



BOGOTÁ

ANÁLISIS

## Presidente Gustavo Petro sancionó polémica ley que regula circulación de vehículos eléctricos en Bogotá: estas eran las objeciones de Mintransporte

A pesar de la polémica y las alertas por la afectación a la seguridad vial, ya es un hecho.



La aplicación de patinetas eléctricas Voom pertenece al mismo grupo empresarial que Cabify, Maxi Mobility Foto: VOOM



Carol Malaver ✉

SUBEDITORIA DE BOGOTÁ

17.07.2025 07:27 | Actualizado: 17.07.2025 19:02



Compartir

Guardar

Reportar

Resumen

Escuchar

Comentar

El presidente **Gustavo Petro sancionó polémica ley aprobada en el Congreso de la República que promueve y permite el tránsito de vehículos eléctricos como patinetas, scooter y moped por las ciclorrutas.** Esto quiere decir que, a pesar de la polémica y las alertas por la afectación a la seguridad vial, ya se tomó una decisión.

(Además: [Sancionan nueva ley para vehículos eléctricos livianos en Colombia: obligaciones y sanciones en SOAT y licencia de conducción, entre lo que cambia](#))

Hay que recordar que mediante un documento fechado el 14 de julio de 2025, **el Ministerio de Transporte solicitó formalmente al presidente objeciones parciales por inconveniencia e**

**inconstitucionalidad al Proyecto de Ley 111 de 2023** del Senado y 219 de 2024 de la Cámara, titulado ‘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’.

(Además: [En Cartagena 60 conductores de coches equinos se capacitan para conducir vehículos eléctricos para turismo](#))

La solicitud se fundamenta en varios artículos de la Constitución Política y se centra exclusivamente en los 2, 3 y 15 del proyecto. El Ministerio sostiene que estos puntos presentan deficiencias técnicas y constitucionales que deben ser revisadas antes de su eventual sanción presidencial.

Por ejemplo, en cuanto al artículo 2, **el Ministerio considera inconveniente la definición propuesta para los vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana, particularmente en lo referente al límite de potencia de hasta 1.000W.** “Este umbral no toma en cuenta criterios técnicos esenciales como la velocidad máxima por diseño, que es el parámetro que debería usarse para caracterizar este tipo de vehículos, como ya ocurre en países europeos como España”.

En su análisis, el Ministerio había citado la Resolución de 2022 del Gobierno español, que aprueba el Manual de características de los Vehículos de Movilidad Personal (VMP). **Este documento establece que dichos vehículos deben tener una velocidad máxima por diseño de entre 6 y 25 km/h**, criterio que se considera más seguro para su regulación y comercialización. Con base en este ejemplo, se sugiere que el proyecto colombiano adopte la definición de VMP y limite la velocidad máxima de diseño a 25 km/h.



**La cartera también advirtió en su momento que la velocidad de estos vehículos depende de varios factores técnicos**, como la potencia del motor, el voltaje, el peso del conductor y las condiciones del terreno. Por lo tanto, una definición basada únicamente en la potencia podría permitir la circulación de modelos con capacidades de hasta 5.000W y velocidades superiores a 60 km/h, lo cual, según el Gobierno, incrementaría los riesgos de siniestralidad, en especial para peatones y ciclistas.

De acuerdo con el documento, “las fuerzas generadas en un siniestro con estos vehículos pueden ser suficientes para causar lesiones graves o incluso la muerte”. Por ello, se consideraba que la regulación debe partir del enfoque de Sistema Seguro, en el cual las velocidades permitidas deben ser “perdonadoras”; es decir, suficientemente bajas como para reducir el riesgo de muertes en caso de accidente.

Sobre el artículo 3, el Ministerio observaba que el proyecto establece **normas de tránsito específicas para estos vehículos, incluyendo edad mínima**, uso de casco, prendas reflectivas, límites de velocidad y restricciones de circulación. Aunque muchas de estas medidas son valoradas como positivas, el Gobierno advertía que debían estar respaldadas por una definición técnica adecuada del tipo de vehículo que se desea regular.

En cuanto al artículo 15, se había objetado la exención de requisitos como matrícula, SOAT y licencia de conducción para ciertos vehículos eléctricos. El Ministerio alertó en su momento que esta disposición puede desbordar la competencia del Congreso, al eliminar de manera generalizada obligaciones establecidas en normas vigentes de tránsito sin que exista un análisis técnico suficiente del riesgo que representan estos vehículos.



Ciclovia. FOTO MAURICIO MORENO EL TIEMPO CEET @mauriciomorenofoto FOTO:MAURICIO MORENO EL TIEMPO

El Ministerio también planteó antes de firmarse la ley que estas exenciones podrían generar un efecto contrario al pretendido fomento de la movilidad sostenible, ya que permitirían la circulación de vehículos de alta potencia y velocidad sin ninguna supervisión ni control, afectando la seguridad de todos los actores viales.

En cuanto al numeral 3, se argumentaba que la ciclo-infraestructura está diseñada para proteger a los actores viales más vulnerables frente al tránsito motorizado, y que **la limitación de velocidad constituye una medida preventiva fundamental.**

Se advertía que este tipo de vehículos transita no solo en zonas urbanas, sino también en áreas rurales y en vías que las conectan, por lo que la regulación debe contemplar los tres ámbitos y no limitarse exclusivamente a lo urbano.



Este tipo de vehículos suele transitar por la ciclo vía. FOTO: MAURICIO MORENO EL TIEMPO

La objeción también hacía énfasis en que la regulación del tránsito de estos vehículos para fines recreativos y deportivos, así como su circulación fuera del perímetro urbano, debía estar a cargo del Ministerio de Transporte, conforme a sus competencias.

Se precisaba que la intervención del Ministerio de Transporte no es residual, sino que tiene a su cargo la formulación de políticas, planes y regulaciones económicas en transporte, tránsito e infraestructura.

Durante el debate del proyecto de ley 111, el Ministerio de Transporte indicó que la delimitación del peso, potencia, velocidad, **modalidad e infraestructura de estos vehículos debe ser determinada exclusivamente por dicha cartera.**

También se argumentó en su momento que esta regulación debe priorizar los derechos fundamentales a la vida, la integridad personal, la seguridad, la salubridad pública, la protección de los bienes y la conservación de la malla vial.

Respecto al numeral 7 del mismo artículo, se recordó en debate que la Organización Mundial de la Salud, en su Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030, recomienda un límite máximo de velocidad de 30 km/h en zonas urbanas con presencia mixta de usuarios viales.

**La objeción sostenía que el proyecto de ley excedía este límite sin presentar justificación técnica,** lo cual podría contravenir los estándares internacionales de seguridad vial.

También se señaló que establecer límites de velocidad distintos para un mismo tipo de vehículo, dependiendo de la infraestructura por la que transite, generaba dificultades para su control y protección en vía.

En cuanto al párrafo del artículo 3, se advertía que resultaba inconveniente establecer límites de edad para el acceso a la ciclo-infraestructura, especialmente por la existencia de programas educativos como “A/colegio en bici”.

Dicho programa ha sido implementado en zonas urbanas y rurales del país, incluyendo Bogotá, Magdalena y Antioquia, y su objetivo principal es garantizar el acceso a la educación mediante el uso de la bicicleta.

La objeción sostenía que limitar la edad afectaría el número de usuarios de la ciclo-infraestructura, perjudicando la transformación cultural hacia la movilidad activa y sostenible, además de afectar la continuidad de un programa emblemático.

Frente al artículo 15, advertía que la velocidad permitida de 25 km/h y 40 km/h, junto con una potencia de 1000W, podría generar mayores niveles de siniestralidad en las vías, dado que los vehículos podrían superar los límites establecidos.

**Se consideraba también inconveniente que el proyecto no incluya la obligatoriedad de registrar estos vehículos**, ya que el registro es fundamental para la seguridad pública, jurídica, y la correcta identificación de propietarios.

(Además: [Soat 2025 para motos eléctricas en Colombia: ¿cuánto cuesta y dónde tramitarlo?](#))

### **Registro alternativo**

Aunque estos vehículos no se integren al Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), se proponía que el Ministerio de Transporte reglamentara un registro alternativo, para definir las condiciones técnicas y administrativas de su implementación.

Se planteaba que este fuera administrado por las autoridades de tránsito en sus respectivas jurisdicciones, y que se estableciera como requisito previo para la circulación de estos vehículos.

Además, permitiría consolidar un sistema de información sobre propietarios, modelos, características y números de identificación, lo cual facilitaría la gestión de la movilidad y el control territorial.

La autoridad competente debería expedir un documento de inscripción con número único consecutivo que identifique al vehículo, tal como ocurre actualmente con el Registro Bici en Bogotá.

**La objeción también indicaba que los conductores de estos vehículos debían contar con un seguro** para cubrir eventuales daños a sí mismos o a terceros, responsabilidad que debe

reglamentarse por parte del Ministerio de Transporte.

Se aclararaba, sin embargo, que los vehículos de movilidad personal cuya velocidad máxima no supere los 25 km/h no debían ser objeto de limitaciones adicionales para su circulación.

Finalmente, se enfatizaba que las especificaciones técnicas como potencia, voltaje, iluminación y **peso de los vehículos deben ser reglamentadas exclusivamente por el Ministerio de Transporte.**

La reglamentación, explicaban, debía considerar también los elementos de protección personal y visibilidad del conductor, en cumplimiento con las buenas prácticas regulatorias del Decreto 1074 de 2015.

Para ello, se exigía previamente un análisis de impacto normativo que evaluara los efectos positivos y negativos de la reglamentación, tal como lo establece el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031. Dicho plan preveía la definición de requisitos técnicos de seguridad para los vehículos de micromovilidad, dentro de los cuales están incluidos los vehículos de movilidad personal.

### **Derecho a la vida: eje de la objeción**

La cartera de Transporte recordó que el derecho a la vida, consagrado en el artículo 11 de la Constitución, es inviolable y no admite suspensión. Por ello, explicaba, el Estado tenía la obligación de protegerlo activamente, más aún en actividades potencialmente peligrosas como el tránsito terrestre. La Corte Constitucional ha reiterado que la seguridad vial es una manifestación concreta de este derecho, y que su omisión podría traducirse en daños evitables a la vida y la salud de los ciudadanos.

Una de las principales alertas que anunció el Ministerio antes de firmarse la Ley es que el proyecto permite el uso de vehículos con velocidades de hasta 40 km/h y potencia nominal de hasta 1000W, sin exigir licencia, matrícula ni formación para los conductores. Esto equipararía su funcionamiento al de ciclomotores, pero sin controles mínimos. La aceleración de estos vehículos puede representar un peligro, especialmente en espacios compartidos con peatones y ciclistas.

El proyecto tampoco exige homologación, certificación de frenos, pruebas de resistencia ni sistemas automáticos de control de velocidad para los vehículos eléctricos livianos. Esta omisión, según el Ministerio, vulnera el principio de precaución y el deber del Estado de intervenir preventivamente para proteger la vida y los derechos de los actores viales más vulnerables.

Otro aspecto criticado es la ausencia de jerarquización entre peatones, ciclistas y usuarios de vehículos eléctricos. La iniciativa los pone en igualdad de condiciones, sin considerar los distintos niveles de exposición al riesgo. Según el Ministerio, esto puede aumentar el peligro para adultos

mayores, personas con movilidad reducida y quienes usan bicicletas, lo que constituiría una omisión legislativa inconstitucional.

El Ministerio señaló que aunque el proyecto promueve el derecho a la libre circulación (artículo 24 de la Constitución), este no puede ejercerse en detrimento de otros derechos fundamentales. La conducción de vehículos, incluso livianos, debe ajustarse a condiciones razonables de seguridad. También recordó el deber de toda persona de respetar los derechos ajenos y actuar solidariamente para proteger la vida y la salud, como lo establece el artículo 95.

El análisis del Ministerio sostuvo también que el proyecto no supera el test de proporcionalidad. Si bien busca ampliar opciones de movilidad, no establece límites técnicos que garanticen condiciones de seguridad para todos los actores viales. La regulación actual permitiría velocidades excesivas sin controles técnicos, lo que se considera una medida desproporcionada frente al riesgo generado.

La objeción también incluía una crítica al artículo 15 del proyecto, el cual restringe el control y registro de ciertos tipos de vehículos, afectando la potestad reglamentaria del Presidente y las facultades del Ministerio de Transporte. Según la entidad, esta restricción carece de sustento técnico y limita la capacidad institucional para hacer vigilancia, recolectar datos, formular políticas públicas y controlar la siniestralidad vial.

### **Recomendaciones del Ministerio de Transporte**

Entre las sugerencias finales, la ministra María Fernanda Rojas propuso sustituir la definición actual de vehículo eléctrico liviano por la de vehículo de movilidad personal, y reconocer que, por sus características, estos deben ser considerados actores viales vulnerables. También recomendó que el Ministerio de Transporte sea la única entidad encargada de reglamentar aspectos técnicos y de seguridad, como la indumentaria reflectiva y los elementos de protección personal.

El Ministerio insistió en que las condiciones de registro y control de estos vehículos debían ser determinadas por la autoridad competente, es decir, el Ministerio de Transporte. Esto incluye actualizar normas vigentes como la Resolución 160 de 2017 y desarrollar análisis de impacto normativo antes de emitir reglamentos técnicos. La falta de estas herramientas impediría garantizar condiciones seguras para la movilidad urbana.

En suma, el Ministerio de Transporte considera que, tal como está redactada la ley podría ser inconstitucional por omisión. Al no establecer controles adecuados ni jerarquizar los derechos en juego, desprotege a los actores viales más vulnerables y amenaza derechos fundamentales. Por ello, había solicitado cambios sustanciales antes de que sea sancionado como ley.

Pese a todas estas recomendaciones la ley ya es un hecho.

CAROL MALAVER