



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA
www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXV - N° 651

Bogotá, D. C., martes, 23 de agosto de 2016

EDICIÓN DE 12 PÁGINAS

DIRECTORES:

GREGORIO ELJACH PACHECO
SECRETARIO GENERAL DEL SENADO
www.secretariasenado.gov.co

JORGE HUMBERTO MANTILLA SERRANO
SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA
www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

CÁMARA DE REPRESENTANTES

INFORMES DE CONCILIACIÓN

INFORME DE CONCILIACIÓN AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 46 DE 2015 SENADO, 240 DE 2016 CÁMARA

por medio de la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el Código Nacional de Tránsito.

Bogotá, D. C., agosto de 2016

Señores Congresistas

MAURICIO LIZCANO ARANGO

Presidente Senado de la República

MIGUEL ÁNGEL PINTO HERNÁNDEZ

Presidente Cámara de Representantes

Referencia: Informe de conciliación al **Proyecto de ley número 46 de 2015 Senado, 240 de 2016 Cámara**, por medio de la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el Código Nacional de Tránsito.

Señores Presidentes,

De acuerdo con la designación efectuada por las presidencias del Honorable Senado de la República y

de la Honorable Cámara de Representantes, y de conformidad con los artículos 161 de la Constitución Política y 186 de la Ley 5ª de 1992, los suscritos Senadores y Representantes integrantes de la Comisión de Conciliación nos permitimos someter, por su conducto, a consideración de las Plenarias de Senado y de la Cámara de Representantes el texto conciliado al proyecto de ley de referencia, dirimiendo de esta manera las discrepancias existentes entre los textos aprobados por las respectivas Plenarias del Senado de la República y la Cámara de Representantes.

El presente proyecto fue aprobado por la Plenaria del Senado de la República el 20 de abril de 2016 y por la Plenaria de la Cámara de Representantes el 3 de agosto de 2016. Los textos aprobados por las Plenarias de Senado y Cámara de Representantes se encuentran en las *Gacetas del Congreso* números 181 de 2016 y 629 de 2016.

Para cumplir con nuestro cometido, procedimos a realizar un estudio comparativo de los textos aprobados en las respectivas Cámaras y una vez analizado encontramos que los textos presentan discrepancias en tres artículos.

TEXTO APROBADO EN SENADO	TEXTO APROBADO EN CÁMARA	COMENTARIOS
No fue discutido en Senado	Artículo 2°. Definiciones. Para la interpretación y aplicación de la presente ley, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones: Acera o andén: franja longitudinal de la vía urbana, destinada exclusivamente a la circulación de peatones, ubicada a los costados de esta. Bicicleta: vehículo de dos o más ruedas, el cual se desplaza por el esfuerzo de su conductor accionado por medio de pedales. Bicicleta con pedaleo asistido: bicicleta que utiliza un motor eléctrico, con potencia no superior a 0,55 Kw, como asistencia al esfuerzo muscular que hace el conductor mediante pedales.	La Comisión acoge, de forma unánime, incluir el párrafo 4° aprobado en la Plenaria de Cámara porque cumple con los objetivos del proyecto y ofrece garantías para el uso intermodal del transporte público

TEXTO APROBADO EN SENADO	TEXTO APROBADO EN CÁMARA	COMENTARIOS
	<p>Biciparqueaderos: lugar público o privado destinado al estacionamiento de bicicletas.</p> <p>Biciusuarios: persona que usa y se transporta en bicicleta.</p> <p>Ciclista: biciusuario.</p> <p>Ciclovía: vía o sección de calzada destinada ocasionalmente para el tránsito de bicicletas, triciclos y peatones.</p> <p>Ciclorruta: vía o sección de la calzada destinada al tránsito de bicicletas en forma exclusiva.</p>	<p>La Comisión de forma unánime no acogió este artículo por considerar que no está acorde con los principios y objetivos del proyecto de ley</p>
<p>Artículo 3°. <i>Beneficio por uso intermodal del transporte público.</i> Todos los usuarios de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, Sistemas Integrados de Transporte Público, Sistemas Estratégicos de Transporte Público y Sistemas Integrados de Transporte Regional que hayan usado la bicicleta como modo alimentador del sistema y que hayan validado a través del sistema unificado de recaudo 30 validaciones del uso de biciparqueaderos y/o puntos de encuentro recibirán un pasaje abonado en su tarjeta.</p> <p>Parágrafo 1°. Cada entidad territorial regulará y asegurará las condiciones en que los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, Sistemas Integrados de Transporte Público, Sistemas Estratégicos de Transporte Público y Sistemas Integrados de Transporte Regional contabilizarán los viajes de alimentación en bicicleta.</p> <p>Parágrafo 2°. Los municipios y distritos asumirán el costo de estos pasajes con cargo a sus respectivos presupuestos.</p> <p>Parágrafo 3°. Las actuales concesiones de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, Sistemas Integrados de Transporte Público, Sistemas Estratégicos de Transporte Público y Sistemas Integrados de Transporte Regional podrán, de acuerdo a su capacidad financiera, implementar los beneficios consagrados en este artículo. En todo caso, el presente artículo aplicará cuando se abran nuevas licitaciones o se hagan renegotiaciones de los contratos de operación de los sistemas.</p>	<p>Artículo 4°. <i>Beneficio por uso intermodal del transporte público.</i> Todos los usuarios de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, Sistemas Integrados de Transporte Público, Sistemas Estratégicos de Transporte Público y Sistemas Integrados de Transporte Regional que hayan usado la bicicleta como modo alimentador del sistema y que hayan validado a través del sistema unificado de recaudo 30 validaciones del uso de biciparqueaderos y/o puntos de encuentro recibirán un pasaje abonado en su tarjeta.</p> <p>Parágrafo 1°. Cada entidad territorial regulará y asegurará las condiciones en que los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, Sistemas Integrados de Transporte Público, Sistemas Estratégicos de Transporte Público y Sistemas Integrados de Transporte Regional contabilizarán los viajes de alimentación en bicicleta.</p> <p>Parágrafo 2°. Los municipios y distritos asumirán el costo de estos pasajes con cargo a sus respectivos presupuestos.</p> <p>Parágrafo 3°. Las actuales concesiones de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, Sistemas Integrados de Transporte Público, Sistemas Estratégicos de Transporte Público y Sistemas Integrados de Transporte Regional podrán, de acuerdo a su capacidad financiera, implementar los beneficios consagrados en este artículo. En todo caso, el presente artículo aplicará cuando se abran nuevas licitaciones o se hagan renegotiaciones de los contratos de operación de los sistemas.</p> <p>Parágrafo 4°. Se incentivará la instalación y uso de portabicicletas en todos los medios de transporte público terrestre como forma de integración modal del transporte. De ninguna manera se entenderá que el uso de portabicicletas es objeto de comparendo de tránsito o causará inmovilización del vehículo.</p>	
<p>Artículo 9°. <i>Normas específicas para bicicletas y triciclos.</i> El artículo 95 de la Ley 769 de 2002 quedará así:</p> <p>Artículo 95. <i>Normas específicas para bicicletas y triciclos.</i> Las bicicletas y triciclos se sujetarán a las siguientes normas específicas:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Debe transitar ocupando un carril, observando lo dispuesto en los artículos 60 y 68 del presente código. 2. Los conductores que transiten en grupo deberán ocupar un carril y nunca podrán utilizar las vías exclusivas para servicio público colectivo. 	<p>Artículo 10. <i>Normas específicas para bicicletas y triciclos.</i> El artículo 95 de la Ley 769 de 2002 quedará así:</p> <p>Artículo 95. <i>Normas específicas para bicicletas y triciclos.</i> Las bicicletas y triciclos se sujetarán a las siguientes normas específicas:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Debe transitar ocupando un carril, observando lo dispuesto en los artículos 60 y 68 del presente código. 2. Los conductores que transiten en grupo deberán ocupar un carril y nunca podrán utilizar las vías exclusivas para servicio público colectivo. 	<p>La Comisión acoge, de forma unánime, la nueva redacción propuesta al numeral 4 del artículo 95 de la Ley 769 de 2002 aprobado en la Plenaria de Cámara.</p>

TEXTO APROBADO EN SENADO	TEXTO APROBADO EN CÁMARA	COMENTARIOS
<p>3. Los conductores podrán compartir espacios garantizando la prioridad de estos en el entorno vial.</p> <p>4. No podrán llevar acompañante excepto mediante el uso de dispositivos diseñados especialmente para él o, ni transportar objetos que disminuyan la visibilidad o que los incomoden en la conducción.</p> <p>5. Cuando circulen en horas nocturnas, deben llevar dispositivos en la parte delantera que proyecten luz blanca, y en la parte trasera que reflecte luz roja.</p> <p>Parágrafo 1°. 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.</p> <p>Parágrafo 2°. La velocidad máxima de operación en las vías mientras se realicen actividades deportivas, lúdicas y, o recreativas será de 25 km/h.</p>	<p>3. Los conductores podrán compartir espacios garantizando la prioridad de estos en el entorno vial.</p> <p>4. No podrán llevar acompañante excepto mediante el uso de dispositivos diseñados especialmente para él, ni transportar objetos que disminuyan la visibilidad o que impida un tránsito seguro.</p> <p>5. Cuando circulen en horas nocturnas, deben llevar dispositivos en la parte delantera que proyecten luz blanca, y en la parte trasera que reflecte luz roja.</p> <p>Parágrafo 1°. 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.</p> <p>Parágrafo 2°. La velocidad máxima de operación en las vías mientras se realicen actividades deportivas, lúdicas y, o recreativas será de 25 km/h.</p>	

**TEXTO CONCILIADO AL PROYECTO DE LEY
NÚMERO 46 DE 2015 SENADO, 240 DE 2016
CÁMARA**

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.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. *Objeto.* La presente ley tiene por objeto incentivar el uso de la bicicleta como medio principal de transporte en todo el territorio nacional; incrementar el número de viajes en bicicleta, avanzar en la mitigación del impacto ambiental que produce el tránsito automotor y mejorar la movilidad urbana.

Artículo 2°. *Beneficiarios.* Los beneficiarios de la presente ley serán peatones y ciclistas en los términos definidos por la Ley 769 de 2002.

Parágrafo. Seis (6) meses después de promulgada esta ley, el Ministerio de Transporte reglamentará las características necesarias para acceder a los beneficios consagrados en esta ley en los casos que se usen bicicletas asistidas.

Artículo 3°. *Beneficio por uso intermodal del transporte público.* Todos los usuarios de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, Sistemas Integrados de Transporte Público, Sistemas Estratégicos de Transporte Público y Sistemas Integrados de Transporte Regional que hayan usado la bicicleta como modo alimentador del sistema y que hayan validado a través del sistema unificado de recaudo 30 validaciones del uso de biciparqueaderos y/o puntos de encuentro recibirán un pasaje abonado en su tarjeta.

Parágrafo 1°. Cada entidad territorial regulará y asegurará las condiciones en que los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, Sistemas Integrados de Transporte Público, Sistemas Estratégicos de Transporte Público y Sistemas Integrados de Transporte Regional contabilizarán los viajes de alimentación en bicicleta.

Parágrafo 2°. Los municipios y distritos asumirán el costo de estos pasajes con cargo a sus respectivos presupuestos.

Parágrafo 3°. Las actuales concesiones de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, Sistemas Integrados de Transporte Público, Sistemas Estratégicos de Transporte Público y Sistemas Integrados de Transporte Regional podrán, de acuerdo a su capacidad financiera, implementar los beneficios consagrados en este artículo. En todo caso, el presente artículo aplicará cuando se abran nuevas licitaciones o se hagan renegotiaciones de los contratos de operación de los sistemas.

Parágrafo 4°. Se incentivará la instalación y uso de portabicicletas en todos los medios de transporte público terrestre como forma de integración modal del transporte. De ninguna manera se entenderá que el uso de portabicicletas es objeto de comparendo de tránsito o causará inmovilización del vehículo.

Artículo 4°. *Uso de bicicletas dentro de los SITM, SITP, SETP y SISTR.* Los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, Sistemas Integrados de Transporte Público, Sistemas Estratégicos de Transporte Público y Sistemas Integrados de Transporte Regional, establecerán esquemas de estacionamientos adecuados, seguros

y ajustados periódicamente a la demanda de bicicletas para que les permitan a los usuarios ingresar o conectar con diferentes sistemas de transporte.

Parágrafo 1°. Los SITM, SITP, SETP y SITR priorizarán el uso peatonal dentro de los sistemas y el uso de bicicletas garantizando la seguridad y comodidad de los usuarios. El Ministerio de Transportes en un plazo no mayor a un año definirá la metodología que usarán los sistemas para tal fin.

Parágrafo 2°. Los SITM, metro o sistemas de tranvía podrán definir protocolos para permitir el ascenso de bicicletas dentro de las cabinas de estos vehículos o la inclusión de compartimentos especiales para estas.

Parágrafo 3°. Las actuales concesiones de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, Sistemas Integrados de Transporte Público, Sistemas Estratégicos de Transporte Público y Sistemas Integrados de Transporte Regional podrán, de acuerdo a su capacidad financiera, implementar los beneficios consagrados en este artículo. En todo caso, el presente artículo aplicará cuando se abran nuevas licitaciones o se hagan renegociaciones de los contratos de operación de los sistemas.

Artículo 5°. *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 1°. Cada entidad en un plazo no mayor a un (1) año deberá establecer las condiciones en que las entidades del sector público validarán los días en que los funcionarios públicos llegan a trabajar en bicicleta y las condiciones para recibir el día libre remunerado.

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

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

Artículo 6°. *Parqueaderos para bicicletas en edificios públicos.* En un plazo no mayor a dos años a partir de la expedición de la presente ley, las entidades públicas del orden nacional, departamental y municipal establecerán esquemas de estacionamientos adecuados, seguros y ajustados periódicamente a la demanda, habilitando como mínimo el 10% de los cupos destinados para vehículos automotores que tenga la entidad; en el caso de ser inferior a 120 estacionamientos de automotores se deberá garantizar un mínimo de 12 cupos para bicicletas.

Artículo 7°. *Información de modos no motorizados de transporte.* Las Secretarías de Movilidad o quien haga sus veces en los entes territoriales de más de 100.000 habitantes consolidarán, siempre y cuando existan los recursos, un sistema de información de uso y proyección de la demanda de modos no motorizados de transporte así como un sistema de registro de quejas, preguntas y solicitudes sobre el uso de los medios no motorizados de transporte.

Parágrafo. El Ministerio de Transporte establecerá en un término inferior a tres (3) meses a partir de la promulgación de esta ley, la información mínima a conso-

lidar dentro del Sistema de Información de modos no motorizados de transporte del que habla este artículo.

Artículo 8°. El artículo 58 de la Ley 769 de 2002 quedará así:

Artículo 58. Prohibiciones a los peatones. Los peatones no podrán:

1. Llevar, sin las debidas precauciones, elementos que puedan afectar el tránsito de otros peatones o actores de la vía.
2. Cruzar por sitios no permitidos o transitar sobre el guardavías del ferrocarril.
3. Remolcarse de vehículos en movimiento.
4. Actuar de manera que ponga en peligro su integridad física.
5. Cruzar la vía atravesando el tráfico vehicular en lugares en donde existen pasos peatonales.
6. Ocupar la zona de seguridad y protección de la vía férrea, la cual se establece a una distancia no menor de doce (12) metros a lado y lado del eje de la vía férrea.
7. Subirse o bajarse de los vehículos, estando estos en movimiento, cualquiera que sea la operación o maniobra que estén realizando.
8. Transitar por los túneles, puentes y viaductos de las vías férreas.

Parágrafo 1°. Además de las prohibiciones generales a los peatones, en relación con el STTMP, estos no deben ocupar la zona de seguridad y corredores de tránsito de los vehículos del STTMP, fuera de los lugares expresamente autorizados y habilitados para ello.

Parágrafo 2°. Los peatones que queden incurso en las anteriores prohibiciones se harán acreedores a una multa de un salario mínimo legal diario vigente, sin perjuicio de las demás acciones de carácter civil, penal y de policía que se deriven de su responsabilidad y conducta.

Dentro del perímetro urbano, el cruce debe hacerse solo por las zonas autorizadas, como los puentes peatonales, los pasos peatonales y las bocacalles.

Artículo 9°. *Normas específicas para bicicletas y triciclos.* El artículo 95 de la Ley 769 de 2002 quedará así:

Artículo 95. Normas específicas para bicicletas y triciclos. Las bicicletas y triciclos se sujetarán a las siguientes normas específicas:

1. Debe transitar ocupando un carril, observando lo dispuesto en los artículos 60 y 68 del presente código.
2. Los conductores que transiten en grupo deberán ocupar un carril y nunca podrán utilizar las vías exclusivas para servicio público colectivo.
3. Los conductores podrán compartir espacios garantizando la prioridad de estos en el entorno vial.
4. No podrán llevar acompañante excepto mediante el uso de dispositivos diseñados especialmente para él o, ni transportar objetos que disminuyan la visibilidad o que impida un tránsito seguro.
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.

Parágrafo 1°. 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 2°. La velocidad máxima de operación en las vías mientras se realicen actividades deportivas, lúdicas y, o recreativas será de 25 km/h.

Artículo 10. *Planeación participativa.* Las alcaldías promoverán la creación de organizaciones de ciclistas y promoverán su participación en las instancias locales de planeación, especialmente las que se deban configurar para el mejoramiento de la movilidad, el tránsito y el transporte.

Artículo 11. *Beneficios para estudiantes bicusuarios.* Las Instituciones de Educación podrán implementar programas de movilidad sostenible en donde se promueva el uso de la bicicleta.

Artículo 12. *Incentivos a la industria nacional.* El Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, antes de un año de promulgada esta ley, implementará un programa que incentive la producción y la adquisición de bicicletas en todo el territorio nacional.

Artículo 13. *Reinserción de bicicletas.* Las autoridades territoriales locales podrán adjudicar bicicletas que se encuentren inmovilizadas y lleven retenidas seis meses o más y que además no hayan sido reclamadas ni se encuentren en proceso de reclamación por parte de sus propietarios, a instituciones educativas del sector público y a los sistemas SITM, SITP, SETP y SITR. Para ello el Ministerio de Transporte reglamentará los mecanismos para la reintegración de bicicletas a la autoridad territorial local.

Artículo 14. Modifíquese el artículo 63 de la Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito, el cual quedará así:

Artículo 63. *Respeto a los derechos de los peatones y ciclistas.* Los conductores de vehículos deberán respetar los derechos e integridad de los peatones y ciclistas, dándoles prelación en la vía.

Artículo 15. Modifíquese el artículo 76 de la Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito el cual quedará así:

Artículo 76. *Lugares prohibidos para estacionar.* Está prohibido estacionar vehículos en los siguientes lugares:

1. Sobre andenes, zonas verdes o zonas de espacio público destinado para peatones, recreación o conservación.
2. En vías arterias, autopistas, zonas de seguridad, o dentro de un cruce.
3. En vías principales y colectoras en las cuales expresamente se indique la prohibición o la restricción en relación con horarios o tipos de vehículos.
4. En puentes, viaductos, túneles, pasos bajos, estructuras elevadas o en cualquiera de los accesos a estos.

5. En zonas expresamente destinadas para estacionamiento o parada de cierto tipo de vehículos, incluyendo las paradas de vehículos de servicio público, o para limitados físicos.

6. En carriles dedicados a transporte masivo sin autorización.

7. En ciclorrutas o carriles dedicados o con prioridad al tránsito de bicicletas.

8. A una distancia mayor de treinta (30) centímetros de la acera.

9. En doble fila de vehículos estacionados, o frente a hidrantes y entradas de garajes o accesos para personas con discapacidad.

10. En curvas.

11. Donde interfiera con la salida de vehículos estacionados.

12. Donde las autoridades de tránsito lo prohíban.

13. En zona de seguridad y de protección de la vía férrea, en la vía principal, vías secundarias, apartaderos, estaciones y anexidades férreas.

Artículo 16. Modifíquese el artículo 1° de la Ley 1503 de 2011 “*por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones*” el cual quedará de la siguiente forma:

Artículo 1°. *Objeto.* La presente ley tiene por objeto definir lineamientos generales en educación, responsabilidad social empresarial y acciones estatales y comunitarias para promover en las personas la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y en consecuencia, la formación de criterios autónomos, solidarios y prudentes para la toma de decisiones en situaciones de desplazamiento o de uso de la vía pública, de tal manera que:

- a) Se contribuya a que la educación en seguridad vial y la responsabilidad como actores de la vía sean asuntos de interés público y objeto de debate entre los ciudadanos;

- b) Se impulsen y apoyen campañas formativas e informativas de los proyectos de investigación y de desarrollo sobre seguridad vial;

- c) Se concientice a peatones, pasajeros y conductores sobre la necesidad de lograr una movilidad racional y sostenible;

- d) Se concientice a autoridades, entidades, organizaciones y ciudadanos de que la educación vial no se basa solo en el conocimiento de normas y reglamentaciones, sino también en hábitos, comportamientos y conductas;

- e) Se establezca una relación e identidad entre el conocimiento teórico sobre las normas de tránsito y el comportamiento en la vía;

- f) Se impulsen y apoyen campañas formativas e informativas sobre el uso de la bicicleta como medio de transporte en todo el territorio nacional.

Parágrafo 1°. El Gobierno nacional incluirá dentro del Plan Nacional de Seguridad Vial las medidas necesarias que permitan incentivar el uso de la bicicleta como medio de transporte en el territorio nacional, de

un modo responsable y de respeto a todos los usuarios de los medios de transporte.

Parágrafo 2°. El Gobierno nacional reglamentará la obligatoriedad, las características técnicas y los materiales de los cascos para biciusuarios antes de tres (3) meses después de promulgada esta ley.

Artículo 17. Modifíquese el artículo 60 de la Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito 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 1°. Los conductores no podrán transitar con vehículo automotor o de tracción animal por la zona de seguridad y protección de la vía férrea.

Parágrafo 2°. 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 3°. Todo conductor de vehículo automotor deberá realizar el adelantamiento de un ciclista a una distancia no menor de un metro con cincuenta centímetros (1.50 metros) del mismo.

Artículo 18. *Semana Nacional de la Movilidad Sostenible.* El Ministerio de Transporte, el Ministerio de

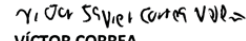
Medio Ambiente, el Ministerio de Salud y Coldeportes promoverán en el país la celebración de exposiciones y actividades, organizarán anualmente una Semana Nacional de la Movilidad Sostenible, con ferias, exposiciones y otros actos culturales que se celebrarán en las principales ciudades y poblaciones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

Artículo 19. *Vigencia y derogatoria.* La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

Con el propósito de dar cumplimiento a lo establecido en el artículo 182 de la Ley 5ª de 1992, me permito presentar el texto definitivo aprobado en Sesión Plenaria del Senado de la República del día 20 de abril de 2016, al **Proyecto de ley número 46 de 2015, 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.**

Atentamente,


ANGÉLICA LOZANO
Representante a la Cámara


VÍCTOR CORREA
Representante a la Cámara


JORGE PRIETO RIVEROS
Senador

ANDRÉS GARCÍA ZUCCARDI
Senador

PONENCIAS

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 165 DE 2016 SENADO, 278 DE 2016 CÁMARA

por medio de la cual la Nación se asocia a la conmemoración de los 400 años de fundación de la ciudad de Barbacoas, departamento de Nariño.

Doctores

JOSÉ LUIS PÉREZ OYUELA

Presidente

BENJAMÍN NIÑO FLÓREZ

Secretario

Comisión Segunda Constitucional Permanente

Cámara de Representantes

Referencia: Informe de ponencia **Proyecto de ley número 165 de 2016 Senado, 278 de 2016, Cámara,** "...por medio de la cual la Nación se asocia a la conmemoración de los 400 años de fundación de la ciudad de Barbacoas, departamento de Nariño...".

Señor Presidente, señor Secretario:

En cumplimiento al encargo que se me ha honrado por la Mesa Directiva de la Comisión, como Congresista que representa a los Afrodescendientes, Negros, Raizales y Palenqueras de Colombia, me permito poner a su consideración para discusión, en la Comisión

Segunda de la Honorable Cámara de Representantes, el informe de ponencia para primer debate al **Proyecto de ley número 165 de 2016 Senado y 278 de 2016 Cámara,** "...por medio de la cual la Nación se asocia a la conmemoración de los 400 años de fundación de la ciudad de Barbacoas, departamento de Nariño...".

A continuación, me permito referir las consideraciones realizadas por el autor del proyecto de ley y los criterios que definen la pertinencia y necesidad del mismo.

ANTECEDENTES LEGISLATIVOS DE LA INICIATIVA EN ESTUDIO

El Proyecto de ley número 165 de 2016 Senado, 278 de 2016 Cámara, es de autoría del honorable Senador, doctor Guillermo García Realpe, miembro del Partido Liberal Colombiano y fue radicado el día 20 de abril de 2016 ante la Secretaría General del Senado.

El Proyecto de ley número 165 de 2016 Senado, fue radicado en la Secretaría de Cámara de Representantes y se le asignó el número 278 de 2016, teniendo el honor de ser designado Ponente, por la Mesa Directiva de la Comisión con fecha 3 de agosto de 2016.

Como se mencionó, es un proyecto que hace un reconocimiento a una población y una raza, como la nariñense, integrada por hombres negros, indios y mestizos, que han aportado por años ingentes esfuerzos, al progreso y desarrollo del país. Por ello, su autor el

honorable Senador doctor Guillermo García Realpe, miembro del Partido Liberal Colombiano, radicó el día 20 de abril de 2016 ante la Secretaría General del Senado, este importante proyecto de ley, que sin duda será tramitado y aprobado por esta Comisión y Corporación en general.

OBJETO DEL PROYECTO DE LEY

De conformidad con el articulado y la exposición de motivos del Proyecto de ley número 165 de 2016 Senado, 278 de 2016 Cámara, tiene como objeto principal, que la Nación, se asocie a la conmemoración de los 400 años de fundación de la ciudad de Barbacoas, en el departamento de Nariño.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La provincia de Barbacoas, como se conoció en la época colonial a la vasta región que hoy constituye la costa Pacífica de Nariño, es una de las regiones más ricas en yacimientos de oro de América Latina.

Reseña histórica:

Fecha de fundación: 6 de abril de 1600

Nombre del/los fundador(es): Don Francisco de Praga y Zúñiga

En 1612 el Capitán Pedro Martín Navarro fundó a Santa María del Puerto de los Barbacoas.

En 1916 fue erigido municipio con el nombre de Barbacoas.

Se encuentra a 236 km al noroeste de la ciudad de Pasto.

Extensión total: 2.324 km²

Extensión área urbana: 4 km²

Extensión área rural: 2.320 km²

Altitud de la cabecera municipal (metros sobre el nivel del mar): 36 msnm

Temperatura media: 26°C

Durante el siglo XVI la región estaba habitada por aguerridos grupos indígenas entre los que sobresalen los Sindaguas definidos por el Padre Velasco como bravos corsarios de mar y tierra.

En efecto, en defensa de su territorio y su libertad enfrentaron a los españoles durante 95 años en una larga guerra que empezó en 1540 y terminó en 1635; año en que fueron doblegados y sometidos a un juicio que los condenó a pena de muerte por garrote, descuartizamiento y para mayor escarmiento de los líderes, las cabezas de los jefes militares colocadas en palos, como heraldos de la muerte. Los sobrevivientes fueron condenados a destierro, unos, y a trabajar en las minas en condiciones deplorables, otros. La historiografía colombiana aún está en deuda con la gesta de este heroico pueblo apenas mencionado por los más estudiosos.

Por la fabulosa riqueza aurífera de la región y la escasa mano de obra indígena para su extracción, los mineros introdujeron a Barbacoas e Icuandé, esclavos capturados en África y trasladados a América, para vergüenza de la humanidad, en condición de mercancía. En Cartagena, los esclavos eran bautizados y marcados como animales con hierro candente.

Estas “piezas”, como se denominaban en ese entonces, se podían comprar y vender en el mercado. En un

conteo de negros de minas, realizado en 1746 en la provincia de Barbacoas se contabilizaron 1.473 esclavos de los cuales solo una parte entró por la vía legal y otra, quizá la mitad, de contrabando.

Teniendo en cuenta que, hasta este momento, no se ha encontrado en los archivos de Indias de Sevilla Nacional de Bogotá, Central del Cauca, Municipal de Pasto y Nacional del Ecuador, el acta de fundación que testifique el día y el año de tan importante acontecimiento, el Concejo Municipal de Barbacoas, basándose en las investigaciones realizadas por los más destacados historiadores de Colombia y Ecuador, y después de sopesar la documentación existente decidió, por iniciativa del Alcalde Municipal, establecer como fecha de fundación el día 15 de agosto de 1616, por el capitán **Pedro Martín Navarro**. Esta decisión se confirmó mediante el Acuerdo Municipal número 004 de 29 de febrero de 2016.

La fundación obedeció al imperativo político de ese momento. Se trataba de convertir la ciudad en el centro de poder para facilitar el sometimiento de la indómita población aborigen y, además, dar seguridad a los mineros y a sus familias. La ciudad de Barbacoas, se convirtió en lugar de abastecimiento de herramientas para la producción y de las mercancías necesarias para el diario vivir e, incluso, para el boato de las familias mineras que acumulaban riquezas incalculables a costa del trabajo de esclavos e indígenas.

Era tanta la riqueza aurífera de Barbacoas que **Fray Juan de Santa Gertrudis** en 1750 dijo: “... En Barbacoas, en cualquier parte que piquen se encuentra oro. Oro en el monte, oro en los ríos, oro en las quebradas, oro en la ciudad, en la plaza, en las calles y en cualquier parte...”.

Barbacoas era una de las ciudades más importantes de la costa Pacífica en el concierto nacional. Todo lo que llegaba del exterior a Pasto y la región Andina de Nariño hacía tránsito por Barbacoas. Sin embargo, el camino era tan malo que ni siquiera entraban las mulas, todo se transportaba a espaldas de los indios.

Solo en 1898 se inauguró el camino de herradura por el cual entraron telas italianas, paños ingleses, perfumes franceses, lámparas de Bacarat, porcelanas, pianos y todo lo que la clase acomodada de Barbacoas y de la zona Andina necesitaba para su buen vivir y su ostentación. Por Barbacoas entró, en 1916, el primer vehículo automotor que se conoció en Nariño, la maquinaria alemana para la producción de jabones y velas esteáricas, el primer cinematógrafo y todo lo que la moderna industria producía hasta la década del treinta.

La decadencia de Barbacoas empezó con los voraces incendios que destruían su arquitectura de madera y más aún cuando se construyó el ferrocarril entre El Diviso y Tumaco que acentuó su tradicional aislamiento.

Barbacoas, desde la época colonial hasta el presente, ha funcionado como una economía de enclave cuyos recursos han sido explotados primero, por mineros ausentistas y luego por las grandes compañías extranjeras, inglesas, norteamericanas y francesas, a las cuales no les interesaba, ni interesa, la prosperidad de la región y las condiciones de vida de sus habitantes ni el daño que pudiese ocasionar al medio ambiente.

Al despuntar el siglo XX, estas empresas, ajenas como ya se dijo a los intereses de la región, empezaron a comprar derechos mineros a los descendientes de los antiguos conquistadores. Cuando la compra directa no

fue posible buscaron amparo en la figura de sociedades anónimas. Así sentaron sus reales en la región: *Placers du rio Nambí S. A.*, con sede principal en París y subse en Barbacoas para adelantar minería de placer; *The Patía Syndicate Ltd.*, con sede en Londres y administrada desde Barbacoas para ejercer minería de aluvión.

Los grandes propietarios viajaban al exterior para realizar sus transacciones pensando, posiblemente, que hacían un buen negocio a nivel personal y que la inversión de capital y la presencia de maquinaria moderna para explotación de las minas, iban a contribuir al desarrollo de la región.

Fortunato Pereira Gamba en su *Contribución al estudio de la riqueza mineral del sur de Colombia* (1909) afirma: Datos estadísticos no hay, pero entre el primero de enero de 1906 y junio de 1907 se registraron 513 kilos.

Este dato corresponde únicamente al oro exportado por la aduana de Tumaco, sin que se tenga noticia de la cantidad de metal precioso nariñense enviada para el norte del país y para la República del Ecuador: (citado por Rodríguez Guerrero: 1950, 326).

Previo a la venta de los derechos que tenía la familia del Castillo, y otras que también tenían privilegios sobre las riberas del río Telembí, en 1935, la *Compañía Minera de Nariño*, de capital norteamericano, comenzó operaciones de dragado. La compañía explotó la región durante 37 años, pues terminó su actividad en 1973.

Determinar la cantidad de oro que la Compañía extrajo de Barbacoas es una tarea imposible por cuanto operaba sin Dios ni ley. La mayor parte del oro la sacaban en hidroaviones sin ningún control. Las autoridades del lugar no tenían mayor acceso a la información. Mongón funcionaba como un gueto, estableciendo lugares restringidos para los afronariñenses y los trabajadores de la región.

Operaba como la Compañía Francesa en Iscuandé, con los métodos descritos, según sus propias observaciones, por el Padre Bernardo Merizalde quien anota:

Los franceses y los habitantes de Santa Bárbara están siempre en continua lucha, porque aquellos tienen el monopolio del comercio en Santa María y no permiten a nadie entrar en la población donde dicho sea de paso hay autoridades colombianas sin permiso del señor Director de la Compañía. Esta medida la toman los dueños de las minas para, según dicen, evitar el robo de oro. Nosotros hemos oído las continuas querellas de los habitantes de Santa Bárbara al respecto (Merizalde, 1921:91).

Según Anselmo Angulo, uno de los 28 pensionados de la Compañía radicados en Barbacoas, entre las causas de la suspensión de actividades de la Empresa está la organización del Sindicato de Trabajadores. Los obreros exigían a la Compañía la rebaja en los precios de todos los artículos de primera necesidad que la Empresa vendía en el mismo campamento. Las peticiones no fueron aceptadas con lo cual las relaciones obrero-patronales llegaron a un punto de verdadera tensión (entrevista realizada por Eduardo Zúñiga, en agosto de 1989).

Las condiciones de vida de la gente, desde el siglo XVI hasta el día de hoy, han sido lamentables. Como sucede en las economías de enclave, la población asen-

tada sobre una inmensa riqueza metálica (oro, platino y plata), vive en condiciones de extrema pobreza y, en el caso de la subregión, agravada por la minería ilegal, los cultivos ilícitos y crisis humanitaria generada por grupos armados que operan al margen de la ley.

Barbacoas, al igual que los otros nueve municipios de la costa, tienen los mayores índices de pobreza, analfabetismo, desempleo y las mayores carencias en cuanto a salud se refiere, empezando por un derecho elemental: la población que tiene acceso a agua potable es mínima, de ahí los altos índices de mortalidad y morbilidad. Barbacoas, siendo uno de los municipios más ricos del país vive aislado. Todavía, para recorrer los 55 kilómetros entre Junín y Barbacoas, con suerte, se gastan alrededor de ocho horas.

La producción de oro en Barbacoas parece inagotable. Después de quinientos años de explotación ininterrumpida de los lechos de sus ríos todavía se sacan cantidades incalculables sin que esto signifique el más mínimo progreso para la población indígena y afrodescendiente de la región.

En la actualidad es imposible conocer la verdadera producción de oro en Colombia y menos en la subregión de Telembí, pues la minería y el mercado están influenciados de manera determinante por la ilegalidad en la extracción del metal y por el lavado de activos.

En Barbacoas los principales compradores son antioqueños quienes llevan el oro a Medellín en donde lo declaran. Con esto, los municipios productores de la subregión pierden los beneficios pues, para efecto de recaudación de regalías e impuestos, las estadísticas oficiales de producción se basan en la declaración que emite el productor o intermediario. (Zuluaga Rivera, 2001: 9). De este modo Barbacoas y los otros municipios auríferos de la región pierden la posibilidad de recabar las regalías por el oro producido en su suelo. Estos recursos, de manera injusta, se van a Medellín.

Según la Agencia Nacional de Minería la producción de oro en el año 2013 fue de 55,7 t/año (2013). Colombia ocupa el cuarto lugar como productor de oro entre los países de la región, después de Perú, México y Brasil. Buena parte de la producción aurífera registrada corresponde, sin duda, a Barbacoas, a la subregión de Telembí y el municipio de El Charco, en la costa nariñense.

En la actualidad, hablar de Barbacoas y, en general de la costa Pacífica de Nariño, es hablar de riqueza y de miseria, de exuberancias y carencias, de racismo e interculturalidad, de oro y coca, de paz y violencia, de frustración y, sobre todo, de esperanza, esperanza en el logro de una paz estable y duradera, esperanza en el cumplimiento de lo pactado en los diálogos de La Habana y en su justa y oportuna aplicación.

Sin importar las laceraciones causadas por los azotes, el cepto y las mutilaciones que de manera permanente les infligían los esclavistas y a las precarias condiciones de existencia en la que se desenvuelven, los afronariñenses para mitigar sus penas y fortalecer su espíritu fueron capaces de crear una cultura que hoy enorgullece al pueblo colombiano.

Es bueno recordar que la Unesco resaltó la marimba y los cantos populares del Pacífico Sur de Colombia como Patrimonio Inmaterial de la Humanidad.

Su inclusión en la lista de estos importantísimos bienes ocurrió el 15 de noviembre de 2010. No obstante esta distinción, los artistas, hombres y mujeres, desarrollan su labor, la mayor parte de las veces, de manera silenciosa, sin apoyo oficial pese a la obligación que el gobierno tiene de adelantar planes de conservación, fortalecimiento y difusión tal como lo ordenan los requisitos establecidos por la organización internacional para mantener tan honrosa distinción. Es una pena decirlo, hasta el momento, muy poco o casi nada se ha hecho al respecto.

Después de cuatrocientos años de fundación, de aislamiento y abandono, después de cuatrocientos años de soledad, es hora de que este Congreso, integrado por personas progresistas, preocupadas por el desarrollo armónico del país y, sobre todo por la paz, impulse una política eficaz para acabar o mitigar las causas del conflicto armado.

Por tanto, el gobierno, a través de proyectos de desarrollo, salde esta deuda centenaria con Nariño, ante todo con la costa Pacífica, con los indígenas y con los afrodescendientes cuyas circunstancias parecen demostrar que la abolición de la esclavitud, promulgada en 1851, todavía no causa sus efectos, pues para ellos el drama de ayer todavía no culmina.

Por último, se pretende exaltar un reconocimiento al historiador, académico, ex Gobernador de Nariño, doctor Eduardo Zúñiga Eraso, por su meritorio aporte a este valioso proyecto de ley.

JUSTIFICACIÓN

El presente proyecto de ley, se justifica en la medida en que social y culturalmente, se reconoce el aporte que unos hombres y mujeres, hicieron al incipiente desarrollo de la economía nacional, ya que, a pesar de las condiciones de la infraestructura vial de la época, se realizaban intercambios comerciales a gran escala que dieron origen a la colonización de grandes industriales europeos. Y segundo, el aporte al desarrollo industrial y económico del país, toda vez que por su posición geográfica, Barbacoas y la Costa nariñense, permitieron el ingreso de mercancías y de grandes industriales extranjeros, que produjo surgimiento del tráfico de mercancías y el cobro de impuestos, para ayudar a los entes territoriales.

Por estas razones y por muchas otras históricas, se justifica el trámite y aprobación de este proyecto de ley, en aras de hacer patria con esta importante población colombiana.

PROPOSICIÓN

Por las razones expuestas, presento ponencia favorable y propongo a la Comisión Segunda Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes, dar primer debate al **Proyecto de ley número 165 de 2016 Senado, 278 de 2016 Cámara**, “... por medio de la cual la Nación se asocia a la conmemoración de los 400 años de fundación de la ciudad de Barbacoas, departamento de Nariño...”.

De los honorables Senadores,


ALVARO GUSTAVO ROSADO ARAGON
 Representante a la Cámara Comunidades Afrodescendientes
 Ponente

TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 165 DE 2016 SENADO – 278 DE 2016 CÁMARA

“...Por medio de la cual la Nación se asocia a la conmemoración de los 400 años de fundación de la ciudad de Barbacoas, departamento de Nariño...”

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. La Nación conmemora los cuatrocientos años de fundación de Barbacoas hecho sucedido el día quince de agosto de mil seiscientos dieciséis, en cabeza del capitán Pedro Martín Navarro, época en la cual la jurisdicción de la provincia abarcaba la casi totalidad de la actual Costa Pacífica de Nariño.

Artículo 2°. La Nación hace un reconocimiento al municipio de Barbacoas y resalta las virtudes de sus habitantes, su vocación de paz, su honradez, su creatividad y su excelsa producción cultural, lo mismo que sus aportes al desarrollo social y económico del país y la región.

Artículo 3°. El Gobierno nacional, con ocasión de la promulgación de la presente ley, podrá destinar recursos del Presupuesto General de la Nación, para financiar proyectos en el Municipio de Barbacoas, de carácter social, cultural y de infraestructura, que tengan concordancia con los propósitos del Plan Nacional de Desarrollo vigente y que permitan cumplir con el objetivo de esta ley.

Artículo 4°. Para dar cumplimiento a lo dispuesto en la presente ley, se autoriza al Gobierno Nacional la celebración de los contratos y convenios interadministrativos necesarios entre la Nación y el Municipio de Barbacoas.

Artículo 5°. La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación.

Cordialmente,


 Vo.Bo, ALVARO GUSTAVO ROSADO ARAGON
 Ponente

PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 196 DE 2016 CÁMARA

por medio de la cual se permite el pago anticipado de créditos en las entidades vigiladas por la Superintendencia de Economía Solidaria y se dictan otras disposiciones.

1. TRÁMITE LEGISLATIVO

Esta iniciativa fue presentada a consideración del Honorable Congreso de la República por el Representante a la Cámara David Barguil Assis el 26 de enero de 2016. En función de la materia que aborda, fue remitido a la Comisión Tercera Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes para su estudio y votación. En esta comisión fue aprobado por unanimidad en primer debate el día 26 de abril del presente año.

2. EL PAGO ANTICIPADO DE CRÉDITOS EN COLOMBIA

En nuestro país el primer avance normativo en materia de pago anticipado de créditos lo dio la Corte Constitucional en el marco de la crisis del sector hipotecario vivida durante los años noventa. A través de la Sentencia C-252 de 1998, se permitió que los deudores de créditos de vivienda pudieran pagar total o parcialmente sus obligaciones sin ninguna penalidad.

Sin embargo, los colombianos que tenían créditos diferentes a los hipotecarios, eran sancionados sin ningún tipo de contemplación cuando tomaban la decisión de hacer abonos o saldar sus deudas anticipadamente. Desde toda perspectiva esta era una conducta errónea y un abuso tajante en contra de los derechos de los consumidores financieros.

Es ilógico sancionar a los clientes “buena paga”, cuando en realidad lo que se debe hacer es estimular la competencia en el sector bancario y permitir la libre movilidad de los usuarios para que puedan acceder a la tasa de interés que más le convenga a sus necesidades.

Es por esto que tomamos la decisión de acabar con tal exabrupto y por medio de la Ley 1555 de 2012 logramos consagrar como un derecho del consumidor de los servicios financieros, la posibilidad de hacer pagos anticipados de forma total y parcial en todas las operaciones de crédito, y además, de poder definir si estos recursos en el caso de los abonos, se hacían a capital o a intereses.

Conociendo los amplios beneficios que esta ley generó sobre millones de colombianos, decidimos extender su alcance al sector cooperativo, en el que también se ponían trabas a los usuarios al momento de efectuar pagos anticipados sobre sus obligaciones. Fue entonces cuando en el marco del estudio y discusión del **Proyecto de ley número 166 de 2012 Cámara y 134 de 2012 Senado, por el cual se expiden normas en materia tributaria y se dictan otras disposiciones**, (finalmente sancionado como la Ley 1607 de 2012), presentamos una proposición para que el derecho de pago anticipado de créditos sin sanción aplicara a las cooperativas de ahorro y crédito, mutuales y fondos de empleados, entidades que por no estar vigiladas por la Superintendencia Financiera habían quedado por fuera del ámbito de aplicación de la Ley 1555 de 2012.

Posteriormente la Ley 1607 de 2012 fue demandada por inconstitucionalidad, particularmente el artículo 189 donde se consagraba el derecho de pago anticipado de créditos en las entidades vigiladas por la Superintendencia de Economía Solidaria, fue incluido dentro del bloque normativo que debía ser revisado y estudiado por la Corte Constitucional porque a juicio del demandante se vulneraba el principio de unidad de materia.

La Corte Constitucional se pronunció al respecto en la Sentencia C-465/14 declarando inexecutable el artículo en cuestión porque “*la materia regulada no [tenía] ninguna relación de conexidad con el tema central de la Ley 1607 de 2012, que [era] el contributivo*”. Es importante aclarar que en todo el análisis de constitucionalidad de la Corte, en ningún momento se hizo referencia a que el contenido de lo dispuesto en dicho artículo fuese inconveniente, improcedente o causal de distorsiones en el mercado. La aproximación que hizo la Corte sobre la constitucionalidad del artículo versó única y exclusivamente sobre los aspectos que podrían

determinar si guardaba o no relación de tipo lógico, sistemático, teleológico o causal con los asuntos tributarios; concluyendo que no era así.

3. OBJETIVO DEL PROYECTO

Estamos convencidos de las amplias bondades del pago anticipado de créditos sin sanción para todos los colombianos, es por esto que al ser eliminado este beneficio, para el caso particular de los afiliados al sector solidario de la normatividad colombiana, decidimos presentar nuevamente a consideración del Congreso de la República esta iniciativa.

La población beneficiaria de esta iniciativa son los afiliados a las entidades vigiladas por la Superintendencia de Economía Solidaria, esto considerando lo consagrado en el Decreto 186 de 2004, que en su artículo 1° señala que es esta entidad la encargada de la supervisión sobre la actividad financiera del cooperativismo y sobre los servicios de ahorro y crédito de los fondos de empleados y asociaciones mutualistas y, en general, el aprovechamiento o inversión de los recursos captados de los asociados por parte de las organizaciones de la economía solidaria.

Al respecto la Ley 454 de 1998 en sus artículos 39 y 41 consagra explícitamente que la actividad financiera puede ser ejercida exclusivamente con sus asociados por las cooperativas especializadas de ahorro y crédito, multiactivas con sección de ahorro y crédito, y las integrales con sección de ahorro y crédito.

Como se mencionó anteriormente quienes se beneficiarán de esta iniciativa son los afiliados a las entidades vigiladas por la Superintendencia de Economía Solidaria los cuales se estimaron en 7.026.021¹ de asociados, de los cuales 5.823.347 -82,9%- pertenecían a cooperativas; fondos de empleados 1.015.087 -14,4%- y 187.587 a asociaciones mutuales -2,7%-.

Sin embargo, cabe aclarar que de manera inmediata se beneficiarían los colombianos que del total de afiliados a las entidades vigiladas por la Supersolidaria están asociados a las entidades prestadoras de servicios de ahorro y crédito vigiladas por esta misma superintendencia.

Tabla 01, número de Asociados a las Entidades Vigiladas por la Supersolidaria que Prestan Servicios de Ahorro y Crédito.

TIPO ENTIDAD	NÚMERO ENTIDADES	NÚMERO ASOCIADOS	NÚMERO AHORRADORES
COOPERATIVA	181	2.703.910	2.236.125
FONDO	1.412	966.886	966.645
MUTUAL	119	16.478	66.895
TOTAL	1.712	3.687.274	3.269.665

Fuente: Supersolidaria, construcción propia.

A corte 31 de diciembre de 2015, el total de afiliados a estas entidades era de 3.687.274 (Tabla 01), los cuales poseían créditos de consumo, comercial y microcréditos por más 13,7 billones de pesos, siendo el crédito de consumo el más representativo con el 86,5% del total de colocaciones (Tabla 02), y el menos representativo el de microcrédito con el 5,7% de la cartera.

¹ Cenicoop - Confecoop. Desempeño Sector Cooperativo Colombiano, 2014.


Tabla 02, Cartera de las Entidades Vigiladas por la Supersolidaria que Prestan Servicios de Ahorro y Crédito

TIPO CRÉDITO	MONTO	PARTICIPACIÓN
CONSUMO	\$11.925.776.171.789	86,5%
COMERCIAL	\$1.074.919.602.854	7,8%
MICROCRÉDITO	\$780.518.403.645	5,7%
TOTAL	\$13.781.214.178.288	100,0%

Fuente: Supersolidaria, construcción y cálculos propios.

4. PROPOSICIÓN

Por las razones expuestas nos permitimos rendir **ponencia favorable** y en consecuencia solicitamos a los honorables miembros de la Plenaria de la Cámara de Representantes **dar segundo debate al Proyecto de ley número 196 de 2016 Cámara, por medio de la cual se permite el pago anticipado de créditos en las entidades vigiladas por la Superintendencia de Economía Solidaria y se dictan otras disposiciones.**


DAVID BARGUIL ASSIS
 Representante a la Cámara

5. TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 196 DE 2016 CÁMARA

por medio de la cual se permite el pago anticipado de créditos en las entidades vigiladas por la Superintendencia de Economía Solidaria y se dictan otras disposiciones.

El Congreso de la República de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. Sin perjuicio de los derechos consagrados en otras disposiciones legales vigentes, los consumidores de productos crediticios de las entidades vigiladas por la Superintendencia de Economía Solidaria tendrán, durante todos los momentos de su relación con la entidad vigilada, el derecho a efectuar pagos anticipados en toda operación de crédito en moneda nacional, sin incurrir en ningún tipo de penalización o compensación por lucro cesante, de las cuotas o saldos en forma total o parcial, con la consiguiente liquidación de intereses al día del pago.

Es obligación de las entidades del sector solidario brindar al usuario información transparente, precisa, confiable y oportuna en el momento previo al otorgamiento del crédito sobre la posibilidad de realizar pagos anticipados de su obligación.

Es derecho del deudor decidir si el pago parcial que realiza lo abonará a capital con disminución de plazo o a capital con disminución del valor de la cuota de la obligación.

Artículo 2°. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.


DAVID BARGUIL ASSIS
 Representante a la Cámara

CÁMARA DE REPRESENTANTES COMISIÓN TERCERA CONSTITUCIONAL PERMANENTE

(Asuntos Económicos)

Bogotá, D. C., 17 de agosto de 2016. En la fecha se recibió en esta Secretaría la ponencia para segundo debate del **Proyecto de ley número 196 de 2016 Cámara, por medio de la cual se permite el pago anticipado de créditos en las entidades vigiladas por la Superintendencia de Economía Solidaria y se dictan otras disposiciones**, y se remite a la Secretaría General de la Corporación para su respectiva publicación en la **Gaceta del Congreso**, tal y como lo ordena el artículo 156 de la Ley 5ª de 1992.

La Secretaria General,
 La Secretaria General,



ELIZABETH MARTÍNEZ BARRERA

Bogotá, D. C., 17 de agosto de 2016.

De conformidad con el artículo 165 de la Ley 5ª de 1992. "Reglamento del Congreso autorizamos el presente informe".

HERNANDO JOSÉ PADAUÍ ÁLVAREZ
 PRESIDENTE



ELIZABETH MARTÍNEZ BARRERA
 SECRETARIA GENERAL

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE POR LA COMISIÓN TERCERA CONSTITUCIONAL PERMANENTE DE LA HONORABLE CÁMARA DE REPRESENTANTES, EN SESIÓN ORDINARIA DEL DÍA MARTES VEINTISÉIS (26) DE ABRIL DE DOS MIL DIECISÉIS (2016) AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 196 DE 2016 CÁMARA

por medio de la cual se permite el pago anticipado de créditos en las entidades vigiladas por la Superintendencia de Economía Solidaria y se dictan otras disposiciones.

El Congreso de la República de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. Sin perjuicio de los derechos consagrados en otras disposiciones legales vigentes, los consumidores de productos crediticios de las entidades vigiladas por la Superintendencia de Economía Solidaria tendrán, durante todos los momentos de su relación con la entidad vigilada, el derecho a efectuar pagos anticipados en toda operación de crédito en moneda nacional, sin incurrir en ningún tipo de penalización o compensación por lucro cesante, de las cuotas o saldos en forma total o parcial, con la consiguiente liquidación de intereses al día del pago.

Es obligación de las entidades del sector solidario brindar al usuario información transparente, precisa, confiable y oportuna en el momento previo al otorgamiento del crédito sobre la posibilidad de realizar pagos anticipados de su obligación.

Es derecho del deudor decidir si el pago parcial que realiza lo abonará a capital con disminución de plazo o a capital con disminución del valor de la cuota de la obligación.

Artículo 2°. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

CÁMARA DE REPRESENTANTES
 COMISIÓN TERCERA
 CONSTITUCIONAL PERMANENTE
 (Asuntos Económicos)

Abril veintiséis (26) de 2016. En sesión de la fecha fue aprobado en primer debate sin modificaciones y en los términos anteriores, el **Proyecto de ley número 196 de 2016 Cámara**, por medio de la cual se permite el pago anticipado de créditos en las entidades vigiladas por la Superintendencia de Economía Solidaria y se dictan otras disposiciones, previo anuncio de su votación en Sesión realizada el día veinte (20) de abril de dos mil dieciséis (2016), en cumplimiento del artículo 8° del Acto Legislativo 01 de 2003.

Lo anterior con el fin de que el citado proyecto de ley siga su curso legal en segundo debate en la Plenaria de la Cámara de Representantes.

ALEJANDRO CARLOS CHACÓN CAMARGO
 PRESIDENTE


ELIZABETH MARTÍNEZ BARRERA
 SECRETARIA

CONTENIDO

Gaceta número 651 - Martes, 23 de agosto de 2016

CÁMARA DE REPRESENTANTES

INFORMES DE CONCILIACIÓN Págs.

Informe de conciliación y texto conciliado al Proyecto de ley número 46 de 2015 Senado, 240 de 2016 Cámara, por medio de la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el Código Nacional de Tránsito..... 1

PONENCIAS

Informe de ponencia para primer debate y texto propuesto al Proyecto de ley número 165 de 2016 Senado, 278 de 2016 Cámara, por medio de la cual la Nación se asocia a la conmemoración de los 400 años de fundación de la ciudad de Barbacoas, departamento de Nariño 6

Ponencia para segundo debate, texto propuesto y texto aprobado en primer debate por la Comisión Tercera al Proyecto de ley número 196 de 2016 Cámara, por medio de la cual se permite el pago anticipado de créditos en las entidades vigiladas por la Superintendencia de Economía Solidaria y se dictan otras disposiciones..... 9