambiente, entre otros fines, valores y derechos constitucionales de primer orden."*¹⁵ En esa dirección *"el tránsito es una actividad frente a la cual se ha considerado legítima una amplia intervención policiva del Estado, con el fin de garantizar el orden y proteger los derechos de las personas (...)"*¹⁶. En otros términos *"es el Estado, por conducto del legislador, el que debe determinar cuáles son las restricciones que deben imponerse para que el tránsito de vehículos y de peatones permita alcanzar niveles aceptables de orden, seguridad, salubridad y comodidad públicas."*¹⁷

Al amparo de tal atribución, el legislador tiene la obligación de adoptar una regulación adecuada para enfrentar los desafíos y las tensiones que suscita el desarrollo del tráfico terrestre. Esa competencia-obligación ha sido destacada indicando que *"en materia de tránsito, en virtud de los artículos 2 y 82 constitucionales, el legislador está en la obligación de expedir normas jurídicas que busquen salvaguardar la **seguridad vial**, y con ella, los derechos a la vida e integridad personal de los demás conductores y peatones (...)"*¹⁸. Supone todo esto un mandato de expedir normas que (i) garanticen la libertad de locomoción; (ii) controlen los riesgos que se asocian al tránsito terrestre, protegiendo los intereses de los conductores, peatones y demás agentes que pueden afectarse con su desarrollo; (iii) definan las autoridades con competencia para aplicar las disposiciones que regulan el tránsito así como el alcance de sus atribuciones; (iv) determinen los comportamientos de los conductores y peatones que requieren ser regulados o contrarrestados así como las sanciones aplicables cuando se desconocen las normas en la materia; y (v) establezcan los procedimientos que deben seguirse para investigar y sancionar las faltas.

Con fundamento en lo expuesto, la jurisprudencia de este Corporación ha señalado que *"el control constitucional ejercido sobre las regulaciones de tránsito no debe ser tan riguroso como en otros campos a fin de no vulnerar esa amplitud de la libertad de configuración del Legislador (...)"*¹⁹; o como también tuvo la oportunidad de indicarlo *"[e]l control constitucional ejercido sobre las regulaciones de tránsito debe entonces ser dúctil (...) a fin de no vulnerar (...) las facultades del Legislador para regular el tránsito, debido a su carácter riesgoso."*²⁰

^[1] Así fue señalado en la sentencia C-362 de 1996 en la que esta Corporación indicó: "El Congreso es el órgano del Estado competente para regular lo referido al tránsito automotor y, por consiguiente, para dictar la norma bajo análisis, de acuerdo con la cláusula general de competencia contenida en el artículo 150 de la Constitución."

^[2] Sentencia C-089 de 2011. También en esa dirección se encuentran las sentencias C-799 de 2003 y C-530 de 2003. En adición a ello, cuando de la regulación del servicio público de transporte se trata, la competencia legislativa encuentra un fundamento directo en el artículo 150.23. Sobre el particular este Tribunal ha señalado en la sentencia C-408 de 2004: "Ahora bien, como se señaló la prestación del servicio público de transporte es regulada por la ley por expreso mandato de la Carta Política (art. 150-23), de ahí que corresponda al Congreso la expedición de leyes que regulen la prestación permanente, continua y regular de dicho servicio, dada la íntima conexidad del servicio público de transporte con algunos derechos fundamentales, así como la función económica que con la prestación de ese servicio público se cumple."

^[3] Sentencia C-089 de 2011.

^[4] Sentencia C-156 de 2004.

^[5] Sentencia C-089 de 2011.

^[6] Sentencia C-530 de 2003. Ello había sido previamente reconocido en la sentencia C-309 de 1997 y luego reiterado, por ejemplo, en las sentencias C-017 de 2004 y C-144 de 2009. También con esa orientación la C-468 de 2011.

^[7] Sentencia C-355 de 2003.

^[8] Sentencia C-1090 de 2003.

^[9] Sentencia C-530 de 2003.

^[10] Sentencia C-529 de 2003.

4. Circunstancias o eventos que podrían generar un conflicto de interés

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

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

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

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

el siguiente:> Todos los congresistas deberán declarar los conflictos de intereses que pudieran surgir en ejercicio de sus funciones.

Se entiende como conflicto de interés una situación donde la discusión o votación de un proyecto de ley o acto legislativo o artículo, pueda resultar en un beneficio particular, actual y directo a favor del congresista.

a) Beneficio particular: aquel que otorga un privilegio o genera ganancias o crea indemnizaciones económicas o elimina obligaciones a favor del congresista de las que no gozan el resto de los ciudadanos. Modifique normas que afecten investigaciones penales, disciplinarias, fiscales o administrativas a las que se encuentre formalmente vinculado.

b) Beneficio actual: aquel que efectivamente se configura en las circunstancias presentes y existentes al momento en el que el congresista participa de la decisión.

c) Beneficio directo: aquel que se produzca de forma específica respecto del congresista, de su cónyuge, compañero o compañera permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil.

Para todos los efectos se entiende que no hay conflicto de interés en las siguientes circunstancias:

a) Cuando el congresista participe, discuta, vote un proyecto de ley o de acto legislativo que otorgue beneficios o cargos de carácter general, es decir cuando el interés del congresista coincide o se fusione con los intereses de los electores.

b) Cuando el beneficio podría o no configurarse para el congresista en el futuro.

c) Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo de carácter particular, que establezcan sanciones o disminuyan beneficios, en el cual, el congresista tiene un interés particular, actual y directo. El voto negativo no constituirá conflicto de interés cuando mantiene la normatividad vigente.

d) Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo de carácter particular, que regula un sector económico en el cual el congresista tiene un interés particular, actual y directo, siempre y cuando no genere beneficio particular, directo y actual.

e) <Literal INEXEQUIBLE>

f) Cuando el congresista participa en la elección de otros servidores públicos mediante el voto secreto. Se exceptúan los casos en que se presenten inhabilidades referidas al parentesco con los candidatos.

PARÁGRAFO 1o. Entiéndase por conflicto de interés moral aquel que presentan los congresistas cuando por razones de conciencia se quieran apartar de la discusión y votación del proyecto.

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

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.

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

No cualquier interés configura la causal de desinvestidura en comento, pues se sabe que sólo lo será aquél del que se pueda predicar que es directo, esto es, que per se el alegado beneficio, provecho o utilidad encuentre su fuente en el asunto que fue conocido por el legislador; particular, que el mismo sea específico o personal, bien para el congresista o quienes se encuentren relacionados con él; y actual o inmediato, que concurra para el momento en que ocurrió la participación o votación del congresista, lo que excluye sucesos contingentes, futuros o imprevisibles. También se tiene noticia que el interés puede ser de cualquier naturaleza, esto es, económico o moral, sin distinción alguna.

Teniendo en cuenta lo anterior y toda vez que el proyecto fomenta el uso de bicicletas con pedaleo asistido, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados, se estima que el presente proyecto de ley podría generar conflicto de interés, para su discusión y votación, a aquellos congresistas que directamente o que su cónyuge, compañero o compañera permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil, obtengan beneficio debido a su participación en la importación o comercialización de los mencionados vehículos.

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.

5. Impacto fiscal

El artículo 7 de la Ley 819 de 2003 dispone:

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.

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

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

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

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

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

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

Por una parte, los requisitos contenidos en el artículo presuponen que los congresistas – o las bancadas – tengan los conocimientos y herramientas suficientes para estimar los costos fiscales de una iniciativa legal, para determinar la fuente con la que podrían financiarse y para valorar sus proyectos frente al Marco Fiscal de Mediano Plazo. En la realidad, aceptar que las condiciones establecidas en el art. 7º de la Ley 819 de 2003 constituyen un requisito de trámite que le incumbe cumplir única y exclusivamente al Congreso reduce desproporcionadamente la capacidad de iniciativa legislativa que reside en el Congreso de la República, con lo cual se vulnera el

principio de separación de las Ramas del Poder Público, en la medida en que se lesiona seriamente la autonomía del Legislativo.

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

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

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

Es decir, el mencionado artículo debe interpretarse en el sentido de que su fin es obtener que las leyes que se dictan tengan en cuenta las realidades macroeconómicas, pero sin crear barreras insalvables en el ejercicio de la función legislativa ni crear un poder de veto legislativo en cabeza del Ministro de Hacienda. **Y en ese proceso de racionalidad legislativa la carga principal reposa en el Ministerio de Hacienda, que es el que cuenta con los datos, los equipos de funcionarios y la experticia en materia económica.** Por lo tanto, en el caso de que los congresistas tramiten un proyecto incorporando estimativos erróneos sobre el impacto fiscal, sobre la manera de atender esos nuevos gastos o sobre la compatibilidad del proyecto con el Marco Fiscal de Mediano Plazo, le corresponde al Ministro de Hacienda intervenir en el proceso legislativo para ilustrar al Congreso acerca de las consecuencias económicas del proyecto. Y el Congreso habrá de recibir y valorar el concepto emitido por el Ministerio. No obstante, la carga de demostrar y convencer a los congresistas

acerca de la incompatibilidad de cierto proyecto con el Marco Fiscal de Mediano Plazo recae sobre el Ministro de Hacienda.

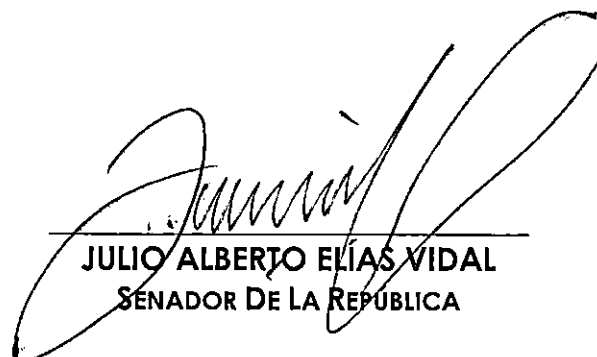
Por otra parte, es preciso reiterar que si el Ministerio de Hacienda no participa en el curso del proyecto durante su formación en el Congreso de la República, mal puede ello significar que el proceso legislativo se encuentra viciado por no haber tenido en cuenta las condiciones establecidas en el art.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

(Subrayado y negrita fuera de texto)

Así, atendiendo a la interpretación de la Corte Constitucional, se advierte que el proyecto será remitido al Ministerio de Hacienda y Crédito Público para efectos de que se emita, por parte de esa cartera, un concepto sobre éste y se pronuncie sobre sus aspectos e implicaciones fiscales. Una vez recibido el referido concepto, será enviado a quien sea designado como ponente para primer debate, a efectos de que tenga en cuenta el pronunciamiento de esa cartera para la elaboración del informe de ponencia.

En todo caso, preliminarmente, se considera que la iniciativa no tiene incidencia fiscal, en razón a que los gastos que podrían causarse no implican erogaciones del erario adicionales, sino que corresponderán a los recursos que ya estén disponibles y puedan ser destinados para el propósito correspondiente.

Atentamente,



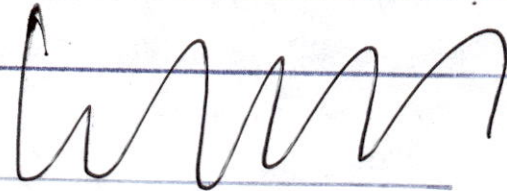
JULIO ALBERTO ELÍAS VIDAL
SENADOR DE LA REPÚBLICA

SENADO DE LA REPUBLICA

Secretaría General (Art. 139 y ss Ley 5ª de 1.992)

El día 23 del mes Agosto del año 2023

se radicó en este despacho el proyecto de ley
Nº. 111 Acto Legislativo Nº. _____, con todos y
cada uno de los requisitos constitucionales y legales
por: H.S. Julio Alberto Elías Vidal



SECRETARIO GENERAL