



Bogotá D.C., mayo 25 de 2026

Señor(a)

ANÓNIMO

Anónimo Anónimo Anónimo

No Registra

Email: anonimo@anonimo.com

Bogota - D.C.

REF: Respuesta BTE Petición 3348982026 de 2026

Cordial saludo,

En consideración al radicado del asunto, a través del cual presenta manifestaciones relacionadas con la aplicación de la Ley 2486 de 2025 a través de la cual se regula lo referente a vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana, de la siguiente forma:

"A pesa (SIC) de que el Presidente firmo la Ley que regula el uso de ciclomotores en ciclorrutas el año pasado esta Secretaría esta empeñada en satanizar el uso, nos envía a usar las calles para exponernos a peligros, compartiendo las vías con camiones y buses, además de matricular los vehículos y todo en lo que ha insistido, recuerde que pronto se publicara todo lo referente a la Ley y si lo si una Ley nacional prima sobre una distrital y por más publicidad paga que haga van a tener que alistar algunos tramos de ciclorrutas para las bicicletas eléctricas, por más letreros que pongan y claramente capacitar a los agentes de tránsito para que no pongan multas en estos tramos donde se pueda circular.

Como habitante de Bogotá me siento completamente decepcionado con la gestión de Galan, vote por el pero lo único que he sentido son medidas restrictivas de autoparte, sobre todo de su Secretaría de Movilidad, ella solo sataniza el uso de estas bicicletas pero jamás de ha dedicado a poner en cintura a las ciclas convencionales que se pasan los semáforos en rojo, no respetan las señales de tránsito, rayan carros y que prefieren usar las calles que las ciclorrutas, un ejemplo de ellos es la calle 26, al ir manejando mi carro por el carril de la mitad se puede ver la cantidad de ciclas circulando por las calles cuando tienen una ciclorruta al lado, claro que pueden usarla pueden usarlas pero si no quieren por que no le dan la oportunidad a estos vehículos? La Ley del 2025 en clara en explicar que bicicletas pueden ir por la ciclorruta entonces no se dediquen a estigmatizarnos diciendo que somos un peligro, ni siquiera vamos a la misma velocidad que van las bicicletas convencionales y el cuidado que tenemos al manejar nuestras bicicletas eléctricas usando casco que no usan muchas veces los usuarios de bicicletas tradicionales.





Yo solo quiero pedirles que no nos estigmaticen más, solamente se necesita SOAT, matrícula y licencia para ciertos ciclomotores y no para todos. Escuchen a la gente y no se hagan lo de la vista persiguiendo a un sector de la población cuando a los que están protegiendo son los que más cometen infracciones de tránsito incluso en el puente peatonal y de bicicletas del portal el Dorado donde las bicicletas convencionales se estrellan con los transeúntes y no respetan a los más vulnerables que son los peatones, que medidas hay para ellos? Mismas multas que las Bicicletas eléctricas al utilizar la ciclorruta para ir mas seguros? o simplemente decir que como ellas tienen menos potencia pueden ser víctimas de accidentes de tránsito? Por favor, aquí hay un trato injusto, cuando van a sacar valla para que las bicicletas respeten los semáforos y señales de pare? cosas tan básicas, propongan cursos pedagógicos para esos usuarios también.

Esta Secretaría de conformidad con lo dispuesto en el Decreto Distrital 652 de 2025, emite la presente respuesta de la siguiente forma:

Antes de abordar el fondo de su solicitud, esta Entidad aclara que se abstendrá de responder afirmaciones subjetivas o hipotéticas que carezcan de fundamento probatorio y jurídico. En cumplimiento del principio de veracidad de la Administración Pública, la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) no puede pronunciarse sobre eventos que no le constan ni son de su competencia.

Asimismo, se aclara que las campañas de la Entidad buscan reiterar las normas de tránsito vigentes para todos los actores viales, sin que esto implique una estigmatización de los usuarios. Por el contrario, el desarrollo de las competencias asignadas a la Entidad se enfoca en promover comportamientos destinados a cumplir con la normatividad vigente sobre la materia y crear conciencia, sobre la seguridad vial y la interacción respetuosa entre los peatones, conductores de todo tipo de vehículos y pasajeros.

A partir de lo anterior se desarrolla a continuación los siguientes aspectos que proporcionan respuesta en cuanto a la petición presentada así:

El Código Nacional de Tránsito Terrestre (CNTT), Ley 769 de 2002, rige en todo el territorio nacional y, tiene por objeto la regulación de la “*circulación de peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito, y vehículos por las vías públicas o privadas que están abiertas al público, o en las vías privadas, que internamente circulen vehículos; así como la actuación y procedimientos de las autoridades de tránsito.*” (Negrilla fuera de texto)

El artículo 2 de la Ley 769 de 2002, CNTT establece las definiciones para la aplicación e interpretación del precitado Código, estableciendo que la **bicicleta** corresponde a 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.





Complementando lo anterior se precisa que, el artículo 55 del CNTT prevé que, **toda persona que tome parte en el tránsito como conductor, pasajero o peatón, es decir como actor vial, debe comportarse en forma que no obstaculice, perjudique o ponga en riesgo a las demás y debe conocer y cumplir las normas y señales de tránsito que le sean aplicables**, así como obedecer las indicaciones que les den las autoridades de tránsito, situación por la cual a la ciudadanía le es exigible el uso adecuado de cada espacio y la restricción en su utilización.

Adicionalmente, el Ministerio de Transporte expidió la **Resolución MT 160 de 2017**, compilada en la **Resolución MT 20223040045295 de 2022**, a través de la cual se reglamentó el registro y la circulación, de entre otros vehículos del **ciclomotor**, así como reglamentó la revisión técnico-mecánica ante los Centros de Diagnóstico Automotor.

A partir de lo anterior, en el artículo 5.9.3 de la Resolución MT 20223040045295 de 2022, definió el **motociclo, ciclomotor o moped**, como aquel vehículo automotor de dos ruedas, con un motor de combustión interna, eléctrico y/o otro tipo de generación de energía. Cuando el vehículo es de combustión interna, su cilindraje no puede ser superior a 50 cm³. Cuando es vehículo eléctrico, su potencia nominal no puede ser superior a 4 KW.

De acuerdo con lo anterior, es necesario distinguir entre las diferentes tipologías vehiculares: la **bicicleta** (incluyendo la de pedaleo asistido), el **ciclomotor** (o moped o **motociclo**). Dado que cada una posee características técnicas y reglamentaciones específicas y están sujetas a condiciones de identificación y circulación diferenciadas.

Conforme a lo anterior, frente a las condiciones de circulación de los ciclomotores denominados popularmente de forma errónea como “motocicletas eléctricas” o “bicicletas eléctricas”, la precitada Resolución MT 160/2017 establece las siguientes:

1. Circular en óptimas condiciones mecánicas, ambientales y de seguridad (Con dispositivos que proyecten luz blanca en la parte delantera y luz roja en la parte trasera, direccionales, espejos retrovisores, placa y señal acústica).
2. Transitar por el centro del respectivo carril.
3. Los conductores y acompañantes deberán en todo caso transitar portando casco de motocicleta.
4. Después de las 18:00 y antes de las 06:00 o cuando las condiciones de visibilidad lo ameriten, los conductores y acompañantes deberán portar chaleco refractivo.
5. **Documentos del vehículo: Licencia de Tránsito del vehículo, seguro obligatorio (SOAT) y certificado de Revisión Técnico-Mecánica y de Emisiones Contaminantes (para vehículos fabricados o importados a partir del 2 de febrero de 2017) .**
6. **Licencia de conducción categoría A1**

Adicionalmente, la precitada resolución establece que los ciclomotores: i. No podrán transitar sobre aceras o andenes, ciclovías, ciclorrutas o cualquier tipo de ciclo

3

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020

PA01-PR15-MD01 V4.0**Secretaría Distrital de Movilidad**

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195

**ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.**



infraestructura, ni por aquellas vías en donde las autoridades competentes lo prohíban y ii. en ningún caso se podrá realizar la prestación del servicio de transporte público de pasajeros.

En este sentido, en cuanto a la circulación en la ciclo-infraestructura de las tipologías vehiculares descritas se desarrolla a continuación la normatividad que regula la materia así:

Adicionalmente el artículo 2 del CNTT define la **calzada**, como la zona de la vía destinada a la circulación de vehículos y la **ciclorruta** como la vía o sección de la calzada destinada al tránsito de bicicletas en forma exclusiva.

Asimismo, el Ministerio de Transporte mediante Resolución No. 20243040045005 del 17 de septiembre de 2024 adoptó el *“Manual de Señalización Vial de Colombia: Dispositivos Uniformes en la Infraestructura Vial, para la Regulación del Tránsito y la Seguridad Vial”*, documento en el cual se refiere a las Ciclo-infraestructura de la siguiente forma:

“(…) 6.2.2 Ciclo-infraestructura / vías ciclistas: Las vías ciclistas son espacios reservados exclusivamente para la circulación de bicicletas, que no se traslapan con el espacio de otros usuarios y cuya variedad viene determinada por criterios de relación con otros modos en la movilidad (integración / segregación), trazado (parques o vías), y por el tipo de elementos de segregación (demarcación, topes verticales, bordillos continuos, entre otros). Este tipo de cicloinfraestructura puede darse con las siguientes dos configuraciones: ciclorruta o ciclobanda..(…)”.

Igualmente, mediante Resolución No. 0003258 del 03 de agosto de 2018, el Ministerio de Transporte adoptó *“la Guía de Ciclo – Infraestructura para Ciudades Colombianas”*, documento mediante el cual se realizan recomendaciones de diseño de infraestructura para incluir a las bicicletas en las políticas urbanas y facilitar el desplazamiento equitativo, seguro y eficiente en ese medio de transporte, reconociendo las condiciones urbanísticas, topográficas, climáticas o culturales de las ciudades colombianas. Igualmente precisó que, distinguir adecuadamente el espacio destinado al tránsito de bicicletas es esencial para evitar o minimizar los conflictos con los demás usuarios de la vía, sean peatones o vehículos motorizados.

En cuanto al mismo aspecto, los artículos 141, 142, 143 y 144 de la Ley 1801 de 2016 *“Por la cual se expide el Código Nacional de Seguridad y Convivencia Ciudadana.”* al pronunciarse sobre la circulación en la cicloinfraestructura enfatizó en la necesidad de que los alcaldes realicen las gestiones necesarias para contar con espacios en los cuales se promueva el uso de medios alternativos que permitan la movilidad otorgando prelación a los peatones y ciclistas a través de vías preferentes a través de las cuales los demás vehículos respetarán al ciclistas.





En cuanto a la tipología vehicular ciclomotor, motociclo o moped definida en la Resolución MT 160 de 2017, compilada en la Resolución MT 20223040045295 de 2022, se previó en su artículo 5.9.2.1 cuanto a su circulación que: “(...) 3. **No podrán transitar sobre las aceras o andenes, ciclovías, ciclorrutas o cualquier tipo de ciclo infraestructura y lugares destinados al tránsito exclusivo de peatones o bicicletas, ni por aquellas vías en donde las autoridades competentes lo prohíban.** (...)” (Negrilla fuera de texto)

Concluyendo se indica que, la cicloinfraestructura se encuentra diseñada para la circulación exclusiva de bicicletas, dentro de la cual se encuentra la categoría de pedaleo asistido, más no, para tipologías vehiculares diferentes, como por ejemplo las motocicletas o ciclomotores, uso que se otorga a partir de la calidad de vehículo y no en cuanto a su peso y velocidad.

Ahora bien en cuanto a la Ley 2486 de 2025 **“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.”** se precisa lo siguiente:

El pasado 16 de julio de 2025 fue expedida la Ley 2486 de 2025, a través de la cual se regula la circulación de los vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana. Adicionalmente, el artículo 7° de la precitada norma establece para el Ministerio de Transporte, la facultad de reglamentación de los vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana en 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 el vehículo pueda transportar de forma segura a más de una persona y su tránsito.
3. El uso con fines recreativos y deportivos.
4. El tránsito por fuera del perímetro urbano.
5. Características técnicas de los cascos de seguridad.
6. Características de las prendas retrorreflectivas de identificación.
8. (sic) Características técnicas de los sistemas de frenado.

A partir de lo anterior y dado el compromiso reglamentario del Ministerio de Transporte se indica que, hasta tanto no sea expedida la reglamentación por parte de la cartera ministerial, en especial la referente a establecer las **“Características y especificaciones técnicas para que un medio de transporte sea considerado como un vehículo eléctrico liviano de movilidad personal urbana”**, no se cuenta con un marco jurídico que permita definir las tipologías vehiculares que estarían inmersas en los vehículos regulados por la Ley 2486 de 2025, por lo cual no se puede inferir a qué vehículos en la actualidad hacen parte estas



últimas y por ende les aplican las condiciones de circulación descritos en la Ley 2486 de 2025.

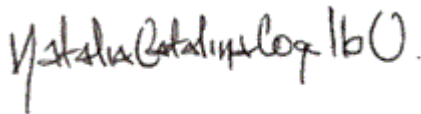
En virtud de lo anterior, actualmente la Entidad no cuenta con el desarrollo normativo referente a los vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana, razón por la cual actualmente no se cuenta con un criterio técnico y operativo específico frente a lo planteado en su solicitud en especial en lo que corresponde a la autorización o no de circulación en la cicloinfraestructura para un tipo de vehículo diferentes a los habilitados en este momento.

En cuanto a tema al control en vía se precisa que, la Secretaría Distrital de Movilidad es la autoridad de tránsito en el Distrito Capital, según la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre). Su función principal es regular la circulación de peatones, conductores, pasajeros y vehículos en las vías públicas o privadas abiertas al público.

En concordancia con lo enunciado, es importante precisar que los controles efectuados a la fecha se centran en las condiciones de circulación de todos los vehículos, así como, las descritas en el artículo 5.9.2.1. de la Resolución MT 20223040045295 de 2022, compilatoria de la MT 160 de 2017 y por los carriles preferenciales y las vías troncales que se relacionan en la Resolución SDM 137609 de 2023.

En los anteriores términos se emite respuesta a las inquietudes planteadas en su petición.

Cordialmente,



Natalia Catalina Cogollo Uyaban
Directora Técnica de Normatividad y Conceptos

Firma mecánica generada en 25-05-2026 10:30 AM

Elaboró: Claudia Durán Sánchez-Dirección De Normatividad Y Conceptos