



# GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

[www.imprenta.gov.co](http://www.imprenta.gov.co)

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXIX - N° 1126

Bogotá, D. C., viernes, 16 de octubre de 2020

EDICIÓN DE 16 PÁGINAS

DIRECTORES:

GREGORIO ELJACH PACHECO  
SECRETARIO GENERAL DEL SENADO  
[www.secretariassenado.gov.co](http://www.secretariassenado.gov.co)

JORGE HUMBERTO MANTILLA SERRANO  
SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA  
[www.camara.gov.co](http://www.camara.gov.co)

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

## CÁMARA DE REPRESENTANTES

### FE DE ERRATAS

#### FE DE ERRATAS PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 129 DE 2020 CÁMARA

*por medio del cual se reglamenta la aspersion de sustancias tóxicas o probablemente tóxicas en el marco de la lucha contra los cultivos de uso ilícito.*

Bogotá, D.C. octubre 2020

Señor  
**ALFREDO RAFAEL DELUQUE ZULETA**  
**PRESIDENTE**  
Comisión Primera Constitucional  
Cámara de Representantes  
Congreso de la República

**Asunto: Fe de erratas – Ponencia de Primer debate**

Cordial saludo,

Por medio de la presente, me permito manifestar que, por un error involuntario, en el título de la ponencia del primer debate del Proyecto de Ley No. 129 de 2020 Cámara "Por medio del cual se reglamenta la aspersion de sustancias tóxicas o probablemente tóxicas en el marco de la lucha contra los cultivos de uso ilícito", en lugar del año 2020 aparece 2019. Este error se circunscribe únicamente a esa parte de la ponencia. En las demás, incluida la proposición y el articulado, el año aparece correctamente.

Por lo tanto, el título que debe aparecer en dicha ponencia es **INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE DEL PROYECTO DE LEY NO. 129 DE 2020 CÁMARA.**

Agradezco mucho su comprensión.

Atentamente,

**JULIÁN PEINADO RAMÍREZ**  
Representante a la Cámara  
Departamento de Antioquia

# PONENCIAS

## INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE PROYECTO DE LEY NÚMERO 091 DE 2020 CÁMARA

*por medio del cual se presentan los lineamientos para la elaboración de la política pública del Sistema de Bicicletas Públicos (SBP) y se dictan otras disposiciones.*

Bogotá, 15 de Octubre de 2020

**INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE  
PROYECTO DE LEY NÚMERO 091 DE 2020 CÁMARA**  
"Por medio del cual se presentan los lineamientos para la elaboración de la Política Pública del Sistema de Bicicletas Público (SBP) y se dictan otras disposiciones."

Honorable Representante  
**OSWALDO ARCOS**  
Presidente  
Comisión Sexta Constitucional Permanente  
Cámara de Representantes.

**Referencia:** Informe de ponencia para primer debate al Proyecto de Ley N° 091 de 2020 Cámara "Por medio del cual se presentan los lineamientos para la elaboración de la Política Pública del Sistema de Bicicletas Público (SBP) y se dictan otras disposiciones."

En cumplimiento del encargo hecho por la Mesa Directiva de la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes y de conformidad con lo establecido en el artículo 156 de la Ley 5ª de 1992, me permito rendir informe de ponencia para Primer Debate en Cámara del Proyecto de Ley N° 091 de 2020 Cámara, en los siguientes términos.

La presente ponencia consta de las siguientes secciones:

- I. Introducción
- II. Trámite y Antecedentes
- III. Objeto y Contenido del Proyecto de Ley
- IV. Argumentos de la Exposición de Motivos
- V. Marco Jurídico
  - A. Marco Constitucional
  - B. Marco Legal
- VI. Consideraciones del Ponente
  - A. Conveniencia Social y Económica
- VII. Modificaciones
- VIII. Impacto Fiscal
- IX. Bibliografía
- X. Proposición

lineamientos de política pública, por intermedio de principios que todo Sistema de Bicicletas Público debe cumplir y con acciones a desplegarse por las entidades territoriales para establecer los SBP.

La implementación tendrá una serie de condiciones mínimas tales como estudios de viabilidad, número de habitantes, un término de 3 años para los municipios con más de 100.000 habitantes y 6 meses para aquellos que ya cuenten con un SBP. De igual manera, las disposiciones se desarrollarán de manera armónica con otros proyectos como los estipulados por la Política Nacional de Movilidad Urbana y Regional. Por último algunas características de los SBP fueron incluidas sin perjuicio de otras iniciativas, aportes, planes y programas de mejoramiento que puedan adicionarse a estos sistemas y se garantiza el acceso al sistema mediante la utilización de los medios con los que cada entidad territorial cuente.

**IV. Argumentos de la Exposición de Motivos**

El proyecto se encuentra encaminado a crear una política de movilidad ciclista eficiente en el territorio nacional, ya que se considera necesario que este tipo de iniciativas reciban una fuerte inversión por parte del gobierno, toda vez que de acuerdo con estudios de movilidad realizados en Bogotá en el año 2018, más de 835.000 personas se movilizan en bicicleta a diario. Ahora, si vemos el impacto de la pandemia en la población, esta prefiere usar la bicicleta para tomar el riesgo de usar medios masivos de transporte por el peligro latente de contagio que existe en estos.

Por otra parte, de acuerdo con la OCDE, las ciudades que separan a los ciclistas de los demás vehículos invirtiendo en ciclovías protegidas están mejor posicionadas para maximizar los beneficios de salud y sostenibilidad del ciclismo. Si bien los niveles de seguridad para los ciclistas difieren drásticamente entre los diferentes países y ciudades, las investigaciones muestran que, en general, los beneficios para la salud pública de alentar a las personas a andar en bicicleta superan con creces los costos. Muchas más personas mueren de enfermedades crónicas relacionadas con la falta de ejercicio físico y la mala calidad del aire que en accidentes de tránsito.

El ciclismo regular mejora la condición cardiovascular del cuerpo y ayuda a controlar el exceso de grasa corporal, lo que reduce el riesgo de enfermedades crónicas como cardiopatías, diabetes tipo dos y accidentes cerebrovasculares. Andar en bicicleta también aumenta la fuerza muscular, mejora la flexibilidad de las articulaciones y libera endorfinas, que ayudan a combatir el estrés.

Y no solo la salud de los ciclistas mejora cuando las ciudades promocionan las bicicletas como medio de transporte. La potencia del pedal produce cero emisiones de carbono, un gran beneficio para el medio ambiente. Las cifras de las Naciones Unidas predicen que la población mundial llegará a 9,8 mil millones para el año 2050, y el 68 % de las personas habitarán en las ciudades.

Por lo tanto, alentar el uso del transporte con cero emisiones como las bicicletas no solo es bueno para nosotros, sino también para el planeta. Lograr una movilidad sostenible a nivel mundial es uno de los mayores retos que enfrentan las naciones a fin de cumplir las metas del Acuerdo de París, consistentes con reducir las emisiones relacionadas con el transporte de 7,7 gigatoneladas de CO2 actualmente, a ubicarse entre 2 y 3 gigatoneladas para 2050. Según el Banco Mundial (2017), un aspecto crucial para

**I. Introducción**

El proyecto en mención propende por mejorar considerablemente aspectos relevantes de la vida diaria como lo son la movilidad, un medio ambiente sano, beneficios en la salud pública, entre otros, todo lo anterior a través del fomento de Sistemas de Bicicletas Públicos en las entidades territoriales, brindando herramientas de movilidad alternativa a los colombianos.

El proyecto busca aportar a la sociedad en tres sentidos: 1) estimular el uso de la bicicleta permite que se mejore la movilidad en las ciudades, aportando a bajar los tiempos de desplazamiento. 2) incentivar prácticas saludables, ya que al fomentar el uso de la bicicleta se presenta una mejoría en la salud de los colombianos que repercute directamente en el sistema general de salud, y 3) el cuidado ambiental fomentando el uso de la bicicleta como medio de transporte.

**II. Antecedente y trámite de la iniciativa**

Esta iniciativa de la autoría del Representante Fabián Díaz Plata del partido Alianza Verde, fue radicada el 27 de Febrero de 2019 y publicada en la **Gaceta del Congreso** número 94 de 2019, con el número 320 de 2019C. La Mesa Directiva de la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes designó al Representante León Fredy Muñoz Lopera para rendir ponencia del proyecto de ley y efectuar el primer debate. El 11 de junio de 2019 se aprobó en primer debate de manera unánime, y se incluyó una proposición avalada por el ponente. La ponencia para segundo debate fue radicada y publicada en la gaceta N° 745 de 2019 y el proyecto fue archivado por tránsito de legislación art. 190 de la ley 5 de 1992.

En este caso en particular, la iniciativa es de autoría de los representantes Fabián Díaz Plata, León Fredy Muñoz Lopera, María José Pizarro Rodríguez y Wilmer Leal Pérez. Fue radicada el 20 de Julio de 2020 y la mesa directiva de la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes el día 27 de Agosto de 2020 designó como ponentes de esta iniciativa a los Honorables Representantes, Mónica Raigoza Morales, León Fredy Muñoz Lopera y Wilmer Leal Pérez, este último como coordinador.

**III. Objeto y Contenido del Proyecto**

Este proyecto tiene como objeto, sentar las bases de la política pública sobre el Sistema de Bicicletas Públicas (SBP) con el fin de incentivar el uso de la bicicleta como medio de transporte alternativo, saludable y ambientalmente sostenible. Esto permite contribuir a la disminución de las emisiones de CO<sub>2</sub>, reducir la congestión vial, facilitar la movilidad y velar por la salud de los residentes, integrando el uso de la bicicleta al sistema de transporte masivo, público o regional, conforme al artículo 4° de la Ley 1811 de 2016.

Por tanto, se torna necesario desarrollar iniciativas que propendan por el mejoramiento de las capacidades territoriales, de la vida y de la salud pública. Lo anterior a través del establecimiento de

reducir las emisiones de CO2 radica en la transición del transporte público a un sistema de transporte que contribuya a la movilidad compatible con el clima a nivel mundial.<sup>1</sup>

Bajo la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el cambio climático (CMNUCCA), compromiso en virtud del Acuerdo de París, Colombia en el año 2015 se comprometió a reducir el 20% de sus emisiones de Gases de Efecto Invernadero, mediante lo cual ratifica su lucha contra el calentamiento global y su preocupación por los problemas ambientales con los que actualmente debe lidiar, no solo el país sino también el mundo.

En la siguiente imagen se muestran las contribuciones determinadas nacionalmente por algunos de los países latinoamericanos en la CMNUCCA y sus objetivos condicionados a recursos de cooperación internacional.

	OBJETIVO INCONDICIONAL	OBJETIVO CONDICIONAL
<b>COLOMBIA</b>	Reducir emisiones en un 20% con respecto al escenario sin cambios para el 2030.	Podría aumentar la ambición de una reducción del 20% con respecto al escenario sin cambios al 30% para el 2030 (sujeto al apoyo internacional).
<b>MÉXICO</b>	Reducir las emisiones combinadas de GEI y carbono negro en un 25% con respecto al escenario sin cambios en el 2030.	Reducción del 40% de las emisiones de GEI y carbono negro para el 2030 (condicional al acceso a recursos financieros y transferencia de tecnología).
<b>CHILE</b>	Reducción del 30% de la intensidad de emisión del PIB por debajo de los niveles de 2007 para 2030 (excluyendo LULUCF).	Reducción del 35-45% de la intensidad de emisión del PIB por debajo de los niveles de 2007 para el 2030 (meta que depende del apoyo financiero internacional).
<b>BRASIL</b>	Se compromete a reducir las emisiones en un 37% para 2025 y un 43% para 2030, en comparación con los niveles de 2005.	El país recibe con agrado el apoyo de los países desarrollados con miras a generar beneficios globales.

De acuerdo con una publicación realizada en la página oficial de Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible (2015), titulada "Colombia se compromete a reducir el 20% de sus emisiones de Gases de Efecto Invernadero para el año 2030", el Gobierno de turno deja entrever que los sectores claves a los que se debe apostar para lograr esta y otras metas favorables para el medio ambiente, así como también, las principales oportunidades de mitigación. Pero estos cambios implican la voluntad política además de la generación de procesos de transformación en el consumo, el cuidado, la cultura y estilos de vida que a la final tiene una implicación directa en la recuperación gradual del medio ambiente; esto es, los cambios deben venir en un sistema de corresponsabilidad entre el Estado, la sociedad, la familia y el ciudadano.

Por eso, esta iniciativa es un aporte a los sectores allí establecidos, para generar oportunidades de mitigación y una transformación cultural en cuanto al uso de la bicicleta como medio de transporte; pero para ello deben generarse las condiciones necesarias que paulatinamente vayan cambiando los hábitos de movilidad en las grandes ciudades, respecto al desplazamiento de cortas y grandes distancias.

<sup>1</sup> Banco Mundial (2017). Movilidad. Recuperado el 24/01/2019. [En línea] [www.bancomundial.org/es/results/2017/12/01/mobility](http://www.bancomundial.org/es/results/2017/12/01/mobility).

SECTOR	PRINCIPALES OPORTUNIDADES DE MITIGACIÓN
Agrícola, Forestal y Cambios de Uso del Suelo	Reducción de la deforestación Plantaciones forestales comerciales y sistemas agroforestales Restauración ecológica (restauración, rehabilitación y recuperación) Sistemas agroforestales con alto potencial de captura de carbono Mejores prácticas de fertilización (cultivos de papa y arroz) Ganadería sostenible (sistemas silvopastoriles intensivos, pastoreo racional) Modelos más eficientes de uso del suelo: Ordenamiento territorial
Energía	Eficiencia energética en sectores de demanda, transformación y producción Sistemas de redes inteligentes Portafolio de energías renovables Esquemas de generación con fuentes no convencionales y sistemas híbridos más estrategias de eficiencia energética para Zonas No Interconectadas Reducción de pérdidas de transporte de energía Participación de demanda mediante esquemas de precios y de incentivos Captura y almacenamiento de carbono
Industria	<Eficiencia energética (calderas, hornos, motores) Sustitución de carbón por biomasa y en general introducción de combustibles de menos carbono intensidad Desarrollos tecnológicos en los procesos productivos
Transporte	Estandares de rendimiento y conducción verde Renovación de la flota Vehículos eléctricos; Uso de combustibles de menor carbono intensidad Promoción del transporte público; Sistemas públicos de bicicletas; Desincentivos al uso del transporte privado; Cobros por congestión; Transporte multimodal (fluvial y férreo) Optimización transporte carga
Vivienda	Eficiencia energética e introducción de energéticos más limpios (sustitución de bombillos incandescentes; mejora en eficiencia de aire acondicionados y estufas a gas natural; reemplazo y chatarrización de neveras; uso de energía solar) Renovación de vivienda Materiales y mejores técnicas de diseño y construcción Ciudades sostenibles
Residuos	Aprovechamiento de residuos sólidos (compostaje) Captura y quema de metano en rellenos sanitarios Captura y quema de metano en plantas de tratamiento de aguas residuales domésticas e industriales

Fuente: Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible 2015. "Colombia se compromete a reducir el 20% de sus emisiones de gases de efecto invernadero para el año 2030".

En la figura anterior se observa cómo el sector transporte se destaca como uno de los sectores claves para las apuestas futuras de la lucha contra el calentamiento global, temas como la conducción verde y la renovación de flota, ligadas al portafolio de energías renovables, promueven la movilidad sostenible y los proyectos encaminados a una flota pública que le apuesta al desarrollo social, económico y ambiental.

Sumado a lo anterior, Colombia ha tomado participación en varios eventos y acuerdos internacionales encaminados a lograr avances importantes en temas ambientales, sociales y económicos, en los cuales se destacan la Agenda 2030 (2015) y la Nueva Agenda Urbana (2016). Con respecto a la Agenda 2030, esta se logró gracias al apoyo de numerosos países, organizaciones internacionales y actores no gubernamentales, gracias al cual se consolidó un documento con 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible encaminados hacia la sostenibilidad económica, social y ambiental de los países miembros. Colombia bajo este compromiso internacional se planteó como una de las metas al 2030 reducir las emisiones totales de efecto invernadero en un 20%<sup>2</sup>. En cuanto a la Nueva Agenda Urbana, celebrada en Quito, Ecuador, como parte de la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre Vivienda y Desarrollo Urbano Sostenible, Hábitat III, esta se centra en discutir y establecer compromisos sólidos que permitan avanzar a las ciudades en bienestar social, protección medioambiental y crecimiento económico, como resultado de la preocupación por la gran migración hacia las ciudades, se calcula que para el año 2050 dos tercios de la humanidad vivirán en zonas urbanas, lo que representa un gran desafío para la sostenibilidad social, económica y ambiental de las mismas. Para el caso colombiano, según el Ministerio de Ambiente, al día de hoy, cerca del 76% de la población vive en zonas urbanas y demanda más del 75% de los recursos<sup>3</sup>.

**V. Marco Jurídico**

**A. Marco Constitucional**

**Artículo 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. (Énfasis fuera del texto).

**"PRINCIPIO DE PROGRESIVIDAD EN MATERIA DE PROTECCIÓN AL MEDIO AMBIENTE-Alcance**

**MANDATO DE PROGRESIVIDAD DE DERECHOS ECONÓMICOS, SOCIALES Y CULTURALES-Contenido/MANDATO DE PROGRESIVIDAD DE DERECHOS ECONÓMICOS, SOCIALES Y CULTURALES-Alcance**

*El mandato de progresividad tiene dos contenidos complementarios, por un lado, el reconocimiento de que las satisfacciones plenas de los derechos establecidos en el pacto supone una cierta gradualidad; y por otra, también implica un sentido de progreso, consistente en la obligación estatal de mejorar las condiciones de goce y ejercicio de los derechos económicos, sociales y culturales. Así, una vez alcanzado un*

<sup>2</sup> Departamento Nacional de Planeación (2018). CONPES 3918. Recuperado el 25/01/2019. [En línea] < https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/3918.pdf>  
<sup>3</sup> Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible. Con la Nueva Agenda Urbana Colombia se encamina hacia el desarrollo sostenible de sus ciudades. Recuperado el 25/01/2019. [En línea] < https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/3918.pdf>

determinado nivel de protección "la amplia libertad de configuración del legislador en materia de derechos sociales se ve restringida, al menos en un aspecto: todo retroceso frente al nivel de protección alcanzado es constitucionalmente problemático puesto que precisamente contradice el mandato de progresividad", lo cual no solo es aplicable respecto a la actividad del Legislador sino también respecto a la actuación de la Administración en el diseño y ejecución de políticas públicas en materia de derechos económicos sociales y culturales al igual que cualquier rama de los poderes públicos con competencias en la materia"<sup>4</sup>.

**"PROTECCIÓN DE LA NATURALEZA-**

Perspectivas en que se concreta

*La legislación expedida y la jurisprudencia constitucional vertida sobre la defensa al medio natural y el entorno ecológico han partido de un desarrollo histórico y líneas de pensamiento que han desembocado en la existencia de diversos enfoques jurídicos que vienen a concretarse en visiones: i) antropocéntricas, ii) biométricas y iii) ecocéntricas, entre otras"<sup>5</sup>*

**Artículo 80.** El Estado planificará el manejo y aprovechamiento de los recursos naturales, para garantizar su desarrollo sostenible, su conservación, restauración o sustitución.

Además, deberá prevenir y controlar los factores de deterioro ambiental, imponer sanciones legales y exigir la reparación de los daños causados.

Así mismo, cooperará con otras naciones en la protección de los ecosistemas situados en las zonas fronterizas. (Énfasis fuera del texto).

*"La Constitución Política de 1991 no encargó el deber de conservación y preservación del medio ambiente a una sola autoridad pública, sino que comprometió a todas las instancias de poder en la ejecución de políticas de defensa del patrimonio ecológico. La política ambiental ha de ser una política integrada institucionalmente y coordinada desde el nivel central de la Administración. La eficacia en la preservación de los recursos naturales debe alcanzarse mediante la coordinación de los esfuerzos de las distintas instancias territoriales, por lo que se requiere de la existencia de un nivel central de decisión que coordine las instancias locales a efectos de lograr una política ambiental homogénea y coherente en el nivel nacional. El artículo 80 constitucional establece que la planificación de la política ambiental corresponde al Estado, lo que impone, de suyo, la existencia de un ente de coordinación que diseñe los lineamientos básicos y los canales de cooperación entre las diferentes autoridades estatales que*

<sup>4</sup> Sentencia C-443/09.  
<sup>5</sup> Sentencia C-449/15.

*funcionan descentralizada o desconcentradamente. El carácter nacional de la política del medio ambiente es fundamento para considerar que la misma debe coordinarse desde los niveles centrales de la administración. Asimismo, el hecho de que los Estados sean los sujetos internacionalmente responsables por el cumplimiento de los compromisos ambientales exige la adopción de políticas domésticas coherentes, cuya unidad se refleje fuera de las fronteras nacionales. Esta coherencia solo se garantiza mediante la dirección y coordinación de la política ambiental por parte de la autoridad central, pues, tal como lo indica el artículo 226 de la Constitución Política, la función de promover las relaciones internacionales ecológicas está en cabeza del Estado, sobre las bases de la equidad, la reciprocidad y la conveniencia nacional"<sup>6</sup>.*

**Artículo 49. La atención de la salud y el saneamiento ambiental son servicios públicos a cargo del Estado.** Se garantiza a todas las personas el acceso a los servicios de promoción, protección y recuperación de la salud.

Corresponde al Estado organizar, dirigir y reglamentar la prestación de servicios de salud a los habitantes y de saneamiento ambiental conforme a los principios de eficiencia, universalidad y solidaridad... (Énfasis fuera del texto).

*"El control ambiental ha sido entendido como la inspección, la vigilancia y la aplicación de las medidas técnicas y legales necesarias para evitar o disminuir cualquier tipo de afectación al ambiente producto de las actividades humanas o desastres naturales, entendiendo que un impacto se produce por cualquier alteración en el medio biótico, abiótico osocioeconómico, ya sea adversa o beneficiosa, total o parcial, siempre que pueda ser atribuido al desarrollo de una obra, actividad o hecho de la naturaleza"<sup>7</sup>.*

Por otra parte, la Corte Constitucional en la Sentencia T-154/13 advierte que:

La conservación del ambiente no solo es considerada como un asunto de interés general, sino principalmente como un derecho internacional y local de rango constitucional, del cual son titulares todos los seres humanos, "en conexidad con el ineludible deber del Estado de garantizar la vida de las personas en condiciones dignas, previniendo cualquier injerencia nociva que atente contra su salud". Al efecto, la Constitución de 1991 impuso al Estado colombiano la obligación de asegurar las condiciones que permitan a las personas gozar de un ambiente sano, y dispuso el deber de todos de contribuir a tal fin, mediante la participación en la toma de decisiones ambientales y el ejercicio de acciones públicas y otras garantías individuales, entre otros. (Énfasis fuera del texto).

**Artículo 78.**

*La ley regulará el control de calidad de bienes y servicios ofrecidos y prestados a la comunidad, así como la información que debe suministrarse al público en su comercialización. Serán responsables, de*

<sup>6</sup> Sentencia 462/08.  
<sup>7</sup> Sentencia T-227/17.

<p><i>acuerdo con la ley, quienes en la producción y en la comercialización de bienes y servicios, atenten contra la salud, la seguridad y el adecuado aprovisionamiento a consumidores y usuarios. El Estado garantizará la participación de las organizaciones de consumidores y usuarios en el estudio de las disposiciones que les conciernen. Para gozar de este derecho las organizaciones deben ser representativas y observar procedimientos democráticos internos.</i><sup>8</sup></p> <p>Podemos evidenciar que es obligación constitucional del estado garantizar la óptima calidad de la prestación de los servicios, conforme a políticas públicas que el mismo deba estructurar y más procura y garantía de un ambiente sano y las protección de los bienes de interés públicos como son los recursos naturales además de velar por un ambiente sa</p> <p>Sentencia C-293 Abril 23 de 2002 Expediente D-3748</p> <p>Los principios generales que deben guiar la política ambiental, corresponden a las autoridades ambientales en correlación directa con las obligaciones estatales, pues estas están enfocadas al principio de precaución, conforme al cual existe un peligro latente grave e irreversible al ambiente, el número de emisiones de CO2 emitidas en las ciudades atentan directamente con el bienestar de las población, por eso corresponde a las entidades gubernamentales adoptar medidas eficaces para evitar la degradación del medio ambiente.</p> <p><b>B. Marco Legal</b></p> <p>El presente proyecto se encuentra cimentado en los siguientes preceptos jurídicos:</p> <p><b>1. LEY 105 DE 1993</b></p> <p>"Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones."</p> <p>En su artículo segundo, la presente ley se refiere a los principios fundamentales en su literal B, de la intervención del Estado: Corresponde al Estado la planeación, el control, la regulación y la vigilancia del transporte y de las actividades a él vinculadas. En el artículo tercero se manifiesta los principios fundamentales del transporte público argumentando el transporte público es una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas por medio de vehículos apropiados a cada una de las infraestructuras del sector, en condiciones de libertad, de acceso, calidad y seguridad de los usuarios, sujeto a una contraprestación económica y se regirá por los siguientes principios:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>DEL ACCESO AL TRANSPORTE:</b></li> </ul> <hr/> <p><sup>8</sup>Artículo 78 Constitución Política</p>	<p><b>El cual implica:</b></p> <p>a. Que el usuario pueda transportarse a través del medio y modo que escoja en buenas condiciones de acceso, comodidad, calidad y seguridad.</p> <p>b. Que los usuarios sean informados sobre los medios y modos de transporte que le son ofrecidos y las formas de su utilización.</p> <p>c. Que las autoridades competentes diseñen y ejecuten políticas dirigidas a fomentar el uso de los medios de transporte, racionalizando los equipos apropiados de acuerdo con la demanda y propendiendo por el uso de medios de transporte masivo.</p> <p>d. Que el diseño de la infraestructura de transporte, así como en la provisión de los servicios de transporte público de pasajeros, las autoridades competentes promuevan el establecimiento de las condiciones para su uso por los discapacitados físicos, sensoriales y psíquicos.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>EL CARÁCTER DEL SERVICIO PÚBLICO DEL TRANSPORTE:</b></li> </ul> <p>La operación del transporte público en Colombia es un servicio público bajo la regulación del Estado, quien ejercerá el control y la vigilancia necesarios para su adecuada prestación en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>DEL TRANSPORTE INTERMODAL:</b></li> </ul> <p>Las autoridades competentes promoverán el mejor comportamiento intermodal, favoreciendo la sana competencia entre modos de transporte, así como su adecuada complementación.</p> <p><b>2. LEY 336 DE 1996. "ESTATUTO GENERAL DE TRANSPORTE"</b></p> <p>La presente ley tiene por objeto unificar los principios y los criterios que servirán de fundamento para la regulación y reglamentación del transporte público aéreo, marítimo, fluvial, férreo, masivo y terrestre y su operación en el territorio nacional, de conformidad con la Ley 105 de 1993, y con las normas que la modifiquen o sustituyan.</p> <p>En su artículo cuarto fundamentan. El transporte gozará de la especial protección estatal y estará sometido a las condiciones y beneficios establecidos por las disposiciones reguladoras de la materia, las que se incluirán en el Plan Nacional de Desarrollo, y como servicio público continuará bajo la dirección, regulación y control del Estado, sin perjuicio de que su prestación pueda serle encomendada a los particulares. correlativamente en la presente ley en su artículo quinto. El carácter de servicio público esencial bajo la regulación del Estado que la ley le otorga a la operación de las empresas de transporte público, implica la prelación del interés general sobre el particular, especialmente en cuanto a la garantía de la prestación del servicio y a la protección de los usuarios, conforme a los derechos y obligaciones que señale el reglamento para cada modo.</p>
<p><b>3. LEY 769 DE 2002.</b> "Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones".</p> <p>El articulado del presente Código rige en todo el territorio nacional y regulan la circulación de los 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.</p> <p>En su artículo sesenta y ocho nos enuncian la utilización de los carriles. Los vehículos transitan de la siguiente forma:</p> <p>Parágrafo 1°. Sin perjuicio de las normas que sobre el particular se establecen en este código, las bicicletas, motocicletas, motociclos, mototriciclos y vehículos de tracción animal e impulsión humana, tramitarán de acuerdo con las reglas que en cada caso dicte la autoridad de tránsito competente. En todo caso, estará prohibido transitar por los andenes o aceras, o puentes de uso exclusivo para los peatones.</p> <p>Parágrafo 2°. Se prohíbe el tránsito de motocicletas y motociclos por las ciclorrutas o ciclovías. En caso de infracción se procederá a la inmovilización.</p> <p>CAPÍTULO V. CICLISTAS Y MOTOCICLISTAS.</p> <p>En el artículo noventa y cuatro se enuncian las Normas generales para bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos. Los conductores de bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos, estarán sujetos a las siguientes normas:</p> <p>Deben transitar por la derecha de las vías a distancia no mayor de un (1) metro de la acera u orilla y nunca utilizar las vías exclusivas para servicio público colectivo.</p> <p>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.</p> <p>Los conductores que transiten en grupo lo harán uno detrás de otro.</p> <p>No deben sujetarse de otro vehículo o viajar cerca de otro carruaje de mayor tamaño que lo oculte de la vista de los conductores que transiten en sentido contrario.</p> <p>No deben transitar sobre las aceras, lugares destinados al tránsito de peatones y por aquellas vías en donde las autoridades competentes lo prohíban. Deben conducir en las vías públicas permitidas o donde existan, en aquellas especialmente diseñadas para ello.</p> <p>Deben respetar las señales, normas de tránsito y límites de velocidad.</p>	<p>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 para sobrepasar.</p> <p>Deben usar las señales manuales detalladas en el artículo sesenta y nueve de la presente ley.</p> <p>Los conductores y los acompañantes cuando hubieren, deberán utilizar casco de seguridad, de acuerdo como fije el Ministerio de Transporte.</p> <p>La no utilización del casco de seguridad cuando corresponda, dará lugar a la inmovilización del vehículo.</p> <p><b>4. LEY 1083 DE 2006.</b> "Por medio de la cual se establecen algunas normas sobre planeación urbana sostenible y se dictan otras disposiciones".</p> <p>Esta ley es promulgada con el fin de dar prelación a la movilización en modos alternativos de transporte, entendiendo por estos el desplazamiento peatonal, en bicicleta o en otros medios no contaminantes, así como los sistemas de transporte público que funcionen con combustibles limpios, los municipios y distritos que deben adoptar Planes de Ordenamiento Territorial en los términos del literal a) del artículo 9° de la Ley 388 de 1997, formularán y adoptarán Planes de Movilidad según los parámetros de que trata la presente ley.</p> <p>Su primer artículo es establecido con el fin de dar prelación a la movilización en modos alternativos de transporte, entendiendo por estos el desplazamiento peatonal, en bicicleta o en otros medios no contaminantes, así como los sistemas de transporte público que funcionen con combustibles limpios, los municipios y distritos que deben adoptar Planes de Ordenamiento Territorial en los términos del literal a) del artículo 9° de la Ley 388 de 1997, formularán y adoptarán Planes de Movilidad según los parámetros de que trata la presente ley.</p> <p><b>5. LEY 1811 DE 2016.</b> "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".</p> <p>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.</p> <p>En su artículo primero nos enuncia el objeto de la presente ley que 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.</p> <p>Continuando con el artículo cuarto frente al uso de bicicletas dentro de los SITM, SITP, SETP y SITR. 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.</p>

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 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.

**6. 1955 de 2019 "Por el cual se expide el plan nacional de desarrollo 2018-2022 "pacto por colombia, pacto por la equidad".**

**ARTÍCULO 96°. PLANES DE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y SEGURA PARA MUNICIPIOS, DISTRITOS Y ÁREAS METROPOLITANAS.** Modifíquese el artículo 1 de la Ley 1083 de 2006, el cual quedará así:

**ARTÍCULO 1. PLANES DE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y SEGURA PARA MUNICIPIOS, DISTRITOS Y ÁREAS METROPOLITANAS.** Los municipios y distritos que deben adoptar planes de ordenamiento territorial en los términos del literal a) del artículo 9 de la Ley 388 de 1997, formularán, adoptarán y ejecutarán planes de movilidad. Los planes de movilidad sostenible y segura darán prelación a los medios de transporte no motorizados (peatón y bicicleta) y al transporte público con energéticos y tecnologías de bajas o cero emisiones.

En todo caso, los planes de movilidad deberán determinar objetivos y metas de movilidad sostenible, articulados con los respectivos planes de ordenamiento territorial, cuyo total cumplimiento deberá garantizarse mediante la formulación y ejecución de estrategias, programas y proyectos.

Cualquier municipio que esté fuera de esta obligación podrá formular, adoptar y ejecutar su plan de movilidad en el marco de los objetivos y metas de movilidad sostenible y segura, en especial capitales departamentales, municipios con nodos de comercio exterior, con intensidad turística, o con altos índices de contaminación o siniestralidad.

Las áreas metropolitanas definidas por el artículo 319 de la Constitución Política de Colombia y que se encuentren legalmente conformadas, deberán formular, adoptar y ejecutar planes de movilidad sobre la totalidad del territorio de los municipios que la conforman. Los planes de movilidad metropolitanos deberán formularse, adoptarse y ejecutarse con los mismos parámetros definidos para los municipios y distritos; así mismo, deberán garantizar concordancia con el nivel de prevalencia tanto de los planes

integrales de desarrollo metropolitano como de los planes estratégicos de ordenamiento territorial metropolitano definidos por la Ley 1625 de 2013, que le corresponda a cada área metropolitana.

Los contenidos de los planes de desarrollo municipal y distrital de que trata la Ley 152 de 1994, deben armonizarse con los objetivos y metas de los planes de movilidad.

Los municipios y distritos que integran y hacen parte del territorio de un área metropolitana, deben armonizar igualmente sus planes de desarrollo con el plan de movilidad de la respectiva área metropolitana, en los términos del presente artículo.

La formulación de los planes de movilidad sostenible y segura deberá enmarcarse en la estrategia para la implementación de los Objetivos de Desarrollo Sostenible en Colombia.

**PARÁGRAFO.** El Ministerio de Minas y Energía y el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, dentro de los seis (6) meses siguientes a la promulgación de esta Ley, establecerá mediante reglamentación la definición de energéticos de bajas o cero emisiones, teniendo como criterio fundamental su contenido de componentes nocivos para la salud y el medio ambiente. El Ministerio de Transporte y el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible expedirán la reglamentación de tecnologías vehiculares de bajas o cero emisiones. Las definiciones y reglamentaciones deberán ser actualizadas de manera cuatrienal considerando los constantes avances en los energéticos y en las tecnologías.

**VI. Consideraciones del Ponente**

**A. Conveniencia Social y Económica**

Los daños que la humanidad ha generado al planeta bien sea por su forma de vida o por la forma en la que depreda a su paso recursos, han hecho que los ciudadanos a nivel mundial desarrollen un despertar de conciencia y desarrollen un aumento en la responsabilidad asociada al cuidado y protección del planeta, enfocado a un desarrollo sustentable. Este proyecto tiene como base tres principios fundamentales:

1. El cuidado ambiental con el fomento de la bicicleta como medio de transporte
2. Incentivo de un estilo de vida saludable, siendo la bicicleta la herramienta
3. Mejora de la movilidad urbana a través del uso de la bicicleta en la disminución de los tiempos de viaje

Lo anterior a través de Sistemas de Bicicletas Públicas (SBP) los cuales pueden definirse como un sistema que "permite tomar y retomar bicicletas en cualquiera de las estaciones, las cuales están ubicadas dentro de un perímetro determinado y a una distancia relativamente corta entre ellas (400 a 600 metros). Las bicicletas están a disposición, para abonados permanentes o temporales, la mayor parte del día y del año, e incluso las hay hasta 24 horas todo el año. Por lo general, se permite su uso

gratuito 30 o 45 minutos para lograr un alto número de viajes de proximidad. Se han consolidado como un instrumento efectivo de fomento del uso diario de la bicicleta para nuevos usuarios de la misma<sup>9</sup>.

El articulado del proyecto de ley está encaminado a la protección del medio ambiente a partir del fomento del uso de la bicicleta y la generación de algunos elementos para la construcción de la política pública, los mismos se refuerzan con la sostenibilidad del sistema a partir de su integración a los diferentes tipos de transportes multimodales, además de generar la prospectiva del sistema público, dejando sentadas algunas bases útiles para la construcción de una política pública y no una política de gobierno.

**¿Qué es un Sistema de Bicicletas Públicas?**

Es un nuevo sistema de movilidad pública, que involucra el autoservicio,

se basa en el préstamo o alquiler temporal de bicicletas, por lo general por medios automatizados, aunque también existen medios manuales, para facilitar el uso urbano de este vehículo. Se trata ante todo de un sistema público para fomentar el uso urbano de la bicicleta en viajes de corta distancia y duración (por lo general alrededor de 30 minutos), entre personas previamente inscritas e identificadas, quienes para el uso de la bicicleta deben tomarla en una estación preestablecida y retomarla después de su uso a la misma o a otra estación, todo dentro de un área de funcionamiento del sistema.<sup>10</sup>

A pesar de que el sistema puede pensarse sencillo, requiere de un entramado complejo en el que se ven articulados muchos componentes de los que las bicicletas tan sólo son el 10-15% del costo de implantación y operación del sistema. En sí, este es un sistema más complejo, pues agrupa mobiliario urbano, logística, TIC's, dispositivos electromecánicos, entre otros con el fin de garantizar que la oferta y la demanda estén balanceadas de cara a la calidad y la eficiencia.

Los principales componentes de un SBP son un complejo conjunto (Ver Imagen 1) compuesto por:

- **Estructura gerencial y administrativa.**
- **Sistema de abonamiento, tarificación e identificación de usuarios.**
- **Distribución y localización de estaciones.**
- **Estaciones:** infraestructura, mobiliario urbano con módulos de estacionamiento, anclaje de bicicletas y de ubicación de equipos informáticos y de comunicaciones.
- **Bicicletas:** mecanismos electromecánicos de anclaje, identificación y lectura de bicicletas.
- **Centro de control y monitoreo:** dispositivos informáticos y de comunicación para gestionar el sistema y, sobre todo, para direccionar la logística de redistribución de bicicletas.
- **Logística de redistribución:** reposicionar o balancear el sistema por medio de la reubicación de bicicletas.
- **Infraestructura y sistema de mantenimiento.**
- **Financiamiento.**

<sup>9</sup>Montezuma, R. (2015). Sistemas Públicos de Bicicletas para América Latina. Guía práctica para implementación. Bogotá: CAF; Fundación Ciudad Humana. Retrieved from <http://scioteca.caf.com/handle/123456789/745>

<sup>10</sup> Montezuma, R. 2015, p. 10



Imagen 1. Componentes de un SBP<sup>11</sup>.

Cada uno de los anteriores componentes es fundamental para como se mencionó anteriormente, contar con su funcionamiento armónico, garantiza calidad y eficiencia en el servicio.

**¿Por qué es necesario?**

**Mejora de la Movilidad Urbana**

las ciudades se han visto afectadas por el aumento paulatino del tráfico, el automóvil y el transporte público, han eclipsado el espacio urbano y han condicionado el diario vivir del ser humano, los diseños urbanos son proyectados, direccionados y enfocados en el automóvil, causante de caos circulatorio, contaminación acústica y atmosférica, estrés en conductores y transeúntes, uso poco inteligente de los recursos energéticos, entre otras.

Según un nuevo estudio de INRIX, empresa especialista en el sector transporte, a 2018 los bogotanos padecieron los peores embotellamientos a nivel latinoamericano y a nivel mundial, según muestra la siguiente imagen<sup>12</sup>, los bogotanos desperdiciaron en promedio 11 días al año (272 horas), en el tráfico, en Ciudad de México pasaron 218 horas y en Bello Horizonte 202 horas.

<sup>11</sup> Montezuma, R., P. 11, 2015.

<sup>12</sup> Statista. Las ciudades latinoamericanas con peor tránsito, 2019. [En línea] <https://es.statista.com/grafico/17001/las-ciudades-de-america-latina-con-mas-horas-perdidas-en-embotellamientos/>

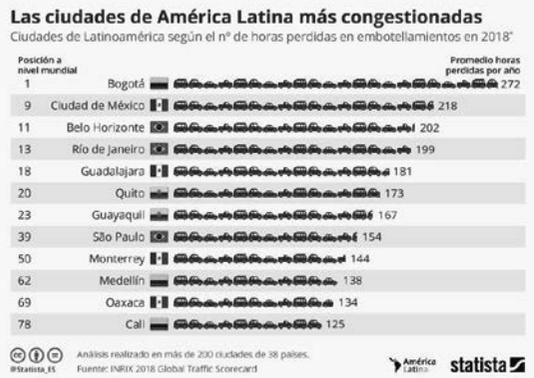


Imagen 2. Las ciudades latinoamericanas con peor tránsito, 2019.

Lograr un uso masivo de la bicicleta como medio de transporte tiene un importante efecto en bajar el nivel de congestión de las vías, lo que al mismo tiempo repercute en la disminución del consumo de combustibles fósiles y con ello un efecto favorable para el ambiente. Si bien, el saldo positivo que puede generar este tipo de mecanismos en el medio ambiente y la salud son formidables, según el Institute for Transportation & Development Policy, los beneficios del uso de la bicicleta pública van mucho más allá de estos puntos. En el documento "Guía de Planeación del Sistema de Bicicletas Pública", el instituto mexicano establece que este tipo de movilidad también logra tener un gran impacto en la reducción en la congestión vial, aumento en la accesibilidad, mayor alcance del transporte público, mejor imagen del ciclismo, servicio complementario al transporte público, interesar a nuevos ciclistas, mejorar la imagen de la ciudad y generar mayores inversiones en la industria local<sup>13</sup>.

El fin último de las ciudades latinoamericanas es reducir la congestión, todo esto a través de formas sustentables de movilidad como la bicicleta, no obstante y aun cuando las ciudades han dispuesto un aparato administrativo enfocado en el uso de este medio de transporte, existe un alto déficit en los datos sobre el ciclismo urbano y en la disponibilidad de información para los usuarios. La existencia de estos departamentos es crucial para el apoyo al uso de la bicicleta. La regulación sobre su uso tiene como objetivo proteger al ciclista, al igual que aclarar sus responsabilidades en la vía sin que ello genere una política restrictiva hacia el uso. Esto ayudará a reducir los accidentes que involucran a usuarios

<sup>13</sup> Institute for Transportation & Development Policy (México). Guía de Planeación del Sistema de Bicicletas Pública. Recuperado el 5/02/2019. [En línea] < https://3gozaa3xxp499ejp30ixc8-wpengine.netdna-ssl.com/wp-content/uploads/2013/12/Gu%C3%A0Bic%C3%BAblica-ITDP-Mexico.pdf >

vulnerables: motociclistas, ciclistas y peatones. Más del 50% de las víctimas mortales por accidentes de tránsito en la región son usuarios vulnerables. Esto equivale aproximadamente a 50.000 víctimas<sup>14</sup>.

**Medio ambiente:**

Los cambios y transformaciones que hoy vive el mundo tienen en su mayoría un componente medioambiental, toda vez que es indispensable propender por la disminución y mitigación efectiva de los efectos producidos por el cambio climático causado por la humanidad. La calidad del aire es una de las principales preocupaciones a nivel mundial, dado su gran impacto en la salud de la población, el medio ambiente, los cultivos y el deterioro de la infraestructura. En Colombia, el monitoreo y control de la contaminación atmosférica ha tomado día a día mayor relevancia, debido a que, según cifras de la Organización Mundial de la Salud, una de cada ocho muertes ocurridas a nivel mundial es ocasionada por la contaminación del aire. A nivel nacional, el Departamento Nacional de Planeación estimó que durante el año 2015, los efectos de este fenómeno estuvieron asociados a 10.527 muertes y 67,8 millones de síntomas y enfermedades. Adicionalmente, los costos ambientales asociados a la contaminación atmosférica en Colombia mostraron un incremento durante los últimos años pasando de 1,1% del PIB de 2009 (\$5,7 billones de pesos) a 1,59% del PIB de 2014 (\$12 billones de pesos) siendo el 1,93% del PIB en 2015 (\$15,4 billones de pesos), lo cual pone en evidencia la necesidad de seguir implementando estrategias para controlar, evaluar y monitorear estas sustancias<sup>15</sup>.

Los SBP reducen la congestión vial y mejoran la calidad del aire y su aporte es muy evidente, puesto que la bicicleta pública ofrece una alternativa de transporte para viajes cortos que de otra manera tendrían que hacerse en auto. Desde Noviembre del 2011, los 22,000 miembros del sistema de bicicletas públicas en Washington D.C., han reducido cerca de 4.4 millones el número de millas recorridas en auto (LDA Consulting 2012). Igualmente, ofrecen un servicio complementario al transporte público, brindando una alternativa a los viajes cortos que de otra forma, se habrían realizado en transporte público o en automóvil como se enunció anteriormente<sup>16</sup>.

Según el IDEAM, en sus informes del estado de la calidad del aire, el contaminante con mayor potencial de afectación en el territorio nacional es el Material Particulado Menor a 2,5 micras (PM2.5), el cual está constituido por partículas producidas principalmente por vehículos pesados que utilizan diésel como combustible, y que pueden transportar material muy peligroso para el cuerpo como metales pesados, compuestos orgánicos y virus, afectando de este modo las vías respiratorias. Algunos de los contaminantes nocivos que se encuentran en el aire como el óxido de nitrógeno y el material particulado provienen como se mencionó anteriormente de fuentes móviles como los vehículos operados mediante diésel, y según World Wildlife Fund (WWF) y la Organización de las Naciones Unidas (ONU),

<sup>14</sup> Revista Vial. (2015). La bicicleta como eslabón clave para mejorar la movilidad urbana. [En línea] Recuperado de: <http://revistavial.com/la-bicicleta-como-eslabon-clave-para-mejorar-la-movilidad-urbana/>

<sup>15</sup> IDEAM - Instituto de Hidrología, Meteorología y Estudios Ambientales. Contaminación y Calidad Ambiental, Contaminación Atmosférica, Calidad del Aire. Recuperado el 10/09/2020. [En línea] http://www.ideam.gov.co/web/contaminacion-y-calidad-ambiental/calidad-del-aire

<sup>16</sup> Instituto de Políticas para el Transporte y el desarrollo (ITDP). Guía para la Planeación del Sistema de Bicicleta Pública, 2015, p. 14

aproximadamente una cuarta parte de las emisiones globales de CO2 tienen su fuente en el transporte, lo cual deja a la movilidad como uno de los principales desafíos en materia ambiental y social.

Seguendo al IDEAM, todos los municipios cuya población sea mayor a 50.000 habitantes o aquellos en los cuales se evidencie una problemática de contaminación del aire, deben contar con un Sistema de Vigilancia (Resolución 650/2010 del entonces Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial). Sin embargo en Colombia hay ciudades como Riohacha (Guajira), Soledad (Atlántico), Cartagena (Bolívar), Sincelejo (Sucre), Apartadó (Antioquia), Barrancabermeja (Santander), Villavicencio (Meta), Buga, Palmira y Tuluá (Valle del Cauca) y Florencia (Cauquetá), entre otras, que no cuentan con este monitoreo.

A nivel nacional, las zonas que mayor afectación presentan por importantes niveles de contaminación atmosférica son<sup>17</sup>: el Área Metropolitana del Valle de Aburrá, las localidades de Puente Aranda y Kennedy en Bogotá (El suroccidente de Bogotá es la zona más contaminada por material particulado (localidad de Kennedy) de todo el país), el municipio de Ráquira en Boyacá y la zona industrial de ACOPI en el municipio de Yumbo (Valle del Cauca).

En la siguiente tabla pueden verse las emisiones evitadas por pasajero transportado, bien sea en vehículos particulares o transporte público. Para este cálculo el Ministerio de Ambiente utilizó los factores de emisión de la Agencia Ambiental Europea (2016), de la mano de la caracterización realizada por el Ministerio de transporte y considerando las condiciones de los vehículos y su clasificación: Particulares Euro II (Gasolina); Buses y Busetas desde 2015 Euro IV (Diesel); Anteriores a 2015 Euro II (Diesel)<sup>18</sup>.

Característica	Prom. Pasajeros Transportados	Emisiones PM <sub>2.5</sub> (g/Km-pasajero)	Emisiones CO (g/Km-pasajero)	Emisiones NMVOC (g/Km-pasajero)	Emisiones NOx (g/Km-pasajero)
Bicicletas	1	0	0	0	0
Vehículos particulares (livianos)	2	0,0011	1,2100	0,1030	0,1145
Buses antes del 2015	90	0,0024	0,0271	0,0051 Dado como THC-CH <sub>4</sub>	0,1189 Dado como NO <sub>2</sub> eq
Busetas antes del 2015	50	0,0044	0,0488	0,0093 Dado como	0,2140 Dado como

<sup>17</sup> Para el año 2015 las estaciones más contaminadas fueron: PM10: Estación Carvajal - Sevillaña - (Bogotá), Colegio (Ráquira), La Jagua Via (Cesar) y Exito San Antonio (Medellín) presentaron las concentraciones más altas. PM2.5: Estación Metro (La Estrella), Plan Bonito (Cesar) y Carvajal - Sevillaña - (Bogotá) presentaron las concentraciones más altas. Recuperado de: <https://www.elspectador.com/noticias/medio-ambiente/medellin-y-bogota-las-ciudades-con-la-peor-calidad-de-aire-en-colombia/>

<sup>18</sup> Respuesta emitida por el Ministerio de Ambiente a la solicitud de información MADS E- 2019-4176.

				THC-CH <sub>4</sub>	NO <sub>2</sub> eq
Buses año 2015 en adelante	90	0,0005	0,0025	0,0002 Dado como THC-CH <sub>4</sub>	0,0602 Dado como NO <sub>2</sub> eq
Busetas año 2015 en adelante	50	0,0009	0,0045	0,0004 Dado como THC-CH <sub>4</sub>	0,1355 Dado como NO <sub>2</sub> eq

Es importante señalar que de acuerdo con un estudio presentado en 2018 por el DNP, la degradación ambiental en Colombia tuvo un costo de 16.6 Billones de pesos (2,08% del PIB de ese año), donde 12,2 Billones de pesos fueron causados por la mala calidad del aire en las áreas urbanas (1,5% del PIB), lo cual demuestra que el daño ambiental tiene claros efectos económicos a considerar. Es fundamental señalar que es el transporte, el responsable del 80% de las emisiones de tipo PM<sub>2.5</sub> y que las fuentes fijas aportan el 20% restante, lo cual demuestra que es el transporte el principal factor de afectación atmosférica de las ciudades y de la salud pública. Por otro lado, es evidente como la bicicleta genera soluciones en términos de contaminación y también de movilidad, pero es necesario que esta venga acompañada de medidas enfocadas en la reducción del uso de todo el transporte motorizado.

**Beneficios para la Salud**

La actividad física, es cualquier movimiento del cuerpo que genere un gasto energético y puede relacionarse con actividades como trabajar, jugar, realizar actividades del hogar y otras como las recreativas, no debe confundirse con el ejercicio el cual es una subcategoría de esta pero es planeado, estructurado repetitivo y posee metas específicas, lo que debe tenerse en cuenta es que toda actividad física es beneficiosa para la salud. Según la OMS, la inactividad física es uno de los principales factores de riesgo a nivel mundial, pues aumenta el riesgo de padecer enfermedades no transmisibles como cáncer, diabetes y enfermedad cardiovascular. Los datos asociados a la inactividad física son alarmantes, en el mundo uno de cada cuatro adultos no practica suficiente actividad física y el 80% de los adolescentes en el mundo tampoco lo hacen, por ello el 56% de los miembros de la OMS han puesto en marcha políticas direccionadas al aumento de la actividad física y la meta es incrementarla en un 10% para el 2025<sup>19</sup>, pues las personas que no hacen suficiente ejercicio físico presentan un riesgo de mortalidad entre un 20% y un 30% superior al de aquellas que son lo suficientemente activas.

Esa organización considera que en niños y adolescentes (5-17 años) la actividad física debe ser al menos de 60 minutos diarios, con actividades que fortalezcan huesos y músculos al menos 3 veces a la semana. En adultos de (18 a 64 años de edad) el ideal son 150 minutos de actividad física moderada a la semana, o 75 de una actividad intensa, lo deseado sería combinar ambos tipos de actividades, así como 300 minutos semanales generarían mayores efectos en la salud, con 2 o más días de fortalecimiento muscular ejercitando grandes conjuntos musculares. Finalmente para adultos mayores (65 años en adelante), se recomiendan 150 minutos semanales de actividad moderada o 75 de actividad

<sup>19</sup> Organización Mundial de la Salud. Actividad Física. Recuperado el 10/09/2020. [En línea] https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/physical-activity

intensa, pero 300 minutos generarían mayores beneficios, en esta edad la práctica de actividad física mejora el equilibrio y previene caídas al realizarse 2 a 3 veces por semana<sup>20</sup>.

Los beneficios de la práctica de actividad física regular en los tiempos recomendados pueden incluir mejoras en sistemas muscular y cardiorrespiratorio, mejoras en la salud ósea, reducción del riesgo de padecer hipertensión, cardiopatía coronaria, accidente cerebrovascular, diabetes, tipos de cáncer como el de mama y colon y depresión, reduce el riesgo de caídas y fracturas, además de ser muy importante para el equilibrio y el control del peso, entre otros beneficios.

Dentro de las formas para aumentar la actividad física se encuentran políticas como, la promoción de actividad física por medio de acciones cotidianas; que las **formas alternativas de transporte**, como caminar y **montar en bicicleta**, sean **accesibles y seguras** de usar; políticas laborales que incentiven la actividad en entornos de trabajo; espacios de ocio y recreación dentro de las escuelas y formación en educación física de calidad para niños y jóvenes que les permita desarrollar pautas de comportamiento que los mantenga activos durante su vida; instalaciones deportivas y recreativas que ofrezcan a las personas la oportunidad de hacer deporte.

Por todo lo anterior, la bicicleta se convierte en el instrumento perfecto para mejorar las condiciones de vida de las personas y se cuentan entre otros muchos beneficios, los siguientes:

- Reducción de riesgo de aparición de enfermedades crónicas no transmisibles como la hipertensión, diabetes, enfermedades cardiovasculares y pulmonares, y otras mencionadas anteriormente
- Pedalear mejora el ritmo cardiaco en cuanto a su eficiencia pues disminuye la cantidad de latidos por minuto y la tensión arterial, contribuye a la eliminación del colesterol malo y a retener el bueno, baja los triglicéridos, aumenta la elasticidad de los vasos arteriales mejorando la circulación y previniendo en 50% el riesgo de infarto y otras cardiopatías, disminuye la adherencia y agregación plaquetarias (implicada en los infartos de miocardio).
- Fortalece músculos y huesos: Pedalear activa la mayoría de los músculos del cuerpo, especialmente los de la parte inferior (cuádriceps, glúteos y gemelos), así como la región lumbar, abdominal, los hombros y la espalda, lo que repercute en fortalecimiento de los huesos sin desgaste de las articulaciones, por lo que adicionalmente se indica en personas con artrosis<sup>21</sup>.
- Mejora el equilibrio y la coordinación: Montar bicicleta activa todos los sentidos, músculos y huesos, estimulando el cerebro y todo el sistema nervioso, activando el sistema corporal de equilibrio y coordinación, características que lo hacen además recomendable en todas las etapas de la vida, desde la infancia hasta la vejez.
- Mejora la respuesta ante infecciones: Usar frecuentemente la bicicleta como medio de transporte o recreación estimula la producción de células blancas que se encuentran en la sangre y nos defienden de las bacterias que nos generan infecciones.

<sup>20</sup> Organización Mundial de la Salud. Actividad Física. Recuperado el 10/09/2020. [En línea] <https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/physical-activity>

<sup>21</sup> Alcaldía Mayor de Bogotá. Bajar de peso, el riesgo de infarto y el estrés, entre los beneficios que trae la bici. Recuperado el 10/09/2020. [En línea] <https://bogota.gov.co/mi-ciudad/cultura-deporte-y-recreacion/beneficios-de-la-bicicleta-para-la-salud>

- Reduce el peso corporal pues ayuda a la quema de grasa sobrante al aumentar el ritmo metabólico.
- Disminuye las necesidades de insulina, y mejora la tolerancia a la glucosa.
- Disminuye la ansiedad y la depresión. Mejora el sentimiento de bienestar.
- Mejora la resistencia al trabajo.
- La bicicleta reduce el estrés en las articulaciones, existen estudios que afirman que el pedaleo mejora los síntomas del parkinson, pues tiene propiedades neuro restauradoras y neuroprotectoras, por la liberación de neurotrofinas y dopamina.<sup>22</sup>

Por todo lo anterior, son más que suficientes las razones para incentivar el uso de la bicicleta como herramienta de salud pública, por lo que un SBP acercará esta herramienta al grueso de los ciudadanos y generará enormes beneficios en la calidad de vida de los colombianos.

**Referentes Nacionales**

Un primer acercamiento con el fin de promover la bicicleta como medio de transporte público se encuentra en el Acuerdo Municipal 84 de 2009, alcaldía de Medellín, y en el Decreto 596 de 2014, alcaldía de Bogotá, los cuales manifiestan que un Sistema de Bicicletas Público (SBP) debe ser complementario al sistema de transporte, contar con numerosas estaciones de parqueo, elementos, equipos y operaciones logísticas para facilitar su movilización. Para el caso de Medellín, este sistema se encuentra disponible desde el año 2010, y en cuanto a Bogotá se espera que en el año 2019 se pueda hacer uso de este servicio.

Son más los municipios que han seguido de cerca esta iniciativa, como es el caso de Pereira, mediante el Proyecto de Acuerdo número 45 de 2017, y Tunja (2017) con su prueba piloto BiciTunja que está a punto de convertirse en un proyecto más elaborado con un mayor número de usuarios en la ciudad.

Sumado a lo anterior, también se cuenta con la Ley 1811 de octubre 2016, que, si bien no se encuentra dirigida específicamente a los SBP, establece medidas e incentivos en cuanto a la movilidad e infraestructura de transporte, con el fin de promover el uso de la bicicleta entre la ciudadanía.

**Referentes Internacionales**

Esta nueva forma de transportarse ha ido creciendo con fuerza a nivel mundial, ahora son más los países que sumados a Dinamarca (país ciclista) han incorporado este medio de transporte como una alternativa viable, sostenible y segura. Por ejemplo, en Londres existe un SBP enfocado al alquiler llamado Barclays Cycle Hire, se estima que se han realizado más de 22 millones de viajes desde el 2010 y que un usuario puede hacer uso de más de 8.000 bicicletas en 500 estaciones, para lo cual debe realizar un pago de acuerdo al tiempo que utilice este servicio. Si el usuario solo "alquila" el servicio durante 30 minutos este será gratis, pero si lo utiliza por 2 horas puede costar £ 6.00, por 6 horas £ 35.00, y así se establecen unos rangos de precios con el fin de desincentivar los recorridos largos y poder rotar las bicicletas a más usuarios. Si las bicicletas no se devuelven en 24 horas o presentan algún daño, se llega a aplicar una

<sup>22</sup> Universidad de la Laguna. Beneficios del uso de la bicicleta. Recuperado el 10/09/2020. [En línea] [https://www3.gobiernodecanarias.org/sanidad/scs/content/eb746e4a-a90e-11e3-87a8-b75a262fb22d/ULL\\_Beneficios\\_Uso\\_Bicicleta.pdf](https://www3.gobiernodecanarias.org/sanidad/scs/content/eb746e4a-a90e-11e3-87a8-b75a262fb22d/ULL_Beneficios_Uso_Bicicleta.pdf)

multa hasta por £ 300.00<sup>23</sup>. Barcelona, por su parte, cuenta con un sistema llamado Bicing, el cual funciona las 24 horas del día los 365 días del año. Actualmente cuenta con 7 mil bicicletas robustas, estables y cómodas, con características similares a las encontradas en Londres, Nueva York o Montreal. De las 7.000 unidades disponibles, 6.000 son mecánicas y 1.000 eléctricas, existen 425 estaciones mixtas (para eléctricas y mecánicas) y 3 tipos de sistemas de acceso al servicio (tarjeta inteligente, aplicación móvil y teléfono inteligente con tecnología NFC), entre otros<sup>24</sup>. El SBP se encuentra plenamente integrado en el sistema de transporte de la ciudad y facilita la intermodalidad con otros modos de transporte público (metro, bus, tren, tramo), funciona a través de una tarjeta de abono, nominal, unipersonal e intransferible que reconoce al usuario en el sistema<sup>25</sup>.

Presentes en el continente americano, se encontraron este tipo de sistemas en ciudades como Washington, Ciudad de México y Medellín. Con respecto a Washington, cuenta con un sistema llamado Capital Bikeshare, el cual es un servicio de bicicletas compartidas del Metro D. C., con más de 4.300 bicicletas y más de 500 estaciones en 6 jurisdicciones: Washington D. C., Arlington, VA, Alexandria, VA, Montgomery, MD, Prince George's County, MD y Fairfax County, VA. Este sistema está diseñado para viajes rápidos, articulados a los sistemas de transporte urbanos; los viajes menores a 30 minutos no tienen costo alguno, los viajes de 60 minutos tienen un costo de 2 dólares, y existen viajes para turistas en los cuales se puede alquilar el servicio de bicicletas por 24 horas, e incluso por 3 días y su precio varía dependiendo del tiempo del servicio<sup>26</sup>. En México se debe realizar un pago para poder acceder al servicio de bicicletas públicas ECOBICI, cuando el recorrido supera los 45 minutos, esta modalidad permite realizar una suscripción al sistema por un año, una semana, tres días o un día, o también cuenta con la posibilidad de realizar un pago por horas que depende del tiempo de uso de las unidades. Actualmente el sistema cuenta con 470 cicloestaciones, más de 170 mil usuarios registrados en 55 colonias de la Ciudad de México, cubriendo un área de 38 kilómetros cuadrados, y un promedio por día de 30.000 viajes. En la ciudad de Medellín el sistema EnCicla, 2010, es utilizado diariamente por cerca de 10.000 usuarios, los cuales deben inscribirse previamente mediante una página web para ser acreedores de la tarjeta que los distingue como bicisusuarios y mediante la cual podrán sacar prestadas las unidades. El SBP hace parte del Plan Maestro Metropolitano de la Bicicleta del Valle de Aburrá (PMB2030), el cual plantea como meta para el año 2030 que el 10% de los viajes totales de esta zona se realicen en bicicleta; así mismo, se espera que para el año 2020 se cuente con más de 100 estaciones y 3.500 bicicletas<sup>27</sup>.

Estos son algunos de los sistemas que existen alrededor del mundo, y que, según una noticia publicada por EL Espectador, han pasado de 100 en el año 2002 a más de 600 para el 2014<sup>28</sup> y sigue creciendo rápidamente.

<sup>23</sup> Barclays Cycle Hire London. Recuperado el 6/02/2019. [En línea] <https://freetourbyfoot.com/barclays-cycle-hire-london/>.

<sup>24</sup> Página oficial Bicing. Recuperado el 6/02/2019. [En línea] <http://www.bicing.barcelona/es/nou-servi-bicing>.

<sup>25</sup> Ajuntament Barcelona. Recuperado el 6/02/2019. [En línea] <http://ajuntament.barcelona.cat/bicicleta/es/servicio-la-bicicleta-p%C3%BAblica>.

<sup>26</sup> Day Passes. Recuperado el 6/02/2019. Página oficial [En línea] [www.capitalbikeshare.com/pricing/day-passes](http://www.capitalbikeshare.com/pricing/day-passes).

<sup>27</sup> ¿Qué es EnCicla? Recuperado el 6/02/2018. Página oficial [En línea] <http://www.enciela.gov.co/acerca>.

<sup>28</sup> EL Espectador (2014). Se mueven las bicicletas compartidas en el mundo. Recuperado el 5/02/2019. [En línea] <https://www.elespectador.com/noticias/bogota/se-mueven-bicicletas-compartidas-elmundo-articulo-527947>.

Dicho lo anterior, se hace necesario que las políticas públicas que se elaboren con el fin de crear un sistema de transporte sostenible sean continuas e integrales. En cuanto a ser "continua" esto requiere de un análisis retrospectivo de cómo ha evolucionado a lo largo de los años y cómo se relaciona en el tiempo, en cuanto a "integral", se refiere a varios ámbitos:

- 1) Infraestructura, proyectos de innovación, servicios y promoción,
- 2) Compromiso político en su implementación y evaluación,
- 3) Regulación de las condiciones que rodean el uso de vehículos, etc.<sup>29</sup>

**VII. Derecho comparado y experiencia internacional.**

Ciudad	País	Nombre del sistema	Agencia Implementadora	Nombre del Operador	Tipo de Operador
Ciudad de México	México	Ecobici	Secretaría del Ambiente del Distrito Federal	Clear Channel	Privado
Barcelona	España	Bicing	Ciudad de Barcelona Consejo de Seguridad y Departamento de Movilidad	Clear Channel (Subcontrato a Grupo Delfin y Ciudad de Barcelona)	Privado
Taipei	Taiwan	You Bike	Departamento de transporte de Taipei	Giant Bicycles	Privado
Londres	Reino Unido	Barclay Cycle Hire	Transporte para Londres	Sercu Group	Privado
Boulder	E.E.U.U	Boulder B-Cycle	Gobierno de la Ciudad de Boulder	Boulder Bike Share Dba Boulder Boyle	Sin Fines de Lucro
Chattooga	E.E.U.U	Bike Chattanooga	Outdoor Chattanooga	Alta Bicycle Share	Privado
Denver	E.E.U.U	Denver B-Cycle	Ciudad y Condado de Denver	Denver Bike Sharing	Sin Fines de Lucro
Madison	E.E.U.U	Madison B-Cycle	Gobierno de la Ciudad de Madison Wisconsin	Trek Bicycle Corporation	Privado
Minneapolis	E.E.U.U	Nice Ride	Nice Ride Minnesota	Nice Ride Minnesota	Sin Fines de Lucro
Nueva York	E.E.U.U	Citi Bike	Departamento de Transporte de NY	Alta Bicycle Share	Sin Fines de Lucro

<sup>29</sup> Quintero, Julián (2017). Bicicletas compartidas como sistema de transporte público urbano: análisis de políticas públicas en Colombia (1989-2017). Revista Ciudades, Estados y Política. ISSN 2462-9103; DOI 10.15446/cep.

San Antonio	E.E.U.U	San Antonio B- Cycle	Oficina de Sustentabilidad	San Antonio Bike Share	Sin Fines de Lucro
Washington DC	E.E.U.U	Capital Bici Share	Consejo de Washington	Alta Bicycle Share	Privado <sup>30</sup>

**A Nivel Europeo**

Utrecht en los Países Bajos encabeza la lista de 90 ciudades de todo el mundo por ser el mejor lugar para ser ciclista, según el índice de Coya, la start-up de tecnología de seguros, de 2019. Más de la mitad de los residentes de la ciudad se mueven en dos ruedas, beneficiándose de las bajas tasas de accidentes y los relativamente pocos robos de bicicletas.

Las autoridades han transformado la ciudad holandesa en un refugio amigable para las bicicletas, invirtiendo en infraestructura para alentar a los ciudadanos a adoptar la potencia del pedal. Una red de ciclovías cubiertas y al aire libre une diferentes partes de la ciudad, con puentes, túneles y rotondas especialmente diseñados para ciclistas.

La red incluye la calle exclusiva para bicicletas más larga del país y cuenta con el estacionamiento para dos ruedas más grande del mundo, que según la ciudad podrá albergar 33.000 bicicletas para 2020.

<sup>30</sup>Biblioteca Felipe Herrera del Banco Interamericano de Desarrollo. Guía Para la Estructuración del Sistema de Bicicletas Compartidas. <https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/Guia-para-la-estructuracion-de-sistemas-de-bicicletas-compartidas.pdf>



Imagen 3. Estas son las mejores ciudades del mundo para ser ciclista<sup>31</sup>

Ciudades como Munster, Alemania, que ocuparon el segundo lugar, han invertido en una infraestructura exclusiva para fomentar el uso de bicicletas y permitir que las personas viajen con mayor seguridad, lo que hace que casi dos quintas partes de la población se traslade regularmente en bicicleta.

Esta cifra se reduce a alrededor del 30 % en las otras cinco ciudades en las primeras posiciones, que incluyen Amberes, Copenhague y Amsterdam.

<sup>31</sup>Estas son las mejores ciudades del mundo para ser ciclista. [En línea] <<https://es.weforum.org/agenda/2019/06/estas-son-las-mejores-ciudades-del-mundo-para-ser-ciclista/>>

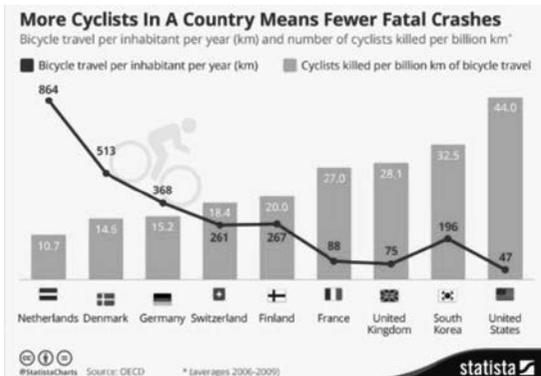


Imagen 4. Más ciclistas en un país significa menos choques fatales<sup>32</sup>

Como lo muestra el gráfico anterior, aumentar la cantidad de ciclistas en una ciudad puede reducir la cantidad de muertos en accidentes. Un informe reciente de la OCDE<sup>33</sup> sobre seguridad de las bicicletas encontró mejores niveles de conciencia en lugares con un alto número de ciclistas, carriles para bicicletas y otras infraestructuras de apoyo.

**A Nivel Latinoamericano**

América Latina al tener un topografía más abrupta rodeada por cordilleras, tiene mayor dificultad a la hora de mejorar infraestructura vial de interconexión como la que puede tener Europeo, no obstante en nuestro continente la bicicleta es un medio de transporte imprescindible para la población, ciudades como:

- Rosario es una de las principales ciudades argentinas que tienen mayores índices de uso de bicicletas.
- Bogotá es la segunda urbe con mayor número de viajes en bicicleta reportados por día (611.472).
- Santiago de Chile es la tercera con mayor cantidad de viajes de bicicleta por día con 510.569.

<sup>32</sup> Statista. More Cyclists In A Country Means Fewer Fatal Crashes. recuperado el 10/09/2020, [En línea] <https://www.statista.com/chart/3261/more-cyclists-in-a-country-means-fewer-fatal-crashes/#:~:text=Both%20motorists%20and%20cyclists%20need,and%20the%20safety%20level%20improves.>

<sup>33</sup> Cycling Safety Summary and Conclusions, OCDE, recuperado el 10/09/2020, [En línea] <https://www.if-oced.org/sites/default/files/docs/cycling-safety-roundtable-summary.pdf>

Estos datos se desprenden de un estudio sobre 56 ciudades de América Latina y el Caribe que presentó el Banco Interamericano de Desarrollo en 2015 para impulsar el uso de la bicicleta<sup>34</sup>.

**Porcentaje de viajes realizados en bicicleta**

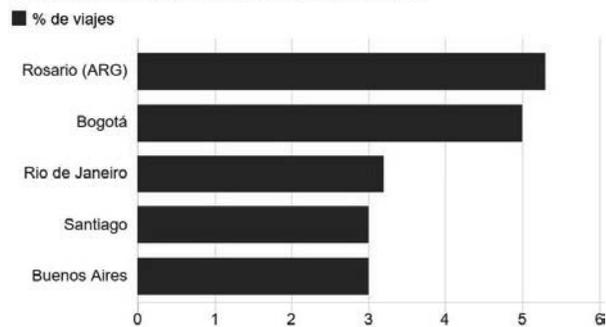


Imagen 5. Cuáles son las mejores ciudades de América Latina para andar en bicicleta<sup>35</sup>

En términos de infraestructura, Bogotá también lleva la delantera con 392 km de ciclovías. Le siguen Río de Janeiro, con 307 km, y Sao Paulo, con 270 km. En tanto, según el BID, la Ciudad de México cuenta con el mayor número de bicicletas públicas disponibles (4.000). Aunque Río de Janeiro lidera el ranking si se mira la cantidad por habitante: 4 unidades por cada 10.000 personas. Según el informe privado Copenhagenize Index 2015 sobre las ciudades más amigables del mundo para andar en bicicleta, sólo una de América Latina aparece entre las primeras 20: Buenos Aires. Para este índice, la capital argentina se ubica en el puesto 14 porque cuenta con un sistema moderno de alquiler, implementó 140 km de ciclovías y sus habitantes aceptan el uso de la bicicleta, entre otros motivos. Río de Janeiro, Sao Paulo y Bogotá siguen a la capital de Argentina, aunque muy lejos.

**VIII. Modificaciones**

Texto Inicial	Texto Propuesto para Primer Debate
Por medio del cual se presentan los lineamientos	Por medio de la cual se establecen las pautas para

<sup>34</sup> Cuáles son las mejores ciudades de América Latina para andar en bicicleta [En línea] <[https://www.bbc.com/mundo/noticias/2016/04/160419\\_bicicleta\\_america\\_latina\\_paises\\_ciudades](https://www.bbc.com/mundo/noticias/2016/04/160419_bicicleta_america_latina_paises_ciudades)>

<sup>35</sup> Cuáles son las mejores ciudades de América Latina para andar en bicicleta [En línea] <[https://www.bbc.com/mundo/noticias/2016/04/160419\\_bicicleta\\_america\\_latina\\_paises\\_ciudades](https://www.bbc.com/mundo/noticias/2016/04/160419_bicicleta_america_latina_paises_ciudades)>

<p>para la elaboración de la Política Pública del Sistema de Bicicletas Público (SBP) y se dictan otras disposiciones.</p>	<p>la implementación del Sistema de Bicicletas Público y se dictan otras disposiciones.</p>	<p>de atención del Sistema de Bicicletas Públicas.</p>	<p>cabazote) como en la parte trasera (guardabarros o embarraderas y tapa cadenas). En efecto, los cables de frenos, la cadena y los radios de la rueda trasera están cubiertos por grandes protectores plásticos. Pero además, estos elementos también se emplean para fijar anuncios comerciales o de imagen y marca del sistema. Dispone de un canasto o parrilla en la parte delantera para portar pequeños objetos, bolsas o maletines. En los sistemas automáticos las bicicletas poseen un elemento de anclaje y una identificación por medio de un tag o etiqueta de Identificación por Radio Frecuencia (RFID, por su sigla en inglés). En unos pocos casos, la bicicleta dispone de un sistema de posicionamiento global GPS, debido a que este elemento puede elevar considerablemente su precio tanto en la adquisición como en la operación. Las que se pueden denominar como bicicletas de 4G, son eléctricas y disponen de una tableta con diversas aplicaciones para gestión del sistema.</p> <p><b>-Ciclорrutas o Bicicarril:</b> Vía o sección de la calzada destinada al tránsito de bicicletas en forma exclusiva.</p> <p><b>- Estación:</b> Es la unidad principal del SPB, desde la cual se gestiona el préstamo o el reintegro de una bicicleta pública. Está compuesta por un sistema de registro, préstamo y reintegro, y un punto o elemento de estacionamiento de las bicicletas. Los sistemas pueden ser manuales (punto informativo con un funcionario) o automáticos (terminal, columna o tótem).</p> <p><b>- Identificación de Usuarios:</b> Un usuario del SBP será todo aquel que se encuentre afiliado y/o asociado al sistema por medio de un abonamiento de larga o corta duración. Esta identificación se logra por lo general por medio de la asignación de un código único que puede estar dentro de una tarjeta inteligente (con y sin contacto) que dispone de un chip, o por medio de un código manual que el usuario digitará en los teclados del terminal de la estación para solicitar una bicicleta. Este código puede ser permanente o puede ser asignado para cada solicitud por medio de un sistema de telefonía sobre todo a través de smartphones. Además de conocer el perfil de los</p>
<p><b>Artículo 1°. Objeto.</b> Sentar las bases de la política pública sobre el Sistema de Bicicletas Público (SBP) con el fin de incentivar el uso de la bicicleta como medio de transporte alternativo, saludable y ambientalmente sostenible. Esto permite contribuir a la disminución de las emisiones de CO<sub>2</sub>, reducir la congestión vial, facilitar la movilidad y velar por la salud de los residentes, integrando el uso de la bicicleta al sistema de transporte masivo, público o regional, conforme al artículo 4° de la Ley 1811 de 2016.</p>	<p><b>Artículo 1°. Objeto.</b> La presente ley tiene por objeto establecer los lineamientos generales para la formulación de la política pública sobre el Sistema de Bicicletas Público (SBP), para incentivar la movilidad activa, disminuir las emisiones de CO<sub>2</sub> y mejorar la salud pública. Conforme a los lineamientos de la Ley 1811 de 2016.</p>		
<p><b>Artículo 2°. Definiciones.</b> Para los efectos de esta ley se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:</p> <p><b>-Bicicleta:</b> Vehículo no motorizado de dos (2) o más ruedas en línea, el cual se desplaza por el esfuerzo de su conductor accionado por medio de pedales.</p> <p><b>-Ciclорrutas o Bicicarril:</b> Vía o sección de la calzada destinada al tránsito de bicicletas en forma exclusiva.</p> <p><b>Cicloparqueaderos:</b> Estaciones de parqueadero adecuadas especialmente para el Sistema de Bicicletas Público, con los criterios que establece esta ley.</p> <p><b>Cicloestación:</b> Elemento modular que se utilizará para el estacionamiento, retiro y entrega de bicicletas por parte de los usuarios. Hace parte de la cicloestación la terminal para procesamiento de información de pagos.</p> <p><b>-Ciclousuario del SBP:</b> Es la persona que accede al Sistema de Bicicletas Públicas una vez cumplidos los requisitos y condiciones para el uso del Sistema.</p> <p><b>-Transporte Sostenible:</b> Conjunto de procesos que tienen como finalidad el desplazamiento y comunicación, que logra una mejor integración de la economía y responde a la necesidad de movilidad respetando el medio ambiente y mejorando la equidad social, la salud, y la resiliencia de las ciudades.</p> <p><b>-Zonas de implementación del Sistema:</b> áreas geográficas definidas por la entidad territorial, dentro de las cuales se implementarán las cicloestaciones, cicloparqueaderos, ciclорrutas, ciclovías y los centros</p>	<p><b>Artículo 2°. Definiciones.</b> Para los efectos de esta ley se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:</p> <p><b>- Bicicleta:</b> Vehículo no motorizado de dos (2) o más ruedas en línea, el cual se desplaza por el esfuerzo de su conductor accionado por medio de pedales.</p> <p><b>- Bicicleta Eléctrica:</b> Bicicleta con pedaleo asistido: Bicicleta equipada con un motor auxiliar con potencia nominal continua no superior a 0,35 kW, que actúa como apoyo al esfuerzo muscular del conductor. Dicha potencia deberá disminuir progresivamente conforme se aumente la velocidad del vehículo y se suspenderá cuando el conductor deje de pedalear o el vehículo alcance una velocidad de 25 km/h, el peso nominal de una bicicleta asistida no deberá superar los 35 kg</p> <p><b>- Bicicleta Pública:</b> bicicleta concebida especialmente para trabajo pesado por múltiples viajes diarios, por parte de diversos usuarios y para estar mucho tiempo a la intemperie y expuesta a posibles accidentes, robos y acciones vandálicas. Por todo lo anterior, este tipo de bicicleta es más robusta, pesada (alrededor de 20 kilos) y posee elementos para graduar fácilmente la altura del asiento o sillín. Además, dispone de partes y elementos especiales para diferenciarla de los modelos convencionales, así como de sistemas de fijación (tuercas y tornillos) para llaves no convencionales. Para evitar el contacto voluntario o involuntario de algunas de sus partes con los usuarios, dispone de varios elementos plásticos de protección tanto en la parte frontal (dirección y</p>		
<p>usuarios, esta identificación busca lograr que estos respalden económicamente su responsabilidad por el uso de la bicicleta por medio de una fianza o garantía la cual, por lo general, se respalda por medio de la tarjeta de crédito del usuario.</p> <p><b>- Ente Gestor del SBP:</b> la planeación, puesta en funcionamiento y operación del sistema requiere de una fuerte unidad técnica que lidere el proceso y sea capaz de orientar las grandes decisiones sobre el tipo de sistema o formas de operación y financiamiento. El ente gestor debe ser una unidad con una fuerte capacidad técnica para orientar y monitorear a los diversos actores (públicos o privados) implicados en las diferentes etapas de un SPB. Es indispensable que este ente tenga una muy fuerte articulación con la unidad de la municipalidad encargada del transporte, urbanismo en general y en movilidad no motorizada en particular.</p> <p><b>- Sistema Público de Bicicletas o Sistema de Bicicletas Públicas (SBP):</b> red de préstamo temporal de bicicletas a disposición total del público dentro de un espacio predeterminado; pueden ser utilizadas por abonados permanentes o temporales, a partir de un número amplio de estaciones. Estas permiten tomar y retornar bicicletas, en cualquiera de sus ubicaciones, para usarlas en viajes y tiempos cortos durante la mayor parte del día y del año. Por lo general, los SPB buscan un número alto de usos diarios, los cuales se promueven con la gratuidad de los primeros 30, 45 o 60 minutos. Los viajes largos son desincentivados por medio de cobros altos y crecientes por el tiempo adicional.</p> <p><b>-Transporte Sostenible:</b> Conjunto de procesos que tienen como finalidad el desplazamiento y comunicación, que logra una mejor integración de la economía y responde a la necesidad de movilidad respetando el medio ambiente y mejorando la equidad social, la salud, y la resiliencia de las ciudades.</p> <p><b>-Zonas de implementación del Sistema:</b> áreas geográficas definidas por la entidad territorial, dentro de las cuales se implementarán las cicloestaciones, cicloparqueaderos, ciclорrutas, ciclovías y los centros de atención del Sistema de Bicicletas Públicas.</p> <p><b>-Movilidad Activa:</b> Es la capacidad que tiene el ser humano para desplazarse usando el cuerpo, ya sea</p>	<p>caminando u otros medios de transporte que aprovechen al ser humano como motor.</p> <p><b>Artículo 3°. Principios de implementación:</b> Las entidades territoriales desplegarán las acciones que se requieran para la implementación del Sistema de Bicicleta Pública, observando los siguientes principios:</p> <p>A) El SBP deberá ser implementado como un sistema de transporte que genere intercambio modal y desincentive el uso del automóvil particular para desplazamientos cortos.</p> <p>B) Estimular una movilidad limpia y sostenible, amigable con el medio ambiente, la salud de los ciudadanos y la gratuidad del sistema.</p> <p>C) Integrar acciones a nivel sectorial o interinstitucional que estén relacionadas con el uso de bicicletas públicas para la movilización de ciudadanos en las vías y espacios públicos.</p> <p>D) Generar pedagogía en los usuarios del Sistema de Bicicletas Públicas sobre el uso y sentido de pertenencia con lo público, el ambiente y el manejo en las ciclорrutas.</p>	<p><b>Artículo 3°. Principios del SBP.</b> La formulación, implementación, seguimiento y evaluación del Sistema de Bicicletas Público (SBP), estarán orientados por los siguientes principios:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Accesibilidad.</b> Garantizar a todo ciudadano, independientemente de sus limitaciones físicas y cognitivas, el uso de los Sistemas de Bicicletas Públicas y toda su infraestructura.</li> <li>• <b>Corresponsabilidad.</b> Promover acciones conjuntas entre el Estado, las entidades territoriales, ciclistas y usuarios de otros medios de transporte, con el fin de asumir una corresponsabilidad en torno al uso de los SBP y mejorar la movilidad.</li> <li>• <b>Crecimiento Sostenible.</b> Garantizar que a través del uso de la bicicleta exista una relación recíproca con el desarrollo, el mejoramiento de la movilidad, la estructura económica de las entidades territoriales, el fomento de la salud pública y el cuidado del medio ambiente.</li> <li>• <b>Igualdad.</b> Dentro de los SBP todos sus usuarios contarán con los mismos derechos y obligaciones.</li> <li>• <b>Integración multimodal.</b> Promover la articulación entre todos los medios de transporte público disponibles en la ciudad, facilitando el acceso, la cobertura y la complementariedad de los ciclistas en la movilidad urbana activa.</li> <li>• <b>Asequibilidad.</b> Garantizar a todos los ciudadanos la posibilidad de contar con los medios para elegir la bicicleta como medio de transporte.</li> <li>• <b>Participación.</b> Reconocer a los usuarios de los SBP como actores activos en el mejoramiento de la movilidad territorial y el fomento del uso de la bicicleta como medio de transporte público.</li> <li>• <b>Planificación.</b> Acompañar en el marco de la Política Nacional de Movilidad Urbana y Regional a las entidades territoriales en los procesos de planeación, implementación, organización y evaluación de los SBP.</li> <li>• <b>Transversalidad y concurrencia.</b> Implementar</li> </ul>	

	<p>en forma conjunta y articulada entre las entidades de carácter Nacional, Departamental y Local, los Sistemas de Bicicletas Pùblicas, aportando a estos en el marco de sus respectivas competencias, y garantizando el compromiso de todos los sectores administrativos de gobierno, de manera que el uso de la bicicleta y la movilidad activa sean desarrollados tal y como se expone en la Política Nacional de Movilidad Urbana y Regional.</p>	<p>rigurosa, el estudio técnico, económico y jurídico que demuestre la viabilidad de la implementación del SBP.</p> <p><b>Parágrafo Transitorio:</b> Las entidades territoriales que cuentan con un Sistema de Bicicletas Pùblicas, deberán en un término no superior a 6 meses adaptar esta ley al sistema que opera en la respectiva entidad territorial.</p>	<p>particularidades lo requieran, podrán implementar un SBP.</p> <p><b>Parágrafo 2º.</b> Para cumplir lo contemplado en este artículo, las Secretarías de Tránsito y Transporte, movilidad o quien haga sus veces, deberán llevar a cabo de forma detallada y rigurosa, el estudio técnico, económico y jurídico que demuestre la viabilidad requerida para la implementación del SBP.</p> <p><b>Parágrafo 3º.</b> Los municipios mencionados en el presente artículo, deberán implementar las disposiciones en un término de 3 años contados a partir de la promulgación de la presente ley.</p> <p><b>Parágrafo Transitorio.</b> Las entidades territoriales que cuentan con un Sistema de Bicicletas Pùblicas, deberán en un término no superior a 6 meses adaptar esta ley al sistema que opera en la respectiva entidad territorial.</p>
	<p><b>NUEVO Artículo 4º Lineamientos de Implementación.</b> Las entidades territoriales desplegarán las acciones que se requieran para la implementación del Sistema de Bicicletas Pùblico, observando los siguientes lineamientos:</p> <p>A. Generar intercambio modal y desincentivar el uso del automóvil particular para desplazamientos cortos.</p> <p>B. Estimular una movilidad limpia y sostenible, amigable con el medio ambiente, la salud de los ciudadanos y la gratuidad del servicio.</p> <p>C. Integrar acciones a nivel sectorial o interinstitucional que estén relacionadas con el uso de bicicletas pùblicas para la movilización de ciudadanos en las vías y espacios pùblicos.</p> <p>D. Generar pedagogía en los usuarios del Sistema Bicicletas Pùblicas sobre el uso y sentido de pertenencia con lo pùblico, el ambiente y el manejo en las ciclorrutas.</p>		<p><b>NUEVO Artículo 6º. Regulación.</b> De manera armónica y respetando la descentralización y la autonomía territorial, el Ministerio de Transporte en conjunto con el Departamento Nacional de Planeación (DNP), brindarán el apoyo técnico a las entidades territoriales en un plazo no mayor a un año (1), posterior a la fecha de promulgación de la presente ley, para establecer los lineamientos por los cuales se regirá la implementación del SBP en los municipios mencionados en el artículo 5º de la presente ley.</p> <p>De igual forma, definirán las pautas para la realización de los estudios técnicos requeridos, de acuerdo con lo establecido en la Política Nacional de Movilidad Urbana y Regional (Compes 3991).</p>
<p><b>Artículo 4º. Implementación del SBP.</b> A partir de la puesta en vigencia de la presente ley y conforme al estudio de viabilidad, las autoridades locales tienen un máximo de 3 años para implementar un SBP acorde a las necesidades de la población, velando por la creación de un sistema propio que corresponda al contexto local, incluyendo la densidad de la ciudad, topografía, clima, infraestructura y cultura. Este sistema debe ir encaminado hacia la articulación con los demás sistemas y medios de transporte.)</p> <p><b>Parágrafo.</b> Para cumplir lo contemplado en este artículo, las Secretarías de Transporte y Tránsito o de movilidad deberán llevar a cabo de forma detallada y</p>	<p><b>Artículo 5º. Implementación del SBP.</b> A partir de la entrada en vigencia de la presente ley y conforme al respectivo estudio técnico de viabilidad, las autoridades locales que cuenten con Plan de Ordenamiento Territorial conforme al artículo 9 de la Ley 388 de 1997, podrán implementar los SBP acorde con lo establecido en la presente ley y los lineamientos metodológicos señalados por el Ministerio de Transporte y el Departamento Nacional de Planeación (DNP).</p> <p><b>Parágrafo 1º.</b> Las entidades territoriales con menos de 100.000 habitantes que cumplan con los requerimientos establecidos en la presente ley, cuenten con capacidad económica y sus</p>	<p><b>Artículo 5º. Financiación del SBP.</b> La financiación del Sistema de Bicicletas Pùblico será acorde con los recursos de cada administración, con donaciones o aportes del sector privado en virtud del principio de responsabilidad social empresarial, con el pago por la afiliación al sistema por parte de los ciclistas usuarios y demás recursos provenientes del aprovechamiento económico de los componentes del Sistema.</p> <p>La financiación estará determinada por los estudios que se hagan sobre la viabilidad y la sostenibilidad a largo plazo; la administración municipal dispondrá en</p>	<p><b>Artículo 7º. Financiación del SBP.</b> La financiación del Sistema de Bicicletas Pùblico será acorde con los recursos de cada entidad territorial, igualmente podrá recibir donaciones y aportes del sector privado. Con el fin de garantizar su sustentabilidad, estos sistemas podrán ser operados por empresas privadas y/o de economía mixta.</p> <p>De acuerdo con lo anterior, los SBP tendrán las siguientes fuentes de financiación:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>* Administración Municipal: Se encargará de poner a disposición la infraestructura pùblica y recursos en la medida de sus posibilidades,</li> </ul>
<p>lo pertinente para promover la implementación del SBP.</p>	<p>necesarios para viabilizar la construcción y funcionamiento de los SBP.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gobierno Nacional: El gobierno nacional intervendrá acorde con lo establecido en el Plan Nacional de Desarrollo Ley 1955 de 2019 en su artículo 97 "OTRAS FUENTES DE FINANCIACIÓN PARA LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE".</li> <li>• Sector Privado: Concurrirán a su financiación los particulares que participen mediante un proceso de licitación pública para realizar u operar los SBP. De igual forma aquellos privados que deseen utilizar los SBP como herramientas publicitarias comerciales garantizando recursos para su funcionamiento. Los que en virtud de la responsabilidad social y empresarial tengan obligación de hacerlo.</li> </ul>	<p>municipales, estaciones de los sistemas integrados de transporte.</p> <p>G) Integrar el SBP al Plan de Movilidad Municipal.</p>	<p>las bicicletas prestadas a la ciudadanía, sobre el Sistema de Bicicletas Pùblicas y el comportamiento vial.</p>
<p><b>Artículo 6º. Obligaciones de las entidades territoriales.</b> Corresponde a la administración de turno de las entidades territoriales de distintos órdenes.</p> <p>A) Realizar campañas pedagógicas sobre el cuidado del medio ambiente, el cuidado de lo pùblico a fin de velar por el buen estado de las bicicletas prestadas a la ciudadanía, sobre el Sistema de Bicicletas Pùblicas y el comportamiento vial.</p> <p>B) Realizar estudios de demanda con una periodicidad no mayor a 6 meses con el fin de determinar el comportamiento de la misma y aumentar el número de bicicletas en cada cicloparqueadero de acuerdo a las necesidades que dicte este estudio.</p> <p>C) Realizar una revisión periódica del estado de las bicicletas y tomar las medidas acordes con esta revisión.</p> <p>D) Realizar mantenimiento a las ciclorrutas.</p> <p>E) Incluir en los planes de desarrollo municipales un aumento gradual de las ciclorrutas acorde a los estudios y la realidad de cada entidad territorial.</p> <p>F) Generar la interconexión entre las ciclorrutas en edificios e instituciones pùblicas como universidades, instituciones educativas, museos, bibliotecas, hospitales, alcaldías</p>	<p><b>Artículo 7º. Participación de las entidades territoriales.</b> Las entidades territoriales:</p> <p>A. Garantizarán la existencia de ciclorrutas en el Plan de Movilidad Municipal, propendiendo por un aumento gradual acorde a los estudios técnicos y realidades de cada ente territorial.</p> <p>B. Integrarán el SBP al Plan de Movilidad Municipal.</p> <p>C. Realizarán anualmente estudios de demanda, con el fin de determinar el comportamiento de la misma y aumentar el número de bicicletas en cada cicloparqueadero de acuerdo a las necesidades que dicte este estudio.</p> <p>D. Verificarán de manera periódica el estado de las ciclorrutas y de las bicicletas para garantizar el adecuado funcionamiento del sistema.</p> <p>E. Generarán la interconexión entre las ciclorrutas con instituciones pùblicas como universidades, instituciones educativas, museos, bibliotecas, hospitales, alcaldías municipales, estaciones de los sistemas integrados de transporte.</p> <p>F. Realizarán campañas pedagógicas sobre el cuidado del medio ambiente y el cuidado de lo pùblico a fin de velar por el buen estado de</p>	<p><b>Artículo 7º. Composición del SBP.</b> El Sistema de Bicicletas Pùblicas deberá contar como mínimo con las siguientes características:</p> <p>A) Densa red de cicloparqueaderos a través del área de cobertura, el promedio de la distancia de uno a otro deberá ajustarse de acuerdo a un estudio detallado supliendo demandas y usos específicos.</p> <p>B) Cicloparqueaderos en todas las zonas de transporte pùblico a fin de integrarlo con el sistema de la red de transporte, sin perjuicio de lo contenido en la Ley 1811 del 21 de octubre de 2016, artículo 4º.</p> <p>C) Cicloparqueaderos adecuados con buena iluminación y equipados de tal forma que garanticen una alta seguridad.</p> <p>D) Un sistema de seguridad que permita a los usuarios estacionar o sacar fácilmente las bicicletas en las estaciones.</p> <p>E) Un sistema de seguridad y de identificación que sirvan para determinar qué usuario tomó la bicicleta, en qué punto, y dónde la dejó.</p> <p>F) Monitoreo en tiempo real de la tasa de ocupación de las estaciones a través de comunicaciones inalámbricas y por medio de un servicio de paquete de datos o tecnologías similares. Servicio que deberá ser ofrecido a través de plataformas web, teléfonos móviles y/o terminales en el sitio.</p> <p>G) Deberá contar con un sistema de señalización de transporte de bicicletas distintivo y de fácil identificación.</p> <p>H) Registro de los afiliados al Sistema de Bicicletas Pùblico.</p> <p>I) Infraestructura exclusiva para el uso de la bicicleta, esta puede ser mediante carriles preferenciales para el uso de la bicicleta, o una franja compartida con vías peatonales o de la malla vial debidamente identificados y señalados como ciclorrutas.</p>	<p><b>Artículo 8º. Características del SBP.</b> El Sistema de Bicicletas Pùblico contará con las siguientes características mínimas:</p> <p>A) Red de cicloparqueaderos en el área de cobertura.</p> <p>B) Articulación del SBP con los demás sistemas de transporte pùblico.</p> <p>C) Cicloparqueaderos señalizados, seguros, visibles y accesibles.</p> <p>D) Sistema de identificación y afiliación de usuarios.</p> <p>E) Sistema de monitoreo integrado a la red de la Policía Nacional.</p> <p>F) Bicicletas durables, atractivas y utilitarias.</p> <p>G) Señalización adecuada en las ciclorrutas.</p> <p>H) Elementos de seguridad para los usuarios.</p> <p>I) Centro o Centros de información para la movilidad al ciudadano/biciclistas usuarios.</p> <p><b>Parágrafo.</b> Las anteriores características, no excluyen otras iniciativas o aportes que sugieran el Ministerio de Transporte, Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, Departamento Nacional de Planeación (DNP), Agencia Nacional de Seguridad Vial, la academia y otros grupos de interés.</p>

J) Centro o Centros de información para la movilidad al ciudadano/biciclistas.	
<b>Artículo 8°. Accesibilidad y afiliación.</b> El Sistema de Bicicletas Públicas será un servicio accesible a todos aquellos que se registren como usuarios y que cumplan con las condiciones, requisitos y obligaciones establecidas para hacer uso del mismo. El registro y afiliación por parte de los usuarios al Sistema de Bicicletas Públicas será durante un periodo de tiempo determinado, permitiendo el acceso y uso del mismo bajo las condiciones de operación establecidas en el contrato de uso del Sistema.	<b>Artículo 9°. Accesibilidad y afiliación.</b> El Sistema de Bicicletas Públicas será un servicio accesible a todos aquellos que se registren como usuarios y que cumplan con las condiciones, requisitos y obligaciones establecidas para hacer uso del mismo. El registro y afiliación por parte de los usuarios al Sistema de Bicicletas Públicas <u>se podrá realizar mediante las herramientas tecnológicas con las que cuente cada administración municipal (página web, plataformas, aplicativos móviles u otro tipo de tecnologías) o la que estime la guía emanada por parte del Ministerio de Transporte en conjunto con el Ministerio de las TIC para su implementación</u> , permitiendo el acceso y uso del mismo bajo las condiciones de operación establecidas en el contrato de uso del Sistema.
<b>Artículo 9°. Vigencia y derogatoria.</b> La presente ley rige a partir de su sanción y deroga todas aquellas normas que le resulten contrarias.	<b>Artículo 10°. Vigencia y derogatoria.</b> La presente ley rige a partir de su sanción y deroga todas aquellas normas que le resulten contrarias.

**IX. Impacto Fiscal**

De conformidad con lo presentado y dada la obligación del Estado de garantizar el derecho a un ambiente sano y con respecto al impacto fiscal que los proyectos de ley pudieran generar, la Corte ha dicho:

"Las obligaciones previstas en el artículo 7o de la Ley 819 de 2003 constituyen un parámetro de racionalidad legislativa, que está encaminado a cumplir propósitos constitucionalmente valiosos, entre ellos el orden de las finanzas públicas, la estabilidad macroeconómica y la aplicación efectiva de las leyes. Esto último en tanto un estudio previo de la compatibilidad entre el contenido del Proyecto de ley y las proyecciones de la política económica, disminuye el margen de incertidumbre respecto de la ejecución material de las previsiones legislativas. El mandato de adecuación entre la justificación de los proyectos de ley y la planeación de la política económica, empero, no puede comprenderse como un requisito de trámite para la aprobación de las iniciativas legislativas, cuyo cumplimiento recaiga exclusivamente en el Congreso. Ello en tanto (i) el Congreso carece de las instancias de evaluación técnica para determinar el impacto fiscal de cada proyecto, la determinación de las fuentes adicionales de financiación y la compatibilidad con el marco fiscal de mediano plazo; y (ii) aceptar una interpretación

de esta naturaleza constituiría una carga irrazonable para el Legislador y otorgaría un poder correlativo de veto al Ejecutivo, a través del Ministerio de Hacienda, respecto de la competencia del Congreso para hacer las leyes. Un poder de este carácter, que involucra una barrera en la función constitucional de producción normativa, se muestra incompatible con el balance entre los poderes públicos y el principio democrático. Si se considera dicho mandato como un mecanismo de racionalidad legislativa, su cumplimiento corresponde inicialmente al Ministerio de Hacienda y Crédito Público, una vez el Congreso ha valorado, mediante las herramientas que tiene a su alcance, la compatibilidad entre los gastos que genera la iniciativa legislativa y las proyecciones de la política económica trazada por el Gobierno. (...). El artículo 7o de la Ley 819/03 no puede interpretarse de modo tal que la falta de concurrencia del Ministerio de Hacienda y Crédito Público dentro del proceso legislativo, afecte la validez constitucional del trámite respectivo.

Como lo ha resaltado la Corte, si bien compete a los miembros del Congreso la responsabilidad de estimar y tomar en cuenta el esfuerzo fiscal que el proyecto bajo estudio puede implicar para el erario público, es claro que es el Poder Ejecutivo, y al interior de aquel el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, el que dispone de los elementos técnicos necesarios para valorar correctamente ese impacto, y a partir de ello, llegado el caso, demostrar a los miembros del órgano legislativo la inviabilidad financiera de la propuesta que se estudia.

Acorde a la realidad y conforme a lo presentado, aceptar que las condiciones establecidas en el artículo 7° de la Ley 819 de 2003 constituyen un requisito de trámite que le incumbe cumplir única y exclusivamente al 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. Es decir, el mencionado artículo debe interpretarse en el sentido de que su fin es obtener que las leyes que se dicen 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.

Finalmente, se debe tener en cuenta que el Proyecto de ley no representa esfuerzo fiscal significativo del Gobierno, toda vez que el contenido del mismo demanda a las entidades territoriales a que establezcan una política pública para el sistema público de bicicletas, lo que no implica mayores gastos para el gobierno central, por lo tanto esta iniciativa no representan sumas significativas de recaudo, por el contrario, su promoción puede redondear en mayores beneficios para el Estado y la sociedad.

**X. Bibliografía**

1. Ayuntamiento Barcelona. Recuperado el 6/02/2019. [En línea] <<http://ajuntament.barcelona.cat/bicicletas/servicios/la-bicicleta-p%C3%BAblica>>
2. Alcaldía Mayor de Bogotá. *Bajar de peso, el riesgo de infarto y el estrés, entre los beneficios que trae la bici.* Recuperado el 10/09/2020. [En línea] <https://bogota.gov.co/mi-ciudad/cultura-deporte-y-recreacion/beneficios-de-la-bicicleta-para-la-salud>
3. Banco Mundial (2017). *Movilidad.* Recuperado el 24/01/2019. [En línea] <[www.bancomundial.org/es/results/2017/12/01/mobility](http://www.bancomundial.org/es/results/2017/12/01/mobility)>

Por todas las consideraciones anteriores, y en cumplimiento con lo establecidos en la Ley 5 de 1992, solicitó a la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes dar Primer debate al Proyecto de Ley N° 091 de 2020 Cámara "Por medio del cual se presentan los lineamientos para la elaboración de la Política Pública del Sistema de Bicicletas Públicas (SBP) y se dictan otras disposiciones" con las modificaciones propuestas.



**WILMER LEAL PÉREZ**  
Representante a la Cámara  
Coordinador Ponente



**LEÓN FREDDY MUÑOZ LOPERA**  
Representante a la Cámara  
Ponente



**MÓNICA RAIGOZA MORALES**  
Representante a la Cámara  
Ponente

4. BBC de Londres. *Cuáles son las mejores ciudades de América Latina para andar en bicicleta.* [En línea] <[https://www.bbc.com/mundo/noticias/2016/04/160419\\_bicicleta\\_america\\_latina\\_paises\\_ciudades](https://www.bbc.com/mundo/noticias/2016/04/160419_bicicleta_america_latina_paises_ciudades)>
5. Barclays Cycle Hire London. Recuperado el 6/02/2019. [En línea] <https://freetoursbyfoot.com/barclays-cycle-hire-london/>
6. Bicing. *El nuevo servicio Bicing.* Recuperado el 6/02/2019. [En línea] [www.bicing.barcelona.es/nou-servi-bicing](http://www.bicing.barcelona.es/nou-servi-bicing)
7. Biblioteca Felipe Herrera del Banco Interamericano de Desarrollo. *Guía Para la Estructuración del Sistema de Bicicletas Compartidas.* [En línea] <<https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/Guia-para-la-estructuracion-de-sistemas-de-bicicletas-compartidas.pdf>>
8. Day Passes. *Short-term passes are perfect for tourists and visitors. Explore metro DC on two wheels!* Recuperado el 6/02/2019. Página oficial [En línea] [www.capitalbikeshare.com/pricing/day-passes](http://www.capitalbikeshare.com/pricing/day-passes)
9. Departamento Nacional de Planeación (2018). *CONPES 3918.* Recuperado el 25/01/2019. [En línea] <<https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ/C3%83micos/3918.pdf>>
10. Dr. Humberto Antonio Sierra Porto. 10 de Octubre de 2009. *Procedencia de pronunciamiento de fondo sobre norma declarada exequible.* Corte Constitucional. Sentencia C-443/09.
11. Dr. Jorge Iván Palacio Sentencia 16 de Julio de 2015. *Facultad Conferida al Ministerio del Ambiente, Para Definir las Bases de Depreciación de Recursos Naturales por Contaminación y Fijación de Tasas Retributivas y Compensatorias C-449/15.*
12. Dr. Marco Gerardo Monroy Cabra 14 de mayo de 2018. *Demanda de inconstitucionalidad contra los numerales 16 y 36 del artículo 5° de la ley 99 de 1993 Sentencia 462/08.*
13. Dr. Luis Guillermo Guerrero Pérez 20 de abril de 2017. *Justicia Ambiental y Control Ambiental Sentencia T-227/17.*
14. El Espectador. *Medellín y Bogotá, las ciudades con la peor calidad de aire en Colombia.* Recuperado el 23/11/2016 [En línea] <<https://www.elespectador.com/noticias/medio-ambiente/medellin-y-bogota-las-ciudades-con-la-peor-calidad-de-aire-en-colombia>>
15. IDEAM - Instituto de Hidrología, Meteorología y Estudios Ambientales. *Contaminación y Calidad Ambiental. Contaminación Atmosférica. Calidad del Aire.* Recuperado el 10/09/2020. [En línea] <http://www.ideam.gov.co/web/contaminacion-y-calidad-ambiental/calidad-del-aire>
16. Institute for Transportation & Development Policy (México). *Guía de Planeación del Sistema de Bicicletas Públicas.* Recuperado el 5/02/2019. [En línea] <<https://3qozaa3xybb499ein30lvc8-wpengine.netdna-ssl.com/wp-content/uploads/2013/12/Gu%C3%ADa-Bici-P%C3%BAblica-ITDP-Mexico.pdf>>
17. Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible. *Con la Nueva Agenda Urbana Colombia se encamina hacia el desarrollo sostenible de sus ciudades.* Recuperado el 25/01/2019. [En línea] <<https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ/C3%83micos/3918.pdf>>
18. Montezuma, R. (2015). *Sistemas Públicos de Bicicletas para América Latina. Guía práctica para implementación.* Bogotá, CAF: Fundación Ciudad Humana. Retrieved from <http://scioteca.caf.com/handle/123456789/745>
19. Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico. *Cycling Safety Summary and Conclusions,* recuperado el 10/09/2020, [En línea] <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/cycling-safety-roundtable-summary.pdf>
20. Organización Mundial de la Salud. *Actividad Física.* Recuperado el 10/09/2020. [En línea] <https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/physical-activity>
21. Respuesta emitida por el Ministerio de Ambiente a la solicitud de información MADS E- 2019-4176.
22. Revista Vial. (2015). *La bicicleta como eslabón clave para mejorar la movilidad urbana.* [En línea] Recuperado de: <<http://revistavial.com/la-bicicleta-como-eslabon-clave-para-mejorar-la-movilidad-urbana>>
23. Statista (2019). *Las ciudades latinoamericanas con peor tránsito.* [En línea] <https://es.statista.com/grafico/17001/las-ciudades-de-america-latina-con-mas-horas-perdidas-en-embotellamientos/>
24. Statista. *More Cyclists In A Country Means Fewer Fatal Crashes.* recuperado el 10/09/2020, [En línea] <https://www.statista.com/chart/3261/more-cyclists-in-a-country-means-fewer-fatal-crashes#:~:text=Both%20motorists%20and%20cyclists%20need,and%20the%20safety%20level%20improves>
25. Universidad de la Laguna. *Beneficios del uso de la bicicleta.* Recuperado el 10/09/2020. [En línea] [https://www3.gobiernodecanarias.org/sanidad/scs/content/eb746e4a-a9ce-11e3-87a8-b75a262b22d/ULL\\_Beneficios\\_Uso\\_Bicicleta.pdf](https://www3.gobiernodecanarias.org/sanidad/scs/content/eb746e4a-a9ce-11e3-87a8-b75a262b22d/ULL_Beneficios_Uso_Bicicleta.pdf)
26. We Forum. *Las mejores ciudades del mundo para ser ciclista.* [En línea] <<https://es.weforum.org/agenda/2019/06/estas-son-las-mejores-ciudades-del-mundo-para-ser-ciclista/>>

**XI. Proposición**

**TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE EN CÁMARA  
PROYECTO DE LEY N° 091 DE 2020 CÁMARA**

**"Por medio de la cual se establecen las pautas para la implementación del Sistema de Bicicletas Público y se dictan otras disposiciones".**

**El Congreso de la República de Colombia**

**DECRETA:**

**Artículo 1°. Objeto.** La presente ley tiene por objeto establecer los lineamientos generales para la formulación de la política pública sobre el Sistema de Bicicletas Público (SBP), para incentivar la movilidad activa, disminuir las emisiones de CO<sub>2</sub> y mejorar la salud pública. Conforme a los lineamientos de la Ley 1811 de 2016.

**Artículo 2°. Definiciones.** Para los efectos de esta ley se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

- **Bicicleta:** 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.

- **Bicicleta Eléctrica:** Bicicleta con pedaleo asistido: Bicicleta equipada con un motor auxiliar con potencia nominal continua no superior a 0,35 kW, que actúa como apoyo al esfuerzo muscular del conductor. Dicha potencia deberá disminuir progresivamente conforme se aumente la velocidad del vehículo y se suspenderá cuando el conductor deje de pedalear o el vehículo alcance una velocidad de 25 km/h, el peso nominal de una bicicleta asistida no deberá superar los 35 kg

- **Bicicleta Pública:** bicicleta concebida especialmente para trabajo pesado por múltiples viajes diarios, por parte de diversos usuarios y para estar mucho tiempo a la intemperie y expuesta a posibles accidentes, robos y acciones vandálicas. Por todo lo anterior, este tipo de bicicleta es más robusta, pesada (alrededor de 20 kilos) y posee elementos para graduar fácilmente la altura del asiento o sillín. Además, dispone de partes y elementos especiales para diferenciarla de los modelos convencionales, así como de sistemas de fijación (tuercas y tornillos) para llaves no convencionales. Para evitar el contacto voluntario o involuntario de algunas de sus partes con los usuarios, dispone de varios elementos plásticos de protección tanto en la parte frontal (dirección y cabezote) como en la parte trasera (guardabarros o embarraderas y tapa cadenas). En efecto, los cables de frenos, la cadena y los radios de la rueda trasera están cubiertos por grandes protectores plásticos. Pero además, estos elementos también se emplean para fijar anuncios comerciales o de imagen y marca del sistema. Dispone de un canasto o parrilla en la parte delantera para portar pequeños objetos, bolsas o maletines. En los sistemas automáticos las bicicletas poseen un elemento de anclaje y una identificación por medio de un tag o etiqueta de identificación por Radio Frecuencia (RFID, por su sigla en inglés). En unos pocos casos, la bicicleta dispone de un sistema de posicionamiento global GPS, debido a que este elemento puede elevar considerablemente su precio tanto en la adquisición como en la operación. Las que se pueden denominar como bicicletas de 4G, son eléctricas y disponen de una tableta con diversas aplicaciones para gestión del sistema.

- **Ciclorrutas o Bicicarril:** Vía o sección de la calzada destinada al tránsito de bicicletas en forma exclusiva. Vía o sección de la calzada destinada al tránsito de bicicletas en forma exclusiva.

- **Estación:** Es la unidad principal del SPB, desde la cual se gestiona el préstamo o el reintegro de una bicicleta pública. Está compuesta por un sistema de registro, préstamo y reintegro, y un punto o elemento de estacionamiento de las bicicletas. Los sistemas pueden ser manuales (punto informativo con un funcionario) o

automáticos (terminal, columna o tótem).

- **Identificación de Usuarios:** Un usuario del SBP será todo aquel que se encuentre afiliado y/o asociado al sistema por medio de un abonamiento de larga o corta duración. Esta identificación se logra por lo general por medio de la asignación de un código único que puede estar dentro de una tarjeta inteligente (con y sin contacto) que dispone de un chip, o por medio de un código manual que el usuario digitará en los teclados del terminal de la estación para solicitar una bicicleta. Este código puede ser permanente o puede ser asignado para cada solicitud por medio de un sistema de telefonía sobre todo a través de smartphones. Además de conocer el perfil de los usuarios, esta identificación busca lograr que estos respalden económicamente su responsabilidad por el uso de la bicicleta por medio de una fianza o garantía la cual, por lo general, se respalda por medio de la tarjeta de crédito del usuario.

- **Ente Gestor del SBP:** la planeación, puesta en funcionamiento y operación del sistema requiere de una fuerte unidad técnica que lidere el proceso y sea capaz de orientar las grandes decisiones sobre el tipo de sistema o formas de operación y financiamiento. El ente gestor debe ser una unidad con una fuerte capacidad técnica para orientar y monitorear a los diversos actores (públicos o privados) implicados en las diferentes etapas de un SPB. Es indispensable que este ente tenga una muy fuerte articulación con la unidad de la municipalidad encargada del transporte, urbanismo en general y en movilidad no motorizada en particular.

- **Sistema Público de Bicicletas o Sistema de Bicicletas Públicas (SBP):** red de préstamo temporal de bicicletas a disposición total del público dentro de un espacio predeterminado; pueden ser utilizadas por abonados permanentes o temporales, a partir de un número amplio de estaciones. Estas permiten tomar y retornar bicicletas, en cualquiera de sus ubicaciones, para usarlas en viajes y tiempos cortos durante la mayor parte del día y del año. Por lo general, los SPB buscan un número alto de usos diarios, los cuales se promueven con la gratuidad de los primeros 30, 45 o 60 minutos. Los viajes largos son desincentivados por medio de cobros altos y crecientes por el tiempo adicional.

- **Transporte Sostenible:** Conjunto de procesos que tienen como finalidad el desplazamiento y comunicación, que logra una mejor integración de la economía y responde a la necesidad de movilidad respetando el medio ambiente y mejorando la equidad social, la salud, y la resiliencia de las ciudades.

- **Zonas de implementación del Sistema:** áreas geográficas definidas por la entidad territorial, dentro de las cuales se implementarán las cicloestaciones, cicloparqueaderos, ciclorrutas, ciclovías y los centros de atención del Sistema de Bicicletas Públicas.

- **Movilidad Activa:** Es la capacidad que tiene el ser humano para desplazarse usando el cuerpo, ya sea caminando u otros medios de transporte que aprovechen al ser humano como motor.

**Artículo 3°. Principios del SBP.** La formulación, implementación, seguimiento y evaluación del Sistema de Bicicletas Público (SBP), estarán orientados por los siguientes principios:

- **Accesibilidad.** Garantizar a todo ciudadano, independientemente de sus limitaciones físicas y cognitivas, el uso de los Sistemas de Bicicletas Públicas y toda su infraestructura.
- **Corresponsabilidad.** Promover acciones conjuntas entre el Estado, las entidades territoriales, ciclistas y usuarios de otros medios de transporte, con el fin de asumir una corresponsabilidad en torno al uso de los SBP y mejorar la movilidad.
- **Crecimiento Sostenible.** Garantizar que a través del uso de la bicicleta exista una relación recíproca con el desarrollo, el mejoramiento de la movilidad, la estructura económica de las entidades territoriales, el fomento

de la salud pública y el cuidado del medio ambiente.

- **Igualdad.** Dentro de los SBP todos sus usuarios contarán con los mismos derechos y obligaciones.
- **Integración multimodal.** Promover la articulación entre todos los medios de transporte público disponibles en la ciudad, facilitando el acceso, la cobertura y la complementariedad de los ciclistas en la movilidad urbana activa.
- **Asequibilidad.** Garantizar a todos los ciudadanos la posibilidad de contar con los medios para elegir la bicicleta como medio de transporte.
- **Participación.** Reconocer a los usuarios de los SBP como actores activos en el mejoramiento de la movilidad territorial y el fomento del uso de la bicicleta como medio de transporte público.
- **Planificación.** Acompañar en el marco de la Política Nacional de Movilidad Urbana y Regional a las entidades territoriales en los procesos de planeación, implementación, organización y evaluación de los SBP.
- **Transversalidad y concurrencia.** Implementar en forma conjunta y articulada entre las entidades de carácter Nacional, Departamental y Local, los Sistemas de Bicicletas Públicas, aportando a estos en el marco de sus respectivas competencias, y garantizando el compromiso de todos los sectores administrativos de gobierno, de manera que el uso de la bicicleta y la movilidad activa sean desarrollados tal y como se expone en la Política Nacional de Movilidad Urbana y Regional.

**Artículo 4° Lineamientos de Implementación:**

Las entidades territoriales desplegarán las acciones que se requieran para la implementación del Sistema de Bicicletas Público, observando los siguientes lineamientos:

- A. Generar intercambio modal y desincentivar el uso del automóvil particular para desplazamientos cortos.
- B. Estimular una movilidad limpia y sostenible, amigable con el medio ambiente, la salud de los ciudadanos y la gratuidad del servicio.
- C. Integrar acciones a nivel sectorial o interinstitucional que estén relacionadas con el uso de bicicletas públicas para la movilización de ciudadanos en las vías y espacios públicos.
- D. Generar pedagogía en los usuarios del Sistema Bicicletas Públicas sobre el uso y sentido de pertenencia con lo público, el ambiente y el manejo en las ciclorrutas.

**Artículo 5°. Implementación del SBP.** A partir de la entrada en vigencia de la presente ley y conforme al respectivo estudio técnico de viabilidad, las autoridades locales que cuenten con Plan de Ordenamiento Territorial conforme al artículo 9 de la Ley 388 de 1997, podrán implementar los SBP acorde con lo establecido en la presente ley y los lineamientos metodológicos señalados por el Ministerio de Transporte y el Departamento Nacional de Planeación (DNP).

**Parágrafo 1°.** Las entidades territoriales con menos de 100.000 habitantes que cumplan con los requerimientos establecidos en la presente ley, cuenten con capacidad económica y sus particularidades lo requieran, podrán implementar un SBP.

**Parágrafo 2°.** Para cumplir lo contemplado en este artículo, las Secretarías de Tránsito y Transporte, movilidad o quien haga sus veces, deberán llevar a cabo de forma detallada y rigurosa, el estudio técnico, económico y jurídico que demuestre la viabilidad requerida para la implementación del SBP.

**Parágrafo 3°.** Los municipios mencionados en el presente artículo, deberán implementar las disposiciones en un término de 3 años contados a partir de la promulgación de la presente ley.

**Parágrafo Transitorio.** Las entidades territoriales que cuentan con un Sistema de Bicicletas Públicas, deberán en un término no superior a 6 meses adaptar esta ley al sistema que opera en la respectiva entidad territorial.

**Artículo 6°. Regulación.** De manera armónica y respetando la descentralización y la autonomía territorial, el

Ministerio de Transporte en conjunto con el Departamento Nacional de Planeación (DNP), brindarán el apoyo técnico a las entidades territoriales en un plazo no mayor a un año (1), posterior a la fecha de promulgación de la presente ley, para establecer los lineamientos por los cuales se regirá la implementación del SBP en los municipios mencionados en el artículo 5° de la presente ley.

De igual forma, definirán las pautas para la realización de los estudios técnicos requeridos, de acuerdo con lo establecido en la Política Nacional de Movilidad Urbana y Regional (Conpes 3991).

**Artículo 7°. Financiación del SBP.** La financiación del Sistema de Bicicletas Público será acorde con los recursos de cada entidad territorial, igualmente podrá recibir donaciones y aportes del sector privado. Con el fin de garantizar su sustentabilidad, estos sistemas podrán ser operados por empresas privadas y/o de economía mixta.

De acuerdo con lo anterior, los SBP tendrán las siguientes fuentes de financiación:

- **Administración Municipal:** Se encargará de poner a disposición la infraestructura pública y recursos en la medida de sus posibilidades, necesarios para viabilizar la construcción y funcionamiento de los SBP.
- **Gobierno Nacional:** El gobierno nacional intervendrá acorde con lo establecido en el Plan Nacional de Desarrollo Ley 1955 de 2019 en su artículo 97 "OTRAS FUENTES DE FINANCIACIÓN PARA LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE".
- **Sector Privado:** Concurrirán a su financiación los particulares que participen mediante un proceso de licitación pública para realizar u operar los SBP. De igual forma aquellos privados que deseen utilizar los SBP como herramientas publicitarias comerciales garantizando recursos para su funcionamiento. Los que en virtud de la responsabilidad social y empresarial tengan obligación de hacerlo.

**Artículo 8°. Participación de las entidades territoriales.** Las entidades territoriales:

- A. Garantizarán la existencia de ciclorrutas en el Plan de Movilidad Municipal, propendiendo por un aumento gradual acorde a los estudios técnicos y realidades de cada ente territorial.
- B. Integrarán el SBP al Plan de Movilidad Municipal.
- C. Realizarán anualmente estudios de demanda, con el fin de determinar el comportamiento de la misma y aumentar el número de bicicletas en cada cicloparqueadero de acuerdo a las necesidades que dicte este estudio.
- D. Verificarán de manera periódica el estado de las ciclorrutas y de las bicicletas para garantizar el adecuado funcionamiento del sistema.
- E. Generarán la interconexión entre las ciclorrutas con instituciones públicas como universidades, instituciones educativas, museos, bibliotecas, hospitales, alcaldías municipales, estaciones de los sistemas integrados de transporte.
- F. Realizarán campañas pedagógicas sobre el cuidado del medio ambiente y el cuidado de lo público a fin de velar por el buen estado de las bicicletas prestadas a la ciudadanía, sobre el Sistema de Bicicletas Públicas y el comportamiento vial.

**Artículo 9°. Características del SBP.** EL Sistema de Bicicletas Público contará con las siguientes características mínimas:

- A. Red de cicloparqueaderos en el área de cobertura.
- B. Articulación del SBP con los demás sistemas de transporte público.
- C. Cicloparqueaderos señalizados, seguros, visibles y accesibles.
- D. Sistema de identificación y afiliación de usuarios.
- E. Sistema de monitoreo integrado a la red de la Policía Nacional.
- F. Bicicletas durables, atractivas y utilitarias.

- G. Señalización adecuada en las ciclorrutas.
- H. Elementos de seguridad para los usuarios.
- I. Centro o Centros de información para la movilidad al ciudadano/biciclistas.

**Parágrafo.** Las anteriores características, no excluyen otras iniciativas o aportes que sugieran el Ministerio de Transporte, Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, Departamento Nacional de Planeación (DNP), Agencia Nacional de Seguridad Vial, la academia y otros grupos de interés.

**Artículo 10°. Accesibilidad y afiliación.** El Sistema de Bicicletas Públicas será un servicio accesible a todos aquellos que se registren como usuarios y que cumplan con las condiciones, requisitos y obligaciones establecidas para hacer uso del mismo.

El registro y afiliación por parte de los bicisuarios al Sistema de Bicicletas Públicas se podrá realizar mediante las herramientas tecnológicas con las que cuente cada administración municipal (página web, plataformas, aplicativos móviles u otro tipo de tecnologías) o la que estime la guía emanada por parte del Ministerio de Transporte en conjunto con el Ministerio de las TIC para su implementación, permitiendo el acceso y uso del mismo bajo las condiciones de operación establecidas en el contrato de uso del Sistema.

**Artículo 11°. Vigencia y derogatoria.** La presente ley rige a partir de su sanción y deroga todas aquellas normas que le resulten contrarias.



**WILMER LEAL PÉREZ**  
Representante a la Cámara  
Coordinador Ponente



**LEÓN FREDDY MUÑOZ LOPERA**  
Representante a la Cámara  
Ponente



**MÓNICA RAIGOZA MORALES**  
Representante a la Cámara  
Ponente

## COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE

### SUSTANCIACIÓN

#### INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE

Bogotá D.C., 15 de octubre de 2020

En la fecha fue recibido el informe de ponencia para primer debate al **Proyecto de Ley No. 091 DE 2020 CÁMARA "POR MEDIO DEL CUAL SE PRESENTAN LOS LINEAMIENTOS PARA LA ELABORACIÓN DE LA POLÍTICA PÚBLICA DEL SISTEMA DE BICICLETAS PÚBLICO (SBP) Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"**.

Dicha ponencia fue firmada por los **Honorables Representantes WILMER LEAL (Coordinador Ponente), LEÓN FREDDY MUÑOZ, MÓNICA RAIGOZA.**

Mediante Nota Interna No. C.S.C.P. 3.6 – 776 / del 15 de octubre de 2020, se solicita la publicación en la Gaceta del Congreso de la República.



**DIANA MARCELA MORALES ROJAS**  
Secretaría General

## PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 208 DE 2020 CÁMARA

*por medio de la cual se reglamenta el artículo 196 de la Ley 1955 de 2019, se toman medidas para fortalecer las medidas que promueven el empleo juvenil y se dictan otras disposiciones.*

**PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 208 DE 2020 CÁMARA**  
*"Por medio de la cual se reglamenta el artículo 196 de la Ley 1955 de 2019, se toman medidas para fortalecer las medidas que promueven el empleo juvenil y se dictan otras disposiciones".*

Honorable presidente: En cumplimiento del honroso encargo impartido, y en cumplimiento del mandato constitucional y de lo dispuesto por la Ley 5 de 1992, por la cual se expide el reglamento del Congreso, nos permitimos rendir informe de ponencia para primer debate a la Comisión III de la Honorable Cámara de Representantes **PROYECTO DE LEY NÚMERO 208 DE 2020 CÁMARA "Por medio de la cual se reglamenta el artículo 196 de la Ley 1955 de 2019, se toman medidas para fortalecer las medidas que promueven el empleo juvenil y se dictan otras disposiciones"**.

1. Antecedentes
2. Competencia
3. Objeto y justificación del proyecto
4. Consideraciones y Marco Jurídico
5. Pliego de modificaciones
6. Declaración de impedimentos al tenor de la ley 2003 de 2019.
7. Proposición

### 1. ANTECEDENTES

El Proyecto de ley fue radicado el 22 de Julio de 2020 en la Secretaría General de la Cámara de Representantes, por iniciativa del Honorable Representante Víctor Manuel Ortiz Joya.

La Mesa Directiva de la Comisión III, mediante oficio de 21 de septiembre de 2020, designó como ponentes para elaborar la ponencia para primer debate a los Honorables Representantes:

- Víctor Manuel Ortiz Joya
- Gilberto Betancourt Pérez

### 2. COMPETENCIA.

El proyecto de ley está en consonancia con los artículos 154, 157 y 158 de la Constitución Política referentes a su origen, competencia, formalidades de publicidad y unidad de materia.

Así mismo, está en línea con lo establecido en el artículo 140, numeral 1 de la Ley 5ª de 1992, ya que se trata de una iniciativa legislativa presentada por Senadores y Representantes a la Cámara.

### 3. OBJETO Y JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO

El proyecto de ley en su exposición de motivos señala lo siguiente:

#### Objeto:

*"Este proyecto busca el fortalecimiento de las medidas del sector público para combatir el desempleo juvenil, se reglamenta el artículo 196 de la Ley 1955 de 2019 y busca aumentar el número de jóvenes dentro del sector público de Colombia."*

#### Justificación:

De la exposición de motivos se colige que con este proyecto de ley se pretende "autorizar al sector público para que participe activamente en las políticas para combatir el desempleo juvenil, cree la Planta Temporal de Primer Empleo como el 10% de las Plantas Temporales de entidades públicas, avance en el reconocimiento de los estudiantes con mejores puntajes en las pruebas organizadas por el ICFES, valide la experiencia de voluntariado de gestión del riego como experiencia laboral, estipule un mínimo para el monto que gasten las entidades públicas en contratos de prestación de servicios con personas naturales para personas que no cuenten con experiencia.

Se presentan datos importantes a tener en cuenta como justificación de este proyecto así:

Según un reciente estudio de Fedesarrollo el desempleo juvenil sigue siendo un problema central dentro de la agenda política mundial, dado que sus tasas son más altas que la presentadas para la población adulta. Adicionalmente, según la literatura experta en el tema, su permanencia promueve la erosión de la cohesión social, se convierte en un fomento de la criminalidad, tiene relación directa sobre una menor probabilidad de encontrar trabajo y menores salarios en el futuro, y podría perjudicar la sostenibilidad del gasto social, en salud y pensión especialmente, en los países donde la población está envejeciendo rápidamente.

Así lo manifiesta el estudio:

*El desempleo juvenil se posiciona actualmente como uno de los temas más preocupantes dentro de la agenda de los países. La literatura ha demostrado que altas tasas de desempleo tienen consecuencias económicas y sociales, que incluyen la erosión de la cohesión social y el fomento de la criminalidad. Adicionalmente, se ha encontrado que largos periodos de desempleo implican una menor probabilidad de encontrar trabajo y menores salarios en el futuro. Finalmente, el desempleo juvenil elevado podría perjudicar la sostenibilidad del gasto social en los países donde la población está envejeciendo rápidamente, al aumentar la relación de dependencia definida por el número de personas mayores que deben ser sostenidas por los adultos que trabajan.*

De acuerdo con cifras de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), los jóvenes se enfrentan a una serie de retos al ingresar al mercado laboral. Por una parte, las tasas de desempleo juveniles son más altas que la de los adultos, situación generalizada en todas las regiones. Además del reto de vincularse a un trabajo, la calidad del mismo es un problema importante debido a que los jóvenes ingresan en mayor medida al sector informal. Como resultado, la falta de protección legal y económica se refleja en altos índices de pobreza en la población joven<sup>1</sup>.

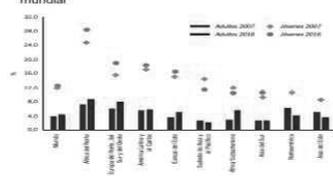
Si analizamos la tasa global de participación (TGP) según datos de la OIT evidenciamos que el desempleo juvenil es un problema global, presente y creciente en el mundo:

De acuerdo con las estadísticas de la OIT, en los últimos veinte años se ha observado a nivel mundial una tendencia decreciente de la tasa global de participación (TGP), particularmente en la población joven (entre 15 y 29 años). De hecho, entre 1997 y 2017 la TGP juvenil cayó 6,7 puntos porcentuales (pps), mientras que la de los adultos (entre 30 y 64 años) se redujo únicamente en 0,9 pps. Cuando se analizan las cifras en términos de la fuerza de trabajo total disponible (mayores de 15 años), la participación decreciente de los jóvenes en el mercado laboral es evidente: en 1997 las personas en la cohorte entre 15 y 29 años representaban un 36,4% de la fuerza total y en 2017 se estima que esta proporción bajó a 28,8%.

(...) existe una proporción importante de jóvenes que no participa en la fuerza laboral porque no están empleados y no cursan estudios ni reciben capacitación (21,8% a nivel mundial en 2017 según la OIT)<sup>2</sup>.

Ahora si se analiza por regiones Latinoamérica y el Caribe es uno del centro de preocupación, dado que después de África es la segunda región con más desempleo juvenil.

Gráfico 1. Tasas de desempleo juvenil y de adultos a nivel mundial



Fuente: Tendencias Mundiales del Empleo Juvenil 2017 - OIT.

A nivel mundial los jóvenes son más vulnerables al desempleo que los adultos, aunque existe una heterogeneidad considerable entre las regiones. Particularmente, en África del Norte la tasa de desempleo juvenil es 20,1 pps superior a la de los adultos y afecta al 29,0% de la población joven. La segunda región con la mayor brecha es América Latina y el Caribe, donde actualmente el 18,7% de los jóvenes se encuentran desempleados, porcentaje que es superior en 12,8 pps al de los adultos.

<sup>1</sup> FEDESARROLLO. Informe Mensual del Mercado Laboral. Disponible en Internet: <https://www.fedesarrollo.org.co/sites/default/files/11minoviembre2017web.pdf>

<sup>2</sup> Ibid. 1

En contraste, en África Subsahariana el desempleo juvenil afecta al 11,0% de la población y está por encima del desempleo de los adultos en solo 5,2 pps<sup>3</sup>.

Frente al caso Colombia, es importante mencionar el más reciente estudio elaborado sobre empleo juvenil por la Universidad Libre con las cifras del Departamento Administrativo Nacional de Estadística (Dane) y el Ministerio de Trabajo, según el cual en Colombia existen cerca de 3.400.000 jóvenes sin empleo. Adicionalmente, los jóvenes con estudios profesionales son los que más se demoran en encontrar empleo con 31 semanas, lo que demuestra que el empleo para jóvenes es precario y escaso:

En 2018 la Universidad Libre preparó un análisis de datos con cifras del Departamento Administrativo Nacional de Estadística (Dane) y el Ministerio de Trabajo, las cuales arrojaron un preocupante panorama de desempleo juvenil en Colombia. Según cifras del Dane, cerca de 3.400.000 jóvenes no tienen un empleo. En Colombia hay 12.768.157 personas (27% de la población) entre los 18 y 28 años. El 42% de esta población no registra actividad económica.

De acuerdo al análisis de la Universidad Libre, la cobertura en educación superior ha mejorado. En América Latina los adolescentes entre 14 y 24 años que asisten a una universidad pasaron del 21% en el 2000 a 43% en 2017, según cifras del Banco Mundial. Sin embargo, en el país los jóvenes con estudios profesionales son los que más se demoran en encontrar empleo con 31 semanas; seguidos por los técnicos (27 semanas) y los bachilleres (22).

En el total nacional, el número de desocupados de hombres jóvenes fue de 13,7% y para las mujeres de 23%. En el mismo tiempo, la cifra de población joven que está económicamente inactiva, fue de 42,1%. En el trimestre diciembre 2016 a febrero 2017, está cayó a 41,4%.

Por salarios, los adolescentes de la región de Antioquia, el Eje Cafetero, Huila y Tolima (centro-occidente del país), en promedio, en su primer empleo, ganan \$1 millón 600 mil, de acuerdo al estudio Saber para Decidir, que también publicó recientemente el DANE. Otra es la historia si es tecnológico, pues en la misma zona el promedio tiene un sueldo de referencia en \$1 millón 80 mil y si es técnico de \$1 millón. Mientras que las cifras nacionales indicaron que para los recién graduados de la universidad está en \$1 millón 700 mil; para tecnólogos, \$1 millón 100 mil; y técnicos, \$1 millón.

Bogotá sigue siendo la ciudad mejor paga y rentable para los recién graduados, pues ganan en promedio \$2 millones. No obstante, las cifras de desempleo juvenil en la ciudad son preocupantes. El nivel de desocupación de los adolescentes está sobre el 18%, según la Secretaría Distrital de Planeación<sup>4</sup>

4. CONSIDERACIONES Y MARCO JURÍDICO

<sup>3</sup> Ibid 2.

<sup>4</sup> UNIVERSIDAD LIBRE. La Universidad Libre revela preocupante radiografía del desempleo juvenil en Colombia. Disponible en Internet: <http://www.unilibre.edu.co/bogota/ul/noticias/noticias-universitarias/3548-la-universidad-libre-revela-preocupante-radiografia-del-desempleo-juvenil-en-colombia>

Al hablar del marco jurídico, en la exposición de motivos encontramos que el autor del proyecto hace la siguiente referencia normativa: "existen antecedentes legislativos y normativos que soportan este proyecto de ley. En los últimos años se ha venido trabajando con fuerza en combatir el desempleo juvenil, para esto es de recordar dos antecedentes importantes en esta materia, primero la Ley 1429 de 2010 o "Ley de Primer Empleo" y segundo, la Ley 1780 de 2016 o "Ley Pro Joven".

Desde 2010 la Ley 1429 de 2010 o "Ley de Primer Empleo" ha promovido la formalización y la generación de empleo de calidad en el país, con el fin de generar incentivos a la formalización en las etapas iniciales de la creación de empresas, garantizando un esfuerzo del sector privado para combatir la informalidad laboral; haciendo que aumenten los beneficios y disminuyan los costos de formalizarse."

A estas normas citadas, debe incluirse el decreto presidencial 2365 de 2019 que adiciona un capítulo al decreto 1083 de 2015 Reglamentario Único del Sector de Función Pública, en lo relacionado con el ingreso de los jóvenes al servicio público.

Este decreto contiene algunas de las regulaciones que el presente proyecto de ley pretende legislar, por ello se proponen algunos cambios en el articulado inicial, con el fin de armonizar estas normas.

En análisis del autor del proyecto de ley, a pesar de la legislación existente y vigente, "siguen persistiendo dos males para el país, la informalidad y el desempleo juvenil, dentro de las razones analizadas se cree a los pocos incentivos que existen para los jóvenes dentro del sector público, aunque hoy llegue a la pequeña suma de 1.200.000 de trabajadores públicos."

5. PLIEGO DE MODIFICACIONES

De acuerdo con el análisis realizado y ajustes necesarios que surgieron, el pliego de modificaciones es el siguiente:

TEXTO ORIGINAL	TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE
<b>Artículo 1. Objeto.</b> La presente ley tiene por objeto el fortalecimiento de las medidas del sector público para combatir el desempleo juvenil, se reglamenta el artículo 196 de la Ley 1955 de 2019 y buscar aumentar el número de jóvenes dentro del sector público de Colombia.	Igual.
<b>Artículo 2. Jóvenes que no tengan experiencia.</b> Para la aplicación las medidas de las habla el artículo 196 de la Ley 1955 de 2019 se entenderá por jóvenes sin	Igual

experiencia, las personas de dieciocho (18) a veintiocho (28) años, egresados de programas de educación técnico, tecnológico y profesionales que no puedan acreditar más de doce (12) meses de experiencia específica en su campo de saber.	
<b>Artículo 3. Modificación de los Manuales de Funciones.</b> Para dar cumplimiento al parágrafo 1 del artículo 196 de la Ley 1955 de 2019, las entidades públicas deberán en los cuatro (4) tres (03) años siguientes adecuar sus manuales de funciones y competencias laborales para permitir el nombramiento de jóvenes entre los 18 y 28 años graduados y que no tengan experiencia, o para determinar las equivalencias que corresponda, siempre y cuando cumplan con los requisitos del cargo. <b>Parágrafo 2.</b> Para el cumplimiento de este artículo se tendrán en cuenta las disposiciones previstas en la Ley 909 del 2004.	Se le hizo una modificación en el sentido de bajarle el término de 04 a 03 años, para que las entidades adecuen sus manuales.
<b>Artículo 4. Empleo en Planta Temporal.</b> Cuando se vayan a proveer empleos de una planta temporal ya existente, y se haya agotado el procedimiento establecido en los artículos 2.2.1.2.6 y 2.2.5.3.5 del Decreto 1 083 de 2015 respecto de su provisión, respectivamente, en condiciones de igualdad se deberá dar prelación a los jóvenes entre 18 y 28 años, que cumplan con los requisitos para su desempeño. Adicionalmente las Plantas Temporales existentes tendrán dos (2) años para adecuar sus manuales de funciones y competencias laborales para permitir el nombramiento de jóvenes entre los 18 y 28 años graduados y que no tengan experiencia, para poder dar cumplimiento al parágrafo 2 de la Ley 1955 de 2019. El Departamento Administrativo de la Función Pública, o quien haga sus veces, reglamentará la materia.	Igual.
<b>Artículo 5. Contratos de prestación de servicios de entidades públicas con personas naturales.</b> Las entidades públicas que establezcan un vínculo con personas naturales por medio de contratos de prestación de servicios deberán garantizar que al menos un diez por ciento (10%) del número de contratos de este tipo que se ejecuten en este tipo de servicios no	Igual

<table border="1"> <tr> <td data-bbox="159 407 462 466"> <p>requieran experiencia profesional, con el fin de que puedan ser provistos con jóvenes recién egresados de programas técnicos, tecnológicos y profesionales.</p> </td> <td data-bbox="462 407 787 466"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="159 479 462 685"> <p><b>Artículo 6. Empleos en Provisionalidad.</b> Cuando se presenten vacancias definitivas en los empleos de carrera administrativa, los cuales se vayan a proveer transitoriamente a través de un nombramiento provisional, se deberá dar prelación a los jóvenes entre 18 y 28 años sin experiencia, que cumplan con los requisitos para su desempeño, siempre y cuando se haya agotado el derecho preferencial de encargo. Cada vigencia el <u>Departamento Administrativo de la Función Pública DAFP</u> informará el número de provisionales que fueron vinculados siendo jóvenes sin experiencia.</p> </td> <td data-bbox="462 479 787 685"> <p>Se le hizo una modificación, en el sentido de aclarar que es el departamento Administrativo de la Función Pública DAFP quien informará el número de provisionales que fueron vinculados siendo jóvenes sin experiencia.</p> </td> </tr> <tr> <td data-bbox="159 685 462 955"> <p><b>Artículo 7. Portal de Emprendimiento. Campañas de socialización y promoción de los programas de emprendimiento joven</b> El Ministerio de Educación, el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo y las Instituciones de Educación Superior acreditadas por el Ministerio de Educación, deberán realizar campañas de socialización de los programas de emprendimiento joven que ofrecen las autoridades nacionales y locales para los jóvenes del país. Adicionalmente las Instituciones de Educación Superior deberán contar con un Centro de Emprendimiento accesible a todos sus estudiantes, donde se les brinda la información y asesoría a los jóvenes sobre las posibilidades de emprender. El Ministerio de Educación, o quien haga sus veces, reglamentará la materia.</p> </td> <td data-bbox="462 685 787 955"> <p>Se le hizo una modificación al título del artículo, el cual quedo de la siguiente manera: <b>"Campañas de socialización y promoción de los programas de emprendimiento joven"</b></p> </td> </tr> <tr> <td data-bbox="159 955 462 1045"> <p><b>Artículo 8. Promoción.</b> La dirección del sistema de juventud Colombia Joven, diseñará campañas pedagógicas y publicitarias para socializar los beneficios de la presente ley.</p> </td> <td data-bbox="462 955 787 1045"> <p>Igual</p> </td> </tr> <tr> <td data-bbox="159 1045 462 1110"> <p><b>Artículo 9. Vigencia y derogatorias.</b> La presente ley rige a partir de su publicación y deroga todas las normas que le sean contrarias.</p> </td> <td data-bbox="462 1045 787 1110"> <p>Igual</p> </td> </tr> </table>	<p>requieran experiencia profesional, con el fin de que puedan ser provistos con jóvenes recién egresados de programas técnicos, tecnológicos y profesionales.</p>		<p><b>Artículo 6. Empleos en Provisionalidad.</b> Cuando se presenten vacancias definitivas en los empleos de carrera administrativa, los cuales se vayan a proveer transitoriamente a través de un nombramiento provisional, se deberá dar prelación a los jóvenes entre 18 y 28 años sin experiencia, que cumplan con los requisitos para su desempeño, siempre y cuando se haya agotado el derecho preferencial de encargo. Cada vigencia el <u>Departamento Administrativo de la Función Pública DAFP</u> informará el número de provisionales que fueron vinculados siendo jóvenes sin experiencia.</p>	<p>Se le hizo una modificación, en el sentido de aclarar que es el departamento Administrativo de la Función Pública DAFP quien informará el número de provisionales que fueron vinculados siendo jóvenes sin experiencia.</p>	<p><b>Artículo 7. Portal de Emprendimiento. Campañas de socialización y promoción de los programas de emprendimiento joven</b> El Ministerio de Educación, el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo y las Instituciones de Educación Superior acreditadas por el Ministerio de Educación, deberán realizar campañas de socialización de los programas de emprendimiento joven que ofrecen las autoridades nacionales y locales para los jóvenes del país. Adicionalmente las Instituciones de Educación Superior deberán contar con un Centro de Emprendimiento accesible a todos sus estudiantes, donde se les brinda la información y asesoría a los jóvenes sobre las posibilidades de emprender. El Ministerio de Educación, o quien haga sus veces, reglamentará la materia.</p>	<p>Se le hizo una modificación al título del artículo, el cual quedo de la siguiente manera: <b>"Campañas de socialización y promoción de los programas de emprendimiento joven"</b></p>	<p><b>Artículo 8. Promoción.</b> La dirección del sistema de juventud Colombia Joven, diseñará campañas pedagógicas y publicitarias para socializar los beneficios de la presente ley.</p>	<p>Igual</p>	<p><b>Artículo 9. Vigencia y derogatorias.</b> La presente ley rige a partir de su publicación y deroga todas las normas que le sean contrarias.</p>	<p>Igual</p>	<p><b>6. DECLARACIÓN DE IMPEDIMENTOS</b></p> <p>En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 291 de la Ley 5 de 1992 y de la ley 2003 de 2019, se advierte que no existen circunstancias o eventos que puedan generar un conflicto de interés para la discusión y votación del proyecto según artículo 286 de la misma Ley. Lo anterior, de cualquier forma, no es óbice para que quien así lo tenga a bien lo declare habiéndolo encontrado.</p> <p><b>7. PROPOSICIÓN</b></p> <p>Con fundamento en las razones expuestas, nos permitimos rendir PONENTIA POSITIVA y en consecuencia solicitarles a los miembros de la Comisión III constitucional de la Cámara de Representantes DAR PRIMER DEBATE al Proyecto de Ley No. 208 de 2020 Cámara <i>"Por medio de la cual se reglamenta el artículo 196 de la Ley 1955 de 2019, se toman medidas para fortalecer las medidas que promueven el empleo juvenil y se dictan otras disposiciones"</i>.</p> <p>De los honorables congresistas:</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;">   <b>VICTOR MANUEL ORTIZ JOYA</b>                      Coordinador                 </div> <div style="text-align: center;">   <b>BAYARDO GILBERTO BETANCOURT PÉREZ</b>                      Ponente                 </div> </div>
<p>requieran experiencia profesional, con el fin de que puedan ser provistos con jóvenes recién egresados de programas técnicos, tecnológicos y profesionales.</p>											
<p><b>Artículo 6. Empleos en Provisionalidad.</b> Cuando se presenten vacancias definitivas en los empleos de carrera administrativa, los cuales se vayan a proveer transitoriamente a través de un nombramiento provisional, se deberá dar prelación a los jóvenes entre 18 y 28 años sin experiencia, que cumplan con los requisitos para su desempeño, siempre y cuando se haya agotado el derecho preferencial de encargo. Cada vigencia el <u>Departamento Administrativo de la Función Pública DAFP</u> informará el número de provisionales que fueron vinculados siendo jóvenes sin experiencia.</p>	<p>Se le hizo una modificación, en el sentido de aclarar que es el departamento Administrativo de la Función Pública DAFP quien informará el número de provisionales que fueron vinculados siendo jóvenes sin experiencia.</p>										
<p><b>Artículo 7. Portal de Emprendimiento. Campañas de socialización y promoción de los programas de emprendimiento joven</b> El Ministerio de Educación, el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo y las Instituciones de Educación Superior acreditadas por el Ministerio de Educación, deberán realizar campañas de socialización de los programas de emprendimiento joven que ofrecen las autoridades nacionales y locales para los jóvenes del país. Adicionalmente las Instituciones de Educación Superior deberán contar con un Centro de Emprendimiento accesible a todos sus estudiantes, donde se les brinda la información y asesoría a los jóvenes sobre las posibilidades de emprender. El Ministerio de Educación, o quien haga sus veces, reglamentará la materia.</p>	<p>Se le hizo una modificación al título del artículo, el cual quedo de la siguiente manera: <b>"Campañas de socialización y promoción de los programas de emprendimiento joven"</b></p>										
<p><b>Artículo 8. Promoción.</b> La dirección del sistema de juventud Colombia Joven, diseñará campañas pedagógicas y publicitarias para socializar los beneficios de la presente ley.</p>	<p>Igual</p>										
<p><b>Artículo 9. Vigencia y derogatorias.</b> La presente ley rige a partir de su publicación y deroga todas las normas que le sean contrarias.</p>	<p>Igual</p>										
<p style="text-align: center;"><b>PROYECTO DE LEY NÚMERO</b></p> <p style="text-align: center;"><i>"Por medio de la cual se reglamenta el artículo 196 de la Ley 1955 de 2019, se toman medidas para fortalecer las medidas que promueven el empleo juvenil y se dictan otras disposiciones"</i>.</p> <p style="text-align: center;"><b>El Congreso de Colombia</b></p> <p style="text-align: center;"><b>DECRETA:</b></p> <p><b>Artículo 1. Objeto.</b> La presente ley tiene por objeto el fortalecimiento de las medidas del sector público para combatir el desempleo juvenil, se reglamenta el artículo 196 de la Ley 1955 de 2019 y buscar aumentar el número de jóvenes dentro del sector público de Colombia.</p> <p><b>Artículo 2. Jóvenes que no tengan experiencia.</b> Para la aplicación las medidas de las habla el artículo 196 de la Ley 1955 de 2019 se entenderá por jóvenes sin experiencia, las personas de dieciocho (18) a veintiocho (28) años, egresados de programas de educación técnico, tecnólogo y profesionales que no puedan acreditar más de doce (12) meses de experiencia específica en su campo de saber.</p> <p><b>Artículo 3. Modificación de los Manuales de Funciones.</b> Para dar cumplimiento al parágrafo 1 del artículo 196 de la Ley 1955 de 2019, las entidades públicas deberán en los 03 años siguientes adecuar sus manuales de funciones y competencias laborales para permitir el nombramiento de jóvenes entre los 18 y 28 años graduados y que no tengan experiencia, o para determinar las equivalencias que corresponda, siempre y cuando cumplan con los requisitos del cargo.</p> <p><b>Parágrafo 2.</b> Para el cumplimiento de este artículo se tendrán en cuenta las disposiciones previstas en la Ley 909 del 2004.</p> <p><b>Artículo 4. Empleo en Planta Temporal.</b> Cuando se vayan a proveer empleos de una planta temporal ya existente, y se haya agotado el procedimiento establecido en los artículos 2.2.1.2.6 y 2.2.5.3.5 del Decreto 1 083 de 2015 respecto de su provisión, respectivamente, en condiciones de igualdad se deberá dar prelación a los jóvenes entre 18 y 28 años, que cumplan con los requisitos para su desempeño. Adicionalmente las Plantas Temporales existentes tendrán dos (2) años para adecuar sus manuales de funciones y competencias laborales para permitir el nombramiento de jóvenes entre los 18 y 28 años graduados y que no tengan experiencia, para poder dar cumplimiento al parágrafo 2 de la Ley 1955 de 2019. El Departamento Administrativo de la Función Pública, o quien haga sus veces, reglamentará la materia.</p> <p><b>Artículo 5. Contratos de prestación de servicios de entidades públicas con personas naturales.</b> Las entidades públicas que establezcan un vínculo con personas naturales por medio de</p>	<p>contratos de prestación de servicios deberán garantizar que al menos un diez por ciento (10%) del número de contratos de este tipo que se ejecuten en este tipo de servicios no requieran experiencia profesional, con el fin de que puedan ser provistos con jóvenes recién egresados de programas técnicos, tecnológicos y profesionales.</p> <p><b>Artículo 6. Empleos en Provisionalidad.</b> Cuando se presenten vacancias definitivas en los empleos de carrera administrativa, los cuales se vayan a proveer transitoriamente a través de un nombramiento provisional, se deberá dar prelación a los jóvenes entre 18 y 28 años sin experiencia, que cumplan con los requisitos para su desempeño, siempre y cuando se haya agotado el derecho preferencial de encargo. Cada vigencia el departamento Administrativo de la Función pública DAFP informara el número de provisionales que fueron vinculados siendo jóvenes sin experiencia.</p> <p><b>Artículo 7. Campañas de socialización y promoción de los programas de emprendimiento joven:</b> El Ministerio de Educación, el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo y las Instituciones de Educación Superior acreditadas por el Ministerio de Educación, deberán realizar campañas de socialización de los programas de emprendimiento joven que ofrecen las autoridades nacionales y locales para los jóvenes del país. Adicionalmente las Instituciones de Educación Superior deberán contar con un Centro de Emprendimiento accesible a todos sus estudiantes, donde se les brinda la información y asesoría a los jóvenes sobre las posibilidades de emprender. El Ministerio de Educación, o quien haga sus veces, reglamentará la materia.</p> <p><b>Artículo 8. Promoción.</b> La dirección del sistema de juventud Colombia Joven, diseñará campañas pedagógicas y publicitarias para socializar los beneficios de la presente ley.</p> <p><b>Artículo 9. Vigencia y derogatorias.</b> La presente ley rige a partir de su publicación y deroga todas las normas que le sean contrarias.</p> <p>De los honorables congresistas:</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;">   <b>VICTOR MANUEL ORTIZ JOYA</b>                      Coordinador                 </div> <div style="text-align: center;">   <b>BAYARDO GILBERTO BETANCOURT PÉREZ</b>                      Ponente                 </div> </div>										

**INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 240 DE 2020 CÁMARA**

*“Flexibilización del horario laboral para madres o padres cabeza de familia o con deberes familiares”.*

Bogotá, D.C., octubre de 2020

Honorable Representante  
**JUAN DIEGO ECHAVARRÍA SÁNCHEZ**  
 Presidente Comisión Séptima Constitucional  
 Cámara de Representantes  
 E. S. D.

**Asunto: Informe de Ponencia Para Primer Debate al Proyecto de Ley 240 de 2020 Cámara, “Flexibilización del horario laboral para madres o padres cabeza de familia o con deberes familiares”**

Respetado Señor Presidente:

De conformidad con lo dispuesto por la Ley 5ª de 1992 y dando cumplimiento a la designación realizada por la Mesa Directiva de la Comisión Séptima de la Cámara de Representantes, como ponentes de esta iniciativa legislativa, nos permitimos rendir Informe de Ponencia para Primer Debate al Proyecto de Ley 240 de 2020 Cámara, “Flexibilización del horario laboral para madres o padres cabeza de familia o con deberes familiares”, la presente ponencia se desarrollará de la siguiente manera:

- I. Objeto del proyecto
- II. Justificación
- III. Contenido de la iniciativa
- IV. Marco jurídico.
- V. Consideraciones.
- VI. Pliego de modificaciones.
- VII. Proposición.
- VIII. Texto propuesto.

*responsabilidades familiares, al organizar el trabajo por turnos y al asignar el trabajo nocturno”.*

Si bien es cierto que la Recomendación 165 sigue el contenido del Convenio 156 aprobado por la Reunión N° 67 de la Conferencia Internacional del Trabajo, y que no ha sido ratificado por Colombia y como consecuencia no hace parte del ordenamiento jurídico nacional, existe una tendencia progresista en Colombia en cuanto a la protección de los derechos de la familia, la mujer y los niños y niñas.

Aspectos como la licencia de maternidad, la de la Ley 755 de 2002 o Ley María, la Ley 1361 de 2009, han sido protecciones importantes a nivel laboral de los padres y madres de familia, que demuestran la voluntad progresividad en materia laboral de los derechos y de las políticas sociales entabladas por el gobierno nacional al interior de sus instituciones.

Un vacío jurídico en cuanto a la flexibilidad laboral nos ha llevado a no tener herramientas de solución a casos específicos como por ejemplo el que hemos podido identificar en el CONCEPTO 182 DE 2014 emitido por el Instituto Colombiano de Bienestar Familiar – ICBF – en el caso de “Una Servidora Pública del ICBF, madre cabeza de familia, titular de un cargo de profesional universitario quien solicita permiso remunerado de lunes a viernes por un tiempo aproximado de tres horas diarias, las cuales utiliza para atender a su hijo menor de edad diagnosticado con una discapacidad severa grado III (Autismo)”. Entre otras razones por la ausencia de legislación así: *“Hasta el momento, en Colombia no se ha legislado sobre este tema y si bien han existido proyectos de ley como el 94/2012 Cámara 273/13 Senado, que han propuesto flexibilizar la jornada laboral para servidores públicos del Estado con responsabilidades familiares, estos proyectos han terminado archivados”.*

Por ello, se busca revivir estos proyectos archivados, replanteándolos con mejoras y actualizándolos con instrumentos que pueden ser utilizados hoy en día para conciliar esa relación trabajo-familia, como el teletrabajo.

Es importante además establecer que este tipo de situaciones no solo son propias de los servidores públicos del estado, por ello el proyecto de ley incluye también a los trabajadores del sector privado pues no existe ninguna disparidad entre unos y otros para los fines de la presente ley; ambos sectores merecen igual protección con equidad y flexibilidad.

**III. CONTENIDO DE LA INICIATIVA LEGISLATIVA**

**I. OBJETO DEL PROYECTO**

Esta iniciativa legislativa busca flexibilizar el horario laboral para madres o padres cabeza de hogar o con responsabilidades familiares que se desempeñen en jornada continua ya sea en el sector público o privado, para que puedan articular mejor sus responsabilidades profesionales con las familiares.

**II. JUSTIFICACIÓN**

Con la finalidad de ajustar la protección a fundamentos constitucionales como lo es la protección a la familia como núcleo fundamental de la sociedad, de la mujer y los niños y niñas en Colombia, surge como una necesidad de progresividad de los derechos laborales de los ciudadanos el reconciliar la vida familiar y laboral, de tal forma que los fines de protección a estos grupos específicos puedan realizarse, así como los derechos al trabajo y a recibir una formación profesional que tienen los trabajadores.

El objetivo de este proyecto es mejorar la relación trabajo – familia, teniendo en cuenta las múltiples dificultades a las que se enfrentan las personas con responsabilidades a cargo como tener bajo su supervisión hijos menores, hijos en estado de discapacidad, adultos mayores, etc.

La población objetiva son los padres y madres cabeza de hogar que tienen a su cargo responsabilidades familiares tal y como lo menciona la Recomendación 165 de la organización Internacional del Trabajo – OIT –, que en sus numerales 18 y 19 establece una directriz a los estados para concederse de forma especial medidas generales que coadyuven a mejorar las condiciones del trabajo con las de la vida familiar, siempre que ello sea posible.

*“18. Debería concederse especial atención a las medidas generales para mejorar las condiciones de trabajo y la calidad de la vida de trabajo, incluyendo medidas destinadas a:*

- (a) *reducir progresivamente la duración de la jornada de trabajo y reducir las horas extraordinarias;*
- (b) *introducir más flexibilidad en la organización de los horarios de trabajo, de los periodos de descanso y de las vacaciones, habida cuenta del nivel de desarrollo y de las necesidades particulares del país y de los diversos sectores de actividad.*

*19. Siempre que sea posible y apropiado, deberían tenerse en cuenta las necesidades especiales de los trabajadores, incluidas las derivadas de sus*

La presente iniciativa tiene por objeto la flexibilización del horario laboral para los trabajadores con responsabilidades familiares que se desempeñen en jornada continua, ya sea en el sector público o privado, para que puedan articular mejor sus responsabilidades profesionales con las familiares.

En su artículo 2°, establece una modificación de la Ley 1361 de 2009 que protege integralmente a la familia, otorgando la posibilidad a los trabajadores con responsabilidades familiares para que puedan llegar acuerdos con sus empleadores.

En el artículo 3°, se establecen reglamentaciones específicas para el sector público.

En el artículo 4°, se incluyen las definiciones de trabajadores con responsabilidades familiares y la definición de horas de trabajo.

En el artículo 5°, Se establecen lineamientos en los casos en que las responsabilidades familiares cesen.

En el artículo 6°, Se identifican garantías para los trabajadores con responsabilidades familiares.

En su artículo 7°, Sugiere el teletrabajo como mecanismo para la flexibilización laboral

En el artículo 8°, se establecen las facultades de inspección y vigilancia que recaerá sobre el Ministerio del Trabajo; y en el 9° como vigencia.

**IV. MARCO JURÍDICO**

En Colombia el artículo 44 de la Constitución Política establece especial protección a los niños entre ellos se establece que son derechos fundamentales de los niños: *“la vida, la integridad física, la salud y la seguridad social, la alimentación equilibrada, su nombre y nacionalidad, tener una familia y no ser separados de ella, el cuidado y amor, la educación y la cultura, la recreación y la libre expresión de su opinión. Serán protegidos contra toda forma de abandono, violencia física o moral, secuestro, venta, abuso sexual, explotación laboral o económica y trabajos riesgosos. Gozarán también de los demás derechos consagrados en la Constitución, en las leyes y en los tratados internacionales ratificados por Colombia”.* La familia, la sociedad y el Estado tienen la obligación de asistir y proteger al niño para garantizar su desarrollo armónico e integral y el ejercicio pleno de sus derechos. Cualquier persona puede exigir de la autoridad competente su

<p>cumplimiento y la sanción de los infractores. Los derechos de los niños prevalecen sobre los derechos de los demás.</p> <p>Así mismo, el Estado tiene la obligación de defender la familia como núcleo fundamental de la sociedad, y le otorga la responsabilidad a la sociedad de proteger los hijos y su sostenibilidad y educación mientras estos sean menores o impedidos (art 42 C.P). De la misma forma, artículo 16 de la Declaración Universal de los Derechos Humanos, de estas normas iniciales se puede extraer que la familia debe ser protegida y es un derecho inalienable, el cual se conforma por la relación de vínculos naturales, como lo son los biológicos o reproductivos y por vínculos jurídicos como la adopción, o como el tema a tratar los vínculos de crianza.</p> <p>Tanto el Sector público como en el privado encontramos bases jurídicas que buscan implementar mecanismos de flexibilización de labores sin que ello sea perjudicial a los fines de su empleo o la prestación de servicio.</p> <p>Así por ejemplo, la Ley 909 de 2004, da la viabilidad para que los jefes de los organismos de las entidades de la rama ejecutiva del orden nacional y territorial puedan implementar mecanismos que sin afectar la prestación del servicio, permitan la flexibilización de la jornada laboral a servidoras con hijos menores de edad o con algún tipo de discapacidad y a servidores padres cabeza de familia con hijos menores de edad o con algún tipo de discapacidad, con el fin de favorecer el equilibrio entre la jornada y sus responsabilidades familiares, generando igualmente un incentivo que aumente su rendimiento en la jornada de trabajo. (Adicionalmente el Departamento Administrativo de la Función Pública ha emitido la circular externa no.100 – 008 al respecto).</p> <p>La Ley 1361 de 2009 También impone deberes a los empleadores tales como adecuar los horarios laborales para acercar al trabajador a su familia, convenir horarios flexibles y condiciones de trabajo que faciliten el cumplimiento de los deberes familiares.</p> <p>La Ley de Protección Integral a la Familia (Ley 1361 de 2009) establece que son deberes del estado:</p> <p><i>"Artículo 4°. Promover el fortalecimiento de la familia como núcleo fundamental de la Sociedad, así como la elaboración y puesta en marcha de la Política Nacional de Desarrollo integral de la familia. Las instituciones públicas y privadas que desarrollen programas sociales deberán proporcionar la información y asesoría adecuada a las familias sobre las</i></p>	<p><i>garantías, derechos y deberes que se consagran en esta ley para lograr el desarrollo integral de la familia. Promover acciones de articulación de la actividad laboral y la familiar."</i></p> <p><i>Artículo 5°. Adecuar los horarios laborales para facilitar el acercamiento del trabajador con los miembros de su familia, para atender sus deberes de protección y acompañamiento de su cónyuge o compañera(o) permanente, a sus hijos menores, a las personas de la tercera edad de su grupo familiar o a sus familiares dentro del 3er grado de consanguinidad que requiera del mismo; como también a quienes de su familia se encuentren en situación de discapacidad o dependencia. El trabajador y el empleador podrán convenir un horario flexible sobre el horario y las condiciones de trabajo para facilitar el cumplimiento de los deberes familiares mencionados en este artículo.</i></p> <p><i>Los empleadores deberán facilitar, promover y gestionar una jornada semestral en la que sus empleados puedan compartir con su familia en un espacio suministrado por el empleador o en uno gestionado ante la caja de compensación familiar con la que cuentan los empleados. Si el empleador no logra gestionar esta jornada deberá permitir que los trabajadores tengan este espacio de tiempo con sus familias sin afectar los días de descanso, esto sin perjuicio de acordar el horario laboral complementario".</i></p> <p style="text-align: center;"><b>V. CONSIDERACIONES.</b></p> <p><b>Relación armónica: trabajo-familia.</b></p> <p>De acuerdo con el Boletín Técnico sobre mayo – julio 2020 de la Gran Encuesta Integrada de Hogares (GEIH) del DANE, "(...) el 48,7% de la población económicamente activa correspondió a jefes de hogar (...)" (DANE, 2020). Por otro lado, en un informe del Observatorio de Familias del DNP (2019), mostró que las jefaturas de hogar están divididas en 36% de mujeres y 64% de hombres respecto a los datos de 2018. Sin embargo, al analizar los datos discriminado las familias por monoparentales y biparentales, se encuentra que para 2018, el 65,3% de los hogares monoparentales tenían como jefe de hogar a una mujer<sup>1</sup>.</p> <p><small>1 DANE. (2020). Mercado laboral por parentesco. Trimestre móvil mayo - julio 2020. Gran Encuesta Integrada de Hogares (GEIH). Recuperado de: <a href="https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/ech/ech_jefatura-parentesco/hol_eje_parentesco_may20_jul20.pdf">https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/ech/ech_jefatura-parentesco/hol_eje_parentesco_may20_jul20.pdf</a></small></p>
<p>En la actualidad en las familias colombianas existe una tendencia significativa a la incorporación de la mujer en los roles laborales. Por ello este tipo de medidas hacen que también se integre la protección a la equidad de género, pues el incremento de la participación de los trabajadores con responsabilidades familiares en los trabajos ha sido una oportunidad para las mismas de aumentar su aporte tanto a los hogares como a la economía.</p> <p>Tanto ha sido su consolidación en el mercado laboral que, según un informe de ONU Mujeres, "las mujeres han expandido su papel como generadoras de ingresos y muchas de ellas se han convertido en las principales proveedoras de sus hogares. En el país, alrededor de un cuarto de ellas son las aportantes principales en sus hogares, aunque es menor al porcentaje promedio en la región (32 %). Este promedio tiende a aumentar tanto en los niveles socioeconómicos más altos, como en los más bajos. Estos cambios en la estructura de los hogares también se ven representados en el aumento de los hogares monoparentales, de los cuales los de jefatura femenina son alrededor de un 85%. También se han dado importantes cambios en las estructuras de los hogares: las familias nucleares y amplias se han reducido y han aumentado notablemente las estructuras no familiares, que desde 1993 se han duplicado"<sup>2</sup>.</p> <p>Según el DANE, en Colombia hay más de 25 millones de mujeres al finalizar el primer semestre de 2018. Esto quiere decir que el 50.8% del total de la población son mujeres.</p> <p>Así mismo la incorporación de la mujer en el ámbito laboral ha venido en crecimiento en los últimos años. Según informe de la Universidad de la Sabana denominado Termómetro de la Familia 2017 se logró identificar que:</p> <p><i>"Respecto al acceso a trabajos formales que tienen los miembros de la familia para el 34% es bueno y para el 31% aceptable.</i></p> <p><i>Al preguntarle sobre la posibilidad que tiene de armonizar su vida familiar y laboral el 42% afirmó que era buena y el 31% que era aceptable.</i></p> <p><i>Finalmente, al indagar sobre la percepción sobre el aporte que hacen las empresas para la armonización de la realidad laboral y familiar de los empleados el 37% lo calificó como aceptable y el 32% como insuficientes"<sup>3</sup>.</i></p> <p><small><sup>2</sup> ONU Mujeres. El progreso de las mujeres en Colombia 2018: Transformar la economía para realizar los derechos. Colombia, 2018.</small></p> <p><small><sup>3</sup> INFORME FINAL ENCUESTA "TERMÓMETRO DE LA FAMILIA EN COLOMBIA 2017 1" INSTITUTO DE LA FAMILIA. Universidad de la Sábana. Bogotá Colombia, Tomado de:</small></p>	<p>Además, la "Encuesta Longitudinal colombiana", adelantada por la Universidad de los Andes, evidenció un aumento de las mujeres cabeza de hogar en las ciudades colombianas, que pasaron del 35% al 39% entre 2010 y 2016<sup>4</sup>.</p> <p>Según el Informe de Resultados del Ranking PAR 2017, que realizó Aequales con el apoyo del Cesa y la Secretaría Distrital de la Mujer, entre las prácticas de balance vida-trabajo "se ha identificado que dentro de las motivaciones de renuncia de las mujeres se encuentra el no tener facilidades en lo que se refiere al cuidado de hijos e hijas, lo que las lleva a sentir una 'obligación' de dejar el trabajo para asumir el rol de madre a tiempo completo".</p> <p>También indicó esta encuesta que:</p> <p><i>"hay grandes oportunidades de mejora a la hora de implementar prácticas de balance vida-trabajo. Las prácticas de flexibilidad más comunes son aquellas que permiten flexibilidad en el tiempo, como el home office.</i></p> <p><i>Estas prácticas son muy efectivas; sin embargo, hay acciones que implican presupuesto y que hacen la diferencia para que las mujeres que son madres permanezcan en sus trabajos y se genere una verdadera equidad de género.</i></p> <p><i>invertir en prácticas de flexibilidad trae múltiples beneficios para la empresa en el mediano y largo plazo. Entre los beneficios se encuentran:</i></p> <p><b><i>mujeres empoderadas, con capacidades de liderazgo y toma de decisiones; trabajadoras más comprometidas, con mayor desempeño; menor rotación femenina en niveles medio (negrilla fuera de texto)</i></b><sup>5</sup>.</p> <p>Como sociedad estamos llamados a proporcionar mayores herramientas a nuestros trabajadores, pues una adecuada respuesta a necesidades muy concretas como la son la de tener un hijo en estado de discapacidad, un hijo menor de dos años, o un adulto mayor a cargo, otorga garantías a los padres y madres cabeza de hogar, la especial protección que siempre les ha profesado la legislación colombiana.</p> <p><small><a href="https://www.unisabana.edu.co/fileadmin/Archivos_de_usuario/Documentos/Documentos_5_ala_de_Prensa/infore-termometro-de-la-familia-unisabana.pdf">https://www.unisabana.edu.co/fileadmin/Archivos_de_usuario/Documentos/Documentos_5_ala_de_Prensa/infore-termometro-de-la-familia-unisabana.pdf</a></small></p> <p><small><sup>4</sup> Universidad de los Andes. Cada día hay más mujeres cabeza de hogar en el país. 2017. Recuperado de <a href="https://encuestalongitudinal.uniandes.edu.co/es/destacados/elca-en-los-medios/386-el-tiempo-8">https://encuestalongitudinal.uniandes.edu.co/es/destacados/elca-en-los-medios/386-el-tiempo-8</a></small></p> <p><small><sup>5</sup> AR: RANKING DE EQUIDAD DE GÉNERO EN LAS ORGANIZACIONES INFORME DE RESULTADOS PARA COLOMBIA SECTOR PRIVADO <a href="https://par.aequales.com/uploads/documents/6/PAR-III---Informe-de-Resultados-para-Colombia.pdf">https://par.aequales.com/uploads/documents/6/PAR-III---Informe-de-Resultados-para-Colombia.pdf</a></small></p>

Consideramos que la flexibilización laboral no solo implica que cambie el horario laboral, sino también que se realicen acuerdos para permitir la utilización de otras herramientas tecnológicas y de comunicaciones como el teletrabajo que trae inmensos beneficios, tales como los que nos relaciona el Portal Teletrabajo Colombia así<sup>6</sup>:

**Beneficios del empleador o la organización:**

- Mayor productividad del empleado dado que un trabajador con mayores garantías podría mejorar su desempeño y compromiso.
- Mejor uso de herramientas tecnológica.
- Mejoramiento de las condiciones del reclutamiento al poder contratar al personal más calificado sin importar su ubicación o disponibilidad de desplazamiento hacia la sede de la organización.
- Mayor índice de retención del personal capacitado
- Reducción del costo en adquisición de hardware y software.
- Política "Bring Your Own Device -BYOD-" que aprovecha los dispositivos de propiedad del trabajador y no aumenta costos para la organización
- Reducción de la huella de carbono al evitar el desplazamiento de los trabajadores hacia la empresa.
- Inclusión socio-laboral de población vulnerable gracias a las TIC: situación de discapacidad, aislamiento geográfico, cabezas de familia.
- Aporte al mejoramiento de la movilidad de las ciudades y reducción del tráfico asociado a las jornadas de trabajo.
- Aplicación de buenas prácticas laborales que contribuyen al mejoramiento de la calidad de vida de los trabajadores y a su desarrollo, con la integración de los últimos avances de la tecnología y nuevas formas de trabajar.

**Beneficios para los trabajadores:**

Los empleados de las organizaciones reciben la posibilidad de trabajar en lugares distintos a su oficina como una oportunidad para mejorar su calidad de vida y aumentar su rendimiento. Entre los beneficios específicos para ellos se encuentran:

- Ahorros en tiempos por desplazamientos entre hogar y oficina.
- Ahorros en dinero derivados de la disminución de desplazamientos, tangibles en la reducción de costos de combustible o pagos de transporte público.
- Ahorros y mejoras significativas en la alimentación y la salud de los trabajadores, al consumir alimentos preparados en sus hogares.

<sup>6</sup> Ministerio TIC, Ministerio del Trabajo, Unidad de Servicio Público de Empleo Sena <http://www.teletrabajo.gov.co/622/w3-propertyvalue-8010.html>.

- Mejoras en la salud al reducir el estrés derivado de los desplazamientos y los gastos asociados, además de oportunidades de incluir en la rutina diaria tiempo para el cuidado físico.

**VI. PLIEGO DE MODIFICACIONES.**

TEXTO RADICADO	TEXTO PROPUESTO	JUSTIFICACIÓN
<i>"Flexibilización del horario laboral para madres o padres cabeza de familia o con deberes familiares"</i>	<i>"Flexibilización del horario laboral para <b>trabajadores con responsabilidades familiares</b>"</i>	Se incluye la expresión "trabajadores" con el propósito de ampliar el alcance del proyecto de ley y que abarque a los trabajadores del sector público y privado
<b>Artículo 1°. Objetivo.</b> Se busca flexibilizar el horario laboral para madres o padres cabeza de hogar o con responsabilidades familiares que se desempeñen en jornada continua ya sea en el sector público o privado, para que puedan articular mejor sus responsabilidades profesionales con las familiares.	<b>Artículo 1°. Objetivo.</b> Se busca flexibilizar el horario laboral para los <b>trabajadores</b> con responsabilidades familiares que se desempeñen en jornada continua, ya sea en el sector público o privado, para que puedan articular mejor sus responsabilidades profesionales con las familiares.	Se incorpora la expresión "trabajadores" para ampliar el alcance del proyecto de ley a los trabajadores del sector público y privado.
<b>Artículo 2°.</b> Adiciónese un artículo nuevo a la Ley 1361 de 2009 el cual quedará así:  Artículo 5B. Los trabajadores que ostenten la condición de padres o madres cabeza de familia o madres con responsabilidades familiares y se desempeñen en jornada continua podrán acordar con su empleador el número de horas de trabajo diario a repartirse de	<b>Artículo 2°.</b> Adiciónese un artículo nuevo a la Ley 1361 de 2009 el cual quedará así:  Artículo 5B. Los trabajadores que ostenten la condición de padres o madres cabeza de familia o madres con responsabilidades familiares <b>y/o aquellos trabajadores que tengan a su cargo menores de edad, adultos mayores o adultos en condición de</b>	Se realiza la adhesión de un apartado al primer inciso y la inclusión de un parágrafo nuevo de conformidad con el concepto proferido por el ICBF sobre la iniciativa legislativa el cual reza a la letra:  "Acerca del contenido de los artículos 2 y 3, en particular, el aparte referido a que "la jornada podrá ser de mínimo cuatro (4) horas continuas y hasta diez (10) horas diarias hasta

manera variable durante la respectiva semana, la jornada podrá ser de mínimo cuatro (4) horas continuas y hasta diez (10) horas diarias hasta completar el número de horas asignadas para su labor.	<b>discapacidad; los cuales</b> se desempeñen en jornada continua, podrán acordar con su empleador el número de horas de trabajo diario a repartirse de manera variable durante la respectiva semana, la jornada podrá ser de mínimo cuatro (4) horas continuas y hasta diez (10) horas diarias hasta completar el número de horas asignadas para su labor. <b>en ningún caso la jornada podrá exceder las cuarenta y ocho (48) horas semanales.</b>  <b>Parágrafo 1°. La presente disposición aplicará extensivamente a los padres y madres de crianza.</b>  <b>Parágrafo 2°. El presente artículo será interpretado de conformidad con lo dispuesto en el artículo 161 del Código Sustantivo del Trabajo, sin que ello afecte la naturaleza de la modalidad de contratación.</b>	completar el número de horas diarias (...)" (Subraya fuera de texto) proponemos que el contenido de este artículo incluya una expresión o redacción en el sentido de que este término de 10 horas diarias debe interpretarse de conformidad con lo dispuesto en el artículo 161 del Código Sustantivo del Trabajo y siguientes sobre "Jornada máxima" y el bloque de constitucionalidad en la materia. Lo anterior, con el fin de que haya suficiente claridad para fijar su contenido y alcance al momento de ser aplicado por los empleadores".  La Constitución Política de Colombia en su artículo 42 determinó el concepto de familia, no entendiendo exclusivamente por esta, la formada por el vínculo biológico o jurídico, sino que también protegió a las familias de crianza, a partir de las relaciones de hecho o de crianza, edificadas en la solidaridad, el amor, la protección el respeto, entre otras manifestaciones inequívocas del significado ontológico de familia, razón por la cual esta norma debe velar por la materialización eficaz del derecho a la igualdad de dichas familias.
<b>Artículo 3°.</b> Los servidores públicos del Estado que ostenten la condición de padres o madres cabeza de	<b>Artículo 3°.</b> Los servidores públicos del Estado que ostenten la condición de padres o madres cabeza de	Se realiza la modificación de

familia o madres con responsabilidades familiares y se desempeñen en jornada continua podrán acordar con su jefe de área respectiva el número de horas de trabajo diario a repartirse de manera variable durante la respectiva semana, la jornada podrá ser de mínimo cuatro (4) horas continuas y hasta diez (10) horas diarias.	familia o madres con responsabilidades familiares <b>y/o aquellos trabajadores que tengan a su cargo menores de edad, adultos mayores o adultos en condición de discapacidad; los cuales</b> se desempeñen en jornada continua podrán acordar con su jefe de área respectiva el número de horas de trabajo diario a repartirse de manera variable durante la respectiva semana, la jornada podrá ser de mínimo cuatro (4) horas continuas y hasta diez (10) horas diarias.	manera acorde con el concepto proferido por el ICBF sobre la iniciativa legislativa el cual reza a la letra:  A partir de las sentencias C-741 de 2012 y C-486 de 2016 se estableció que los docentes y directivos estatales o oficiales se equiparan a los servidores públicos bajo la modalidad de empleados públicos, por tanto, le es aplicable el régimen general en aquello que no se encuentra regulado en el régimen especial. De manera que se elimina el parágrafo contenido en el artículo original por cuanto podría estar comprometido el derecho a la igualdad de esta población.
<b>Parágrafo.</b> El presente artículo no aplica a los docentes oficiales o estatales al servicio del Estado.	<del><b>Parágrafo.</b> El presente artículo no aplica a los docentes oficiales o estatales al servicio del Estado.</del>  <b>Parágrafo.</b> El presente artículo será interpretado de conformidad con lo dispuesto en el artículo 161 del Código Sustantivo del Trabajo, sin que ello afecte la naturaleza de la modalidad de contratación.	
<b>Artículo 4°. Definiciones:</b>  <b>Trabajador con Responsabilidades familiares:</b> Se considera como trabajador con responsabilidades familiares a aquel tenga a su cargo empleado del sector público del sector	<b>Artículo 4°. Definiciones:</b>  <b>Trabajadores con Responsabilidades familiares:</b> Se considera como trabajador con responsabilidades familiares a aquellos trabajadores del sector	

<table border="1"> <tr> <td data-bbox="162 355 365 682"> <p>privado o privado hijos menores de 18 años, o mayores en estado de discapacidad o disminución física, mental, intelectual o sensorial a largo plazo, o adultos mayores.</p> <p><b>Horas de trabajo:</b> Es el tiempo durante el cual el personal esté a disposición del empleador; estarán excluidos los descansos durante los cuales el personal no se halle a disposición del empleador.</p> </td> <td data-bbox="365 355 576 682"> <p>público o privado <b>que tengan a su cargo:</b></p> <p>a) Menores de edad. b) Personas mayores de edad en estado de discapacidad, disminución física, mental, intelectual o sensorial a largo plazo. c) Adultos mayores.</p> <p><b>Horas de trabajo:</b> Es el tiempo durante el cual el personal esté a disposición del empleador; estarán excluidos los descansos durante los cuales el personal no se halle a disposición del empleador.</p> </td> <td data-bbox="576 355 808 682"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="162 682 365 991"> <p><b>Artículo 5°. Cesación de las responsabilidades familiares.</b> Cuando por cualquier circunstancia cesen las responsabilidades familiares descritas en la presente ley, el servidor público deberá informar tal circunstancia de manera inmediata y por escrito a su jefe inmediato, y retomar las horas de trabajo de la entidad a la cual pertenece so pena de incurrir en falta grave.</p> </td> <td data-bbox="365 682 576 991"> <p><b>Artículo 5°. Cesación de las responsabilidades familiares.</b> Cuando por cualquier circunstancia cesen las responsabilidades familiares descritas en la presente ley, <b>el trabajador</b> deberá informar tal circunstancia <b>dentro de los treinta (30) días calendario siguientes</b> por escrito a su jefe inmediato, y retomar las horas de trabajo de la entidad a la cual pertenece so pena de incurrir en falta grave.</p> </td> <td data-bbox="576 682 808 991"> <p>Se incorpora la expresión "trabajador" para incorporar a los trabajadores del sector privado.</p> <p>Se establece el término de notificación del trabajador a su jefe inmediato para dar mayor claridad a la expresión "inmediata", la cual puede presentar ambigüedad al momento de su interpretación.</p> </td> </tr> <tr> <td data-bbox="162 991 365 1184"> <p><b>Artículo 6°. Garantías para los trabajadores y servidores públicos con responsabilidades familiares.</b> Los trabajadores con responsabilidades familiares deberán gozar de las mismas oportunidades y trato que los demás trabajadores en lo que</p> </td> <td data-bbox="365 991 576 1184"> <p><b>QUEDA IGUAL</b></p> </td> <td data-bbox="576 991 808 1184"></td> </tr> </table>	<p>privado o privado hijos menores de 18 años, o mayores en estado de discapacidad o disminución física, mental, intelectual o sensorial a largo plazo, o adultos mayores.</p> <p><b>Horas de trabajo:</b> Es el tiempo durante el cual el personal esté a disposición del empleador; estarán excluidos los descansos durante los cuales el personal no se halle a disposición del empleador.</p>	<p>público o privado <b>que tengan a su cargo:</b></p> <p>a) Menores de edad. b) Personas mayores de edad en estado de discapacidad, disminución física, mental, intelectual o sensorial a largo plazo. c) Adultos mayores.</p> <p><b>Horas de trabajo:</b> Es el tiempo durante el cual el personal esté a disposición del empleador; estarán excluidos los descansos durante los cuales el personal no se halle a disposición del empleador.</p>		<p><b>Artículo 5°. Cesación de las responsabilidades familiares.</b> Cuando por cualquier circunstancia cesen las responsabilidades familiares descritas en la presente ley, el servidor público deberá informar tal circunstancia de manera inmediata y por escrito a su jefe inmediato, y retomar las horas de trabajo de la entidad a la cual pertenece so pena de incurrir en falta grave.</p>	<p><b>Artículo 5°. Cesación de las responsabilidades familiares.</b> Cuando por cualquier circunstancia cesen las responsabilidades familiares descritas en la presente ley, <b>el trabajador</b> deberá informar tal circunstancia <b>dentro de los treinta (30) días calendario siguientes</b> por escrito a su jefe inmediato, y retomar las horas de trabajo de la entidad a la cual pertenece so pena de incurrir en falta grave.</p>	<p>Se incorpora la expresión "trabajador" para incorporar a los trabajadores del sector privado.</p> <p>Se establece el término de notificación del trabajador a su jefe inmediato para dar mayor claridad a la expresión "inmediata", la cual puede presentar ambigüedad al momento de su interpretación.</p>	<p><b>Artículo 6°. Garantías para los trabajadores y servidores públicos con responsabilidades familiares.</b> Los trabajadores con responsabilidades familiares deberán gozar de las mismas oportunidades y trato que los demás trabajadores en lo que</p>	<p><b>QUEDA IGUAL</b></p>		<table border="1"> <tr> <td data-bbox="836 355 1047 566"> <p>atañe a la preparación y al acceso al empleo, a los ascensos en el curso del empleo, a la seguridad del empleo y demás esferas relacionadas con el trabajo.</p> <p>En ningún caso el trabajador con responsabilidades familiares podrá perder su empleo por esta causa.</p> </td> <td data-bbox="1047 355 1258 566"></td> <td data-bbox="1258 355 1482 566"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="836 566 1047 734"> <p><b>Artículo 7°. Teletrabajo.</b> En aquellas entidades públicas en las cuales se implemente la categoría de teletrabajo las madres o padres cabeza de familia o madres con deberes familiares tendrán acceso prioritario a este beneficio.</p> </td> <td data-bbox="1047 566 1258 734"> <p><b>Artículo 7°. Teletrabajo.</b> En aquellas entidades públicas <b>o privadas</b> en las cuales se implemente la categoría de teletrabajo <b>los trabajadores</b> cabeza de familia o con deberes familiares tendrán acceso prioritario a este beneficio.</p> </td> <td data-bbox="1258 566 1482 734"> <p>Se incorpora la expresión "trabajadores" para ampliar el alcance del proyecto de ley a los trabajadores del sector público y privado.</p> <p>Se incorporan a las entidades privadas dentro de los mecanismos de implementación del teletrabajo, así como su implementación por parte de los Ministerios de de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones y el Ministerio de Trabajo</p> </td> </tr> <tr> <td data-bbox="836 734 1047 953"> <p>El Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones y el Ministerio de Trabajo trabajarán articuladamente para que las entidades públicas que aún no hayan implementado el proceso de teletrabajo inicien su proceso.</p> </td> <td data-bbox="1047 734 1258 953"> <p><b>Parágrafo:</b> El Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones y el Ministerio de Trabajo trabajarán articuladamente para que las entidades públicas <b>y privadas</b> que aún no hayan implementado el proceso de teletrabajo inicien su proceso.</p> </td> <td data-bbox="1258 734 1482 953"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="836 953 1047 1184"> <p><b>Artículo 8°. Vigilancia y control.</b> El Ministerio del Trabajo regulará los requisitos que tendrá que presentar el empleado a su empleador para poder acceder a la jornada flexible por responsabilidad familiar y tendrá a su cargo la vigilancia y control.</p> </td> <td data-bbox="1047 953 1258 1184"> <p><b>Artículo 8°. Vigilancia y control.</b> El Ministerio del Trabajo regulará los requisitos que tendrá que presentar el <b>trabajador</b> a su empleador para poder acceder a la jornada flexible por responsabilidad familiar y tendrá a su cargo la vigilancia y control.</p> <p><b>Parágrafo. El Ministerio del Trabajo deberá rendir</b></p> </td> <td data-bbox="1258 953 1482 1184"> <p>Con el propósito de garantizar y establecer mecanismos de verificación de las disposiciones contenidas en la presente iniciativa, se establece como medida la presentación de un informe a cargo del Ministerio de trabajo que permita corroborar su efectividad y cumplimiento.</p> </td> </tr> </table>	<p>atañe a la preparación y al acceso al empleo, a los ascensos en el curso del empleo, a la seguridad del empleo y demás esferas relacionadas con el trabajo.</p> <p>En ningún caso el trabajador con responsabilidades familiares podrá perder su empleo por esta causa.</p>			<p><b>Artículo 7°. Teletrabajo.</b> En aquellas entidades públicas en las cuales se implemente la categoría de teletrabajo las madres o padres cabeza de familia o madres con deberes familiares tendrán acceso prioritario a este beneficio.</p>	<p><b>Artículo 7°. Teletrabajo.</b> En aquellas entidades públicas <b>o privadas</b> en las cuales se implemente la categoría de teletrabajo <b>los trabajadores</b> cabeza de familia o con deberes familiares tendrán acceso prioritario a este beneficio.</p>	<p>Se incorpora la expresión "trabajadores" para ampliar el alcance del proyecto de ley a los trabajadores del sector público y privado.</p> <p>Se incorporan a las entidades privadas dentro de los mecanismos de implementación del teletrabajo, así como su implementación por parte de los Ministerios de de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones y el Ministerio de Trabajo</p>	<p>El Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones y el Ministerio de Trabajo trabajarán articuladamente para que las entidades públicas que aún no hayan implementado el proceso de teletrabajo inicien su proceso.</p>	<p><b>Parágrafo:</b> El Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones y el Ministerio de Trabajo trabajarán articuladamente para que las entidades públicas <b>y privadas</b> que aún no hayan implementado el proceso de teletrabajo inicien su proceso.</p>		<p><b>Artículo 8°. Vigilancia y control.</b> El Ministerio del Trabajo regulará los requisitos que tendrá que presentar el empleado a su empleador para poder acceder a la jornada flexible por responsabilidad familiar y tendrá a su cargo la vigilancia y control.</p>	<p><b>Artículo 8°. Vigilancia y control.</b> El Ministerio del Trabajo regulará los requisitos que tendrá que presentar el <b>trabajador</b> a su empleador para poder acceder a la jornada flexible por responsabilidad familiar y tendrá a su cargo la vigilancia y control.</p> <p><b>Parágrafo. El Ministerio del Trabajo deberá rendir</b></p>	<p>Con el propósito de garantizar y establecer mecanismos de verificación de las disposiciones contenidas en la presente iniciativa, se establece como medida la presentación de un informe a cargo del Ministerio de trabajo que permita corroborar su efectividad y cumplimiento.</p>
<p>privado o privado hijos menores de 18 años, o mayores en estado de discapacidad o disminución física, mental, intelectual o sensorial a largo plazo, o adultos mayores.</p> <p><b>Horas de trabajo:</b> Es el tiempo durante el cual el personal esté a disposición del empleador; estarán excluidos los descansos durante los cuales el personal no se halle a disposición del empleador.</p>	<p>público o privado <b>que tengan a su cargo:</b></p> <p>a) Menores de edad. b) Personas mayores de edad en estado de discapacidad, disminución física, mental, intelectual o sensorial a largo plazo. c) Adultos mayores.</p> <p><b>Horas de trabajo:</b> Es el tiempo durante el cual el personal esté a disposición del empleador; estarán excluidos los descansos durante los cuales el personal no se halle a disposición del empleador.</p>																					
<p><b>Artículo 5°. Cesación de las responsabilidades familiares.</b> Cuando por cualquier circunstancia cesen las responsabilidades familiares descritas en la presente ley, el servidor público deberá informar tal circunstancia de manera inmediata y por escrito a su jefe inmediato, y retomar las horas de trabajo de la entidad a la cual pertenece so pena de incurrir en falta grave.</p>	<p><b>Artículo 5°. Cesación de las responsabilidades familiares.</b> Cuando por cualquier circunstancia cesen las responsabilidades familiares descritas en la presente ley, <b>el trabajador</b> deberá informar tal circunstancia <b>dentro de los treinta (30) días calendario siguientes</b> por escrito a su jefe inmediato, y retomar las horas de trabajo de la entidad a la cual pertenece so pena de incurrir en falta grave.</p>	<p>Se incorpora la expresión "trabajador" para incorporar a los trabajadores del sector privado.</p> <p>Se establece el término de notificación del trabajador a su jefe inmediato para dar mayor claridad a la expresión "inmediata", la cual puede presentar ambigüedad al momento de su interpretación.</p>																				
<p><b>Artículo 6°. Garantías para los trabajadores y servidores públicos con responsabilidades familiares.</b> Los trabajadores con responsabilidades familiares deberán gozar de las mismas oportunidades y trato que los demás trabajadores en lo que</p>	<p><b>QUEDA IGUAL</b></p>																					
<p>atañe a la preparación y al acceso al empleo, a los ascensos en el curso del empleo, a la seguridad del empleo y demás esferas relacionadas con el trabajo.</p> <p>En ningún caso el trabajador con responsabilidades familiares podrá perder su empleo por esta causa.</p>																						
<p><b>Artículo 7°. Teletrabajo.</b> En aquellas entidades públicas en las cuales se implemente la categoría de teletrabajo las madres o padres cabeza de familia o madres con deberes familiares tendrán acceso prioritario a este beneficio.</p>	<p><b>Artículo 7°. Teletrabajo.</b> En aquellas entidades públicas <b>o privadas</b> en las cuales se implemente la categoría de teletrabajo <b>los trabajadores</b> cabeza de familia o con deberes familiares tendrán acceso prioritario a este beneficio.</p>	<p>Se incorpora la expresión "trabajadores" para ampliar el alcance del proyecto de ley a los trabajadores del sector público y privado.</p> <p>Se incorporan a las entidades privadas dentro de los mecanismos de implementación del teletrabajo, así como su implementación por parte de los Ministerios de de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones y el Ministerio de Trabajo</p>																				
<p>El Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones y el Ministerio de Trabajo trabajarán articuladamente para que las entidades públicas que aún no hayan implementado el proceso de teletrabajo inicien su proceso.</p>	<p><b>Parágrafo:</b> El Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones y el Ministerio de Trabajo trabajarán articuladamente para que las entidades públicas <b>y privadas</b> que aún no hayan implementado el proceso de teletrabajo inicien su proceso.</p>																					
<p><b>Artículo 8°. Vigilancia y control.</b> El Ministerio del Trabajo regulará los requisitos que tendrá que presentar el empleado a su empleador para poder acceder a la jornada flexible por responsabilidad familiar y tendrá a su cargo la vigilancia y control.</p>	<p><b>Artículo 8°. Vigilancia y control.</b> El Ministerio del Trabajo regulará los requisitos que tendrá que presentar el <b>trabajador</b> a su empleador para poder acceder a la jornada flexible por responsabilidad familiar y tendrá a su cargo la vigilancia y control.</p> <p><b>Parágrafo. El Ministerio del Trabajo deberá rendir</b></p>	<p>Con el propósito de garantizar y establecer mecanismos de verificación de las disposiciones contenidas en la presente iniciativa, se establece como medida la presentación de un informe a cargo del Ministerio de trabajo que permita corroborar su efectividad y cumplimiento.</p>																				
<table border="1"> <tr> <td data-bbox="162 1481 365 1648"></td> <td data-bbox="365 1481 576 1648"> <p><b>informe ante el Congreso de la República dentro de los tres (3) primeros meses de cada año, en donde se evidencien las estadísticas y el impacto de la utilización de la flexibilización por responsabilidad familiar laboral.</b></p> </td> <td data-bbox="576 1481 808 1648"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="162 1648 365 1764"> <p><b>Artículo 9°. Vigencia y derogatorias.</b> La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.</p> </td> <td data-bbox="365 1648 576 1764"> <p><b>QUEDA IGUAL</b></p> </td> <td data-bbox="576 1648 808 1764"> <p>Sin modificaciones</p> </td> </tr> </table> <p style="text-align: center;"><b>VII. PROPOSICIÓN</b></p> <p>De acuerdo con las anteriores consideraciones, presentamos ponencia positiva ante los miembros de la Honorable Comisión Séptima de la Cámara de Representantes y</p>		<p><b>informe ante el Congreso de la República dentro de los tres (3) primeros meses de cada año, en donde se evidencien las estadísticas y el impacto de la utilización de la flexibilización por responsabilidad familiar laboral.</b></p>		<p><b>Artículo 9°. Vigencia y derogatorias.</b> La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.</p>	<p><b>QUEDA IGUAL</b></p>	<p>Sin modificaciones</p>	<p>solicitamos respetuosamente, dar trámite en Primer Debate al Proyecto de Ley 240 de 2020 Cámara, "Flexibilización del horario laboral para madres o padres cabeza de familia o con deberes familiares", de conformidad con el texto adjunto.</p> <p>De los Honorables Representantes,</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-end;"> <div style="text-align: center;">   <b>JAIRO HUMBERTO CRISTO CORREA</b>              Coordinador Ponente         </div> <div style="text-align: center;">   <b>FABER ALBERTO MUÑOZ CERÓN</b>              Ponente         </div> </div> <div style="text-align: center; margin-top: 20px;">   <b>FABIAN DÍAZ PLATA</b>              Ponente         </div> <p style="text-align: center;"><b>VIII. TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE EN CÁMARA PROYECTO DE LEY N° 240 DE 2020 CÁMARA</b></p> <p style="text-align: center;"><i>"Flexibilización del horario laboral para trabajadores con responsabilidades familiares"</i></p> <p style="text-align: center;"><b>EL CONGRESO DE COLOMBIA</b></p>															
	<p><b>informe ante el Congreso de la República dentro de los tres (3) primeros meses de cada año, en donde se evidencien las estadísticas y el impacto de la utilización de la flexibilización por responsabilidad familiar laboral.</b></p>																					
<p><b>Artículo 9°. Vigencia y derogatorias.</b> La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.</p>	<p><b>QUEDA IGUAL</b></p>	<p>Sin modificaciones</p>																				

**DECRETA:**

**Artículo 1°. Objetivo.** Se busca flexibilizar el horario laboral para los trabajadores con responsabilidades familiares que se desempeñen en jornada continua, ya sea en el sector público o privado, para que puedan articular mejor sus responsabilidades profesionales con las familiares.

**Artículo 2°.** Adiciónese un artículo nuevo a la Ley 1361 de 2009 el cual quedará así:

**Artículo 5B.** Los trabajadores que ostenten la condición de padres o madres cabeza de familia o madres con responsabilidades familiares y/o aquellos trabajadores que tengan a su cargo menores de edad, adultos mayores o adultos en condición de discapacidad; los cuales se desempeñen en jornada continua, podrán acordar con su empleador el número de horas de trabajo diario a repartirse de manera variable durante la respectiva semana, la jornada podrá ser de mínimo cuatro (4) horas continuas y hasta diez (10) horas diarias hasta completar el número de horas asignadas para su labor, en ningún caso la jornada podrá exceder las cuarenta y ocho (48) horas semanales.

**Parágrafo 1°.** La presente disposición aplicará extensivamente a los padres y madres de crianza.

**Parágrafo 2°.** El presente artículo será interpretado de conformidad con lo dispuesto en el artículo 161 del Código Sustantivo del Trabajo, sin que ello afecte la naturaleza de la modalidad de contratación.

**Artículo 3°.** Los servidores públicos del Estado que ostenten la condición de padres o madres cabeza de familia o madres con responsabilidades familiares y se desempeñen en jornada continua podrán acordar con su jefe de área respectiva el número de horas de trabajo diario a repartirse de manera variable durante la respectiva semana, la jornada podrá ser de mínimo cuatro (4) horas continuas y hasta diez (10) horas diarias.

**Parágrafo.** El presente artículo será interpretado de conformidad con lo dispuesto en el artículo 161 del Código Sustantivo del Trabajo, sin que ello afecte la naturaleza de la modalidad de contratación.

**Artículo 4°. Definiciones:**

**Trabajadores con Responsabilidades familiares:** Se considera como trabajador con responsabilidades familiares a aquellos trabajadores del sector público o privado que tengan a su cargo:

- a) Menores de edad.
- b) Personas mayores de edad en estado de discapacidad, disminución física, mental, intelectual o sensorial a largo plazo.
- c) Adultos mayores.

**Horas de trabajo:** Es el tiempo durante el cual el personal esté a disposición del empleador; estarán excluidos los descansos durante los cuales el personal no se halle a disposición del empleador.

**Artículo 5°. Cesación de las responsabilidades familiares.** Cuando por cualquier circunstancia cesen las responsabilidades familiares descritas en la presente ley, el trabajador deberá informar tal circunstancia dentro de los treinta (30) días calendario siguientes por escrito a su jefe inmediato, y retomar las horas de trabajo de la entidad a la cual pertenece so pena de incurrir en falta grave.

**Artículo 6°. Garantías para los trabajadores y servidores públicos con responsabilidades familiares.** Los trabajadores con responsabilidades familiares deberán gozar de las mismas oportunidades y trato que los demás trabajadores en lo que atañe a la preparación y al acceso al empleo, a los ascensos en el curso del empleo, a la seguridad del empleo y demás esferas relacionadas con el trabajo.

En ningún caso el trabajador con responsabilidades familiares podrá perder su empleo por esta causa.

**Artículo 7°. Teletrabajo.** En aquellas entidades públicas o privadas en las cuales se implemente la categoría de teletrabajo los trabajadores cabeza de familia o con deberes familiares tendrán acceso prioritario a este beneficio.

**Parágrafo:** El Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones y el Ministerio de Trabajo trabajarán articuladamente para que las entidades públicas y privadas que aún no hayan implementado el proceso de teletrabajo inicien su proceso.

**Artículo 8°. Vigilancia y control.** El Ministerio del Trabajo regulará los requisitos que tendrá que presentar el trabajador a su empleador para poder acceder a la jornada flexible por responsabilidad familiar y tendrá a su cargo la vigilancia y control.

**Parágrafo.** El Ministerio de Trabajo deberá rendir informe ante el Congreso de la República dentro de los tres (3) primeros meses de cada año, en donde se evidencien las estadísticas y el impacto de la utilización de la flexibilización por responsabilidad familiar laboral.

**PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 337 DE 2020 CÁMARA**

*por medio del cual se crea un beneficio tributario sobre las partes, repuestos y elementos de seguridad para la reparación, fabricación, ensamblaje y uso de bicicletas, monopatines, bicicletas con asistencia eléctrica y patinetas que se fabriquen, ensamblen y reparen en Colombia, con el fin de estimular la producción nacional, y se dictan otras disposiciones.*

**PONENCIA PARA PRIMER DEBATE**

**AL PROYECTO DE LEY No.337 DE 2020 CÁMARA: "POR MEDIO DEL CUAL SE CREA UN BENEFICIO TRIBUTARIO SOBRE LAS PARTES, REPUESTOS Y ELEMENTOS DE SEGURIDAD PARA LA REPARACIÓN, FABRICACIÓN, ENSAMBLAJE Y USO DE BICICLETAS, MONOPATINES, BICICLETAS CON ASISTENCIA ELÉCTRICA Y PATINETAS QUE SE FABRIQUEN, ENSAMBLAN Y REPARAN EN COLOMBIA, CON EL FIN DE ESTIMULAR LA PRODUCCIÓN NACIONAL, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"**

Honorables Representantes:

Cumpliendo el honroso encargo que nos hiciera la Mesa Directiva de la Comisión Tercera Constitucional Permanente de la H. Cámara de Representantes, y en atención a lo establecido en los artículos 150, 153 y 156 de la Ley 5ª de 1992, nos permitimos rendir ponencia positiva para primer debate al proyecto de ley **No. 337 DE 2020 CÁMARA: "POR MEDIO DEL CUAL SE CREA UN BENEFICIO TRIBUTARIO SOBRE LAS PARTES, REPUESTOS Y ELEMENTOS DE SEGURIDAD PARA LA REPARACIÓN, FABRICACIÓN, ENSAMBLAJE Y USO DE BICICLETAS, MONOPATINES, BICICLETAS CON ASISTENCIA ELÉCTRICA Y PATINETAS QUE SE FABRIQUEN, ENSAMBLAN Y REPARAN EN COLOMBIA, CON EL FIN DE ESTIMULAR LA PRODUCCIÓN NACIONAL, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"**, en los siguientes términos:

**1. Trámite legislativo:**

Esta iniciativa fue radicada el 11 de agosto de 2020 con autoría de los H. Representantes KATHERINE MIRANDA PEÑA, RODRIGO ARTURO ROJAS LARA, MARTHA PATRICIA VILLALBA HODWALKER, ENRIQUE CABRALES BAQUERO, JOHN JAIRO CARDENAS MORAN, JOHN JAIRO ROLDAN AVENDAÑO, EDGAR ALFONSO GOMEZ ROMAN el H. Senador CIRO ALEJANDRO RAMIREZ CORTES.

Fuimos notificados de la designación como ponentes para primer debate el 30 de septiembre de 2020, de la siguiente manera: como Coordinador Ponente al Honorable Representante JOHN JAIRO ROLDÁN y como ponentes a los Honorables Representantes KATHERINE MIRANDA y LEONARDO RICO RICO.

Con el fin de adelantar el análisis del proyecto de ley, se solicitaron conceptos al Ministerio de Hacienda y Crédito Público y a la Dirección de Impuestos Nacionales DIAN, sin obtener respuesta a la fecha.

**Artículo 9°. Vigencia y derogatorias.** La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

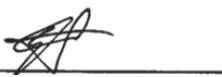
De los Honorables Representantes,



**JAIRO HUMBERTO CRISTO CORREA**  
Coordinador Ponente



**FABER ALBERTO MUÑOZ CERÓN**  
Ponente



**FABIÁN DÍAZ PLATA**  
Ponente

## 2. Objeto y contenido del Proyecto:

La iniciativa sometida a estudio cuenta con 3 artículos en total, distribuidos de la siguiente manera: **Artículo 1**, que describe el objeto del proyecto de ley, **Artículo 2**, en el que se adiciona el numeral 19 al artículo 424 de Estatuto tributario y el **Artículo 3**, que expone la vigencia de la iniciativa.

Este proyecto de ley tiene por objeto establecer la exención sobre el impuesto de IVA a las partes, repuestos y elementos de seguridad para la reparación, fabricación, ensamblaje y uso de bicicletas, monopatinos, bicicletas con asistencia eléctrica y patinetas que se fabriquen, ensamblen y reparen en Colombia, con el fin de estimular la producción nacional.

Este beneficio tributario consiste en adicionar un nuevo numeral al artículo 424 del Estatuto Tributario, en el que se enlistan los bienes que se hallan excluidos del impuesto del IVA y por consiguiente su venta o importación no causa el impuesto.

## 3. Marco Constitucional y Jurisprudencial:

El proyecto de ley sometido a estudio se encuentra dentro del marco establecido tanto en la Constitución Política como en las demás normas que regulan la materia.

En primer lugar, encontramos el artículo 150 de nuestra carta política, que en su numeral 12 establece que:

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

(...)

**12.** *Establecer contribuciones fiscales y, excepcionalmente, contribuciones parafiscales en los casos y bajo las condiciones que establezca la Ley.*

(...)

Por su parte el artículo 338 de la Constitución Política dispone que:

**Artículo 338.** *En tiempo de paz, solamente el Congreso, las asambleas departamentales y los concejos distritales y municipales podrán imponer contribuciones fiscales o parafiscales. La Ley, las ordenanzas y los acuerdos deben fijar, directamente, los sujetos activos y pasivos los hechos y las bases gravables, y las tarifas de los impuestos.*

(...)

Este artículo hace referencia al **Principio de legalidad tributaria:**

Uno de los principios sobre los que se funda el sistema tributario, según el cual **“no puede haber tributo sin representación”** (“*nullum tributum sine lege*”), propio de un Estado democrático y vigente en nuestro ordenamiento aún con anterioridad a la Constitución de 1991. En efecto, el artículo 338 de la Carta señala que solamente dichos cuerpos colegiados podrán imponer contribuciones fiscales o parafiscales, lo cual significa que la potestad impositiva radica exclusivamente en cabeza de los cuerpos colegiados de elección popular, como es el Congreso –órgano representativo por excelencia–, las asambleas departamentales y los concejos distritales y municipales, sin que pueda delegarse tal potestad al gobierno en sus diversos niveles.

La Corte Constitucional en Sentencia C-875/2005 en relación con los artículos aquí relacionados ha manifestado que:

*“De conformidad con lo dispuesto en los artículos 150-12 y 338 de la Constitución Política, es función del Congreso de la República desarrollar la política tributaria del Estado y establecer contribuciones fiscales y parafiscales, a través de las leyes. En ejercicio de dicha atribución, y a partir del análisis de razones políticas, económicas o simplemente de conveniencia, le corresponde al Congreso como expresión del citado principio de legalidad, crear los tributos, predeterminar sus elementos esenciales, definir las facultades tributarias que se confieren a las entidades territoriales, establecer los procedimientos y métodos para su recaudo, y deferir a las autoridades administrativas, en caso de estimarlo conveniente, el señalamiento de las tarifas de las tasas y contribuciones, conforme a los condicionamientos previstos en la Constitución y la ley”.*<sup>1</sup>

## 4. Marco Legal:

En materia tributaria, el Congreso de la República goza de una amplia discrecionalidad para el desarrollo de la política impositiva, siempre y cuando la misma se ajuste a los principios constitucionales, tanto para crear, aumentar, disminuir, modificar o suprimir los tributos o algunos de los factores que determinan la obligación tributaria sustancial, como para prever las formas de recaudo, los intereses y las sanciones correspondientes.

En la recién aprobada Ley 2010 de 2019, “Por medio de la cual se adoptan normas para la promoción del crecimiento económico, el empleo, la inversión, el fortalecimiento de las finanzas públicas y la progresividad, equidad y eficiencia del sistema tributario, de acuerdo con los objetivos que sobre la materia impulsaron la Ley 1943 de 2018 y se dictan otras

<sup>1</sup> Sentencia C-875/2005 Magistrado Ponente Dr. Rodrigo Escobar Gil.

disposiciones”, a través del artículo 1 se introdujo una modificación al artículo 424 del Estatuto Tributario adicionando el numeral 17, quedando exentas del impuesto sobre las ventas las bicicletas, bicicletas eléctricas, motos eléctricas, patines, monopatinos, monopatinos eléctricos, patinetas, y patinetas eléctricas, de hasta 50 UVT., lo que permite vislumbrar una conexión entre lo ya previsto en el Estatuto Tributario y lo propuesto a través de este proyecto de ley en apoyo a la industria Colombiana.

## 5. Conveniencia del Proyecto de ley

### Comportamiento del uso de las bicicletas en Colombia

El mercado de las bicicletas ha sido el más dinámico durante la época de la pandemia, las restricciones en la movilidad han disparado sus ventas, representando en sus usuarios un medio de transporte seguro para evitar contagios.

Algunos medios de comunicación han resaltado, que: *podría decirse que la demanda estaba ‘anunciada’. Una encuesta hecha por la Alcaldía de Bogotá en mayo reveló que 59 % de los encuestados estaban dispuestos a pasarse a la bicicleta como medio de transporte. Ahora, tener más ciclistas en Bogotá no es cosa menor: antes de la pandemia ya se hacían más de 880.000 viajes diarios en bicicleta y el Distrito espera que la cifra aumente a medida que se vaya ingresando a la ‘nueva normalidad’. Eso implicará compras de nuevas bicicletas y, algunos ciudadanos, elegirán las importadas.*<sup>2</sup>

Pero no todos pueden acceder al mercado de las importaciones y le apuestan al mercado nacional, razón por la cual esta iniciativa, entraría a complementar lo ya establecido por la Ley 2010 de 2019, en la búsqueda de brindar mayor apoyo a la industria colombiana en la búsqueda de la reactivación económica.

El Ministerio de Salud, a través de su **Boletín de Prensa No 363 del 14 de junio de 2020, destacó, que:**

*El desplazamiento en bicicleta además de ser más económico y amigable con el medio ambiente, es una actividad física considerada protectora para el beneficio de la salud. Es por ello que el Ministerio de Salud y Protección Social, a través de la Subdirección de Enfermedades no Transmisibles, insta a la ciudadanía a su uso.*

<sup>2</sup> El ‘boom’ del pedaleo tomó por sorpresa a importadores de bicis. <https://www.eltiempo.com/bogota/bogota-aumento-en-compras-de-bicicletas-tomo-por-sorpresa-a-importadores-529836>

### Resalta algunos beneficios de su uso en que:

- Puede servir como instrumento para el desarrollo no solo como medio de transporte, sino también al facilitar el acceso a la educación, la atención de la salud y el deporte.
- La relación entre la bicicleta y su usuario fomenta la creatividad y la participación social; asimismo, permite al ciclista conocer de primera mano el entorno local.
- Es un símbolo del transporte sostenible y transmite un mensaje positivo para fomentar el consumo y la producción sostenibles; además, repercute beneficiosamente en el clima.
- El uso de la bicicleta como medio de transporte en las ciudades, además de optimizar el tiempo de desplazamiento, genera un ahorro en los gastos generados por uso de vehículos particulares (combustible, parqueaderos y lavadas) e incluso al comparar el gasto mensual por el uso de medios masivos de transporte público.

Aparte de ser algo benéfico para la salud, ser amigable con el medio ambiente y una importante alternativa de movilidad, en Colombia montar en bicicleta le puede traer muchos otros beneficios, teniendo en cuenta la **Ley 1811 del 21 de octubre de 2016**, la cual incentiva el uso de la bicicleta como medio de transporte y por medio de ella se pretende promover prácticas saludables, instaurar una cultura de sostenibilidad ambiental y fomentar una política de movilidad alternativa; mediante la articulación con el sistema de transporte público en las ciudades.<sup>3</sup>

Para el mes de septiembre de 2020, la ANSV, resaltó que **TRABAJA EN UNA POLÍTICA DE LA BICICLETA INTEGRAL, AUTOSOSTENIBLE Y AMIGABLE CON EL MEDIO AMBIENTE**, cuya idea es convertirla en un participante protagónico de la estrategia de transporte activo, buscando así una articulación plena con los sistemas de transporte masivo, así como el fortalecimiento de otras iniciativas de movilidad sostenible y el reconocimiento de las diversidades de cada territorio.

Ante el escenario que afronta la economía en nuestro país, en especial la industria colombiana, no solo por la pandemia, sino por la competencia generada por las importaciones vale la pena apoyar lo nuestro, así fortalecemos el empleo.

**El diario la República, resaltó en entrevista realizada a Carlos Ballesteros Gerente y fundador de Bike House, que “La bicicleta se proyecta como una solución simple a un problema grande como la movilidad, esta es su oportunidad. Desafortunadamente la industria nacional funcionó hasta el año 2.000 porque con la producción en China bajaron los precios y las fabricas nacionales desaparecieron.**

<sup>3</sup> <https://www.minsalud.gov.co/Paginas/Desplazamientos-en-bicicleta-una-opcion-saludable-para-movilizarnos.aspx>

Ahora, 97% de las ventas, que son 350.000 bicicletas, son importadas y la importación de marcos está entre 80.000 y 90.000 unidades, entonces estaríamos hablando de 440.000 bicicletas al año. Además, la entrada de la mujer al mundo del ciclismo en los últimos tres años ha sido cercana a 85%.<sup>4</sup>

En el mes de junio de 2020, el diario el tiempo resaltó:

**¿En qué va Bogotá?**

La capital colombiana, reconocida en América Latina por su modelo de ciclovía y ahora por su estrategia de ciclo carriles covid-19 temporales (que se volverán permanentes), tiene planes para la bici. En su plan de desarrollo, que cursa proceso para ser aprobado, presupuesta una inversión de 19 mil millones de pesos para atender cuatro objetivos: garantizar la seguridad personal y vial de los ciclistas, mejorar la experiencia de viaje (con ciclo parqueaderos y otros servicios), impulsar la cultura ciudadana (para transformar los hábitos de viaje) y desarrollar infraestructura. Bogotá tiene 550 kilómetros de ciclorrutas actualmente y, en el próximo cuatrienio, se promete hacer 280 más. **Las acciones comenzarán este mes. De los 80 kilómetros de ciclovías temporales, varios se quedarán: ya se adelantaron obras en la carrera séptima y la calle 13.**

En cuanto a las acciones de promoción, a los programas de la Escuela de la Bicicleta y de 'Al Colegio Bici', se sumará este 3 de junio, Día Mundial de la Bicicleta, un plan piloto de 'Al Trabajo en Bici', que permitirá generar caravanas de trabajadores que viajen seguros y guiados por personal del Distrito.<sup>5</sup>

**La industria alrededor de la bicicleta en Medellín: en desarrollo, pero con vacíos**

Aunque las ventas de bicicletas en la ciudad han crecido un 300 % durante la pandemia, aún la oferta de comercio con productos y servicios que complementan su uso no alcanza los niveles deseados.

En la ciudad, según Fenalco, las ventas de bicicletas se han incrementado en un 300 % durante la pandemia por la COVID-19, y en Colombia este mercado ha alcanzado ya las 600.000 unidades anuales comercializadas -97 % de ellas importadas-. No obstante, habría que hacer una separación conveniente antes de entrar en detalles: la industria que se genera alrededor de este producto difiere al referirse a sus modalidades -bicicleta de ruta, competencia o montaña, y la urbana-.

El director ejecutivo de Fenalco Antioquia, Carlos Andrés Pineda Osorio, compartió con el Colectivo SiCLas sus apreciaciones sobre el estado de la industria alrededor de la bicicleta. En sus palabras, desde el gremio del comercio la ven como "floreciente y en desarrollo", que en la pandemia se ha visto revitalizada por ser un medio de transporte que fomenta el

<sup>4</sup> <https://www.larepublica.co/empresas/se-venden-440000-bicicletas-al-ano-en-el-mercado-2531118>  
<sup>5</sup> <https://www.eltiempo.com/bogota/por-que-la-bicicleta-es-tan-importante-en-tiempos-de-coronavirus-y-cuarentena-501326>

autocuidado y la autorresponsabilidad, y que con otras soluciones de "última milla", es decir de cercanías, tienen un potencial muy importante.

Sin embargo, aunque está en crecimiento, Pineda aún ve vacíos para su consolidación. "No hay una industria que se perciba como una gran desarrolladora de este producto desde cero, no hay materia prima, y eso también representa, si se quiere, una dificultad para mantener una baja en los costos de producción".

El dirigente gremial cree que, si el mercado crece, habrá un mayor consumo y por ende habrá precios más bajos y la industria alrededor de la bicicleta podrá crecer con más facilidad y practicidad.<sup>6</sup>

**El mercado de bicicletas está cooptado por las importaciones**

Como se había anotado antes, y tal como se referenció en la exposición de motivos del proyecto de ley, aunque en Colombia existía una industria importante de fabricación de marcos, tenedores y otras partes para bicicletas, en 2020, durante los tres primeros meses del año las importaciones de bicicletas aumentaron en 62%.<sup>7</sup> En promedio, al año, se venden cerca de 600.000 bicicletas de las cuales se importan casi 458.348 y se ensamblan otras 150.000.<sup>8</sup>

Este porcentaje de importación frena la producción nacional que en otros tiempos fue muy importante. Es significativo señalar que, hasta finales de los años ochenta, en Colombia fabricaron todas las partes para una bicicleta; fábricas como Monark o Arbar, desaparecieron y se han mantenido con dificultad los fabricantes de marcos y tenedores. Desde los años cincuenta hasta principios de los años noventa, en Colombia, las marcas nacionales popularizaron el uso de la bicicleta y llegaron a cubrir todo el mercado y el territorio nacional, pero desaparecieron las marcas y fabricantes por la apertura y por facilidades e incentivos del IVA en bicicletas importadas.

Este proyecto busca generar incentivos para los productos nacionales. La fabricación nacional de marcos y tenedores requiere de partes importadas para armar o ensamblar una bicicleta completa, lo que genera una desventaja considerable en su precio de venta final, puesto que es mucho más elevado ya que sus partes y componentes tiene un IVA del 19% frente a solo un 5% de las bicicletas importadas.

Tras levantamiento de cuarentenas en algunos países de Europa, en China y en Estados Unidos registran alzas récord en la demanda, la venta de bicicletas ha crecido hasta 5.000%

<sup>6</sup> <https://www.siclas.org/industria-bicicleta-en-medellin/>

<sup>7</sup> Tomado de <https://www.larepublica.co/empresas/pandemia-del-covid-impacto-a-importadores-de-bicicletas-pero-se-esperan-mas-ventas-2996827>

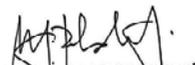
<sup>8</sup> Tomado de <https://www.larepublica.co/especiales/mis-documentos-final-2019/este-ano-aumento-56-la-importacion-de-bicicletas-en-colombia-2947079>

dada la producción paralizada, las demoras de ensamblaje y la escasez de stock. Las ventas totales de bicicletas -en línea y en tiendas- en Estados Unidos crecieron un 81% en mayo de 2019, hasta alcanzar US\$1.110 millones, según People for Bikes, un grupo de fabricantes y minoristas<sup>9</sup>. El distanciamiento social ha creado la necesidad mundial de la compra de bicicletas y sus partes, por eso es necesario crear un incentivo para impulsar una reactivación de la industria nacional, generar empleo y fortalecer la cadena de valor de la fabricación nacional y la recuperación de marcas nacionales.

Dadas las anteriores consideraciones y en virtud de la suficiente ilustración, consideramos pertinente apoyar y dar continuidad a esta iniciativa.

**PROPOSICION**

De conformidad con las anteriores consideraciones y en cumplimiento de los requisitos establecidos en la Ley 5ª de 1992, presentamos informe de ponencia positiva y en consecuencia solicitamos a los miembros de la Comisión Tercera Constitucional, aprobar en primer debate el proyecto de ley No. 337 DE 2020 CÁMARA: "POR MEDIO DEL CUAL SE CREA UN BENEFICIO TRIBUTARIO SOBRE LAS PARTES, REPUESTOS Y ELEMENTOS DE SEGURIDAD PARA LA REPARACIÓN, FABRICACIÓN, ENSAMBLAJE Y USO DE BICICLETAS, MONOPATINES, BICICLETAS CON ASISTENCIA ELÉCTRICA Y PATINETAS QUE SE FABRIQUEN, ENSAMBLAN Y REPARAN EN COLOMBIA, CON EL FIN DE ESTIMULAR LA PRODUCCIÓN NACIONAL, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES", con su respectivo texto propuesto.

  
**JOHN AIRO ROLDAN AVENDAÑO**  
 Coordinador Ponente

  
**KATHERINE MIRANDA PEÑA**  
 Ponente

  
**NÉSTOR LEONARDO RICO RICO**  
 Ponente

<sup>9</sup> Tomado de <https://www.larepublica.co/empresas/pandemia-del-covid-impacto-a-importadores-de-bicicletas-pero-se-esperan-mas-ventas-2996827>

**TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE**

**AL PROYECTO DE LEY No. 337 DE 2020 CÁMARA "POR MEDIO DEL CUAL SE CREA UN BENEFICIO TRIBUTARIO SOBRE LAS PARTES, REPUESTOS Y ELEMENTOS DE SEGURIDAD PARA LA REPARACIÓN, FABRICACIÓN, ENSAMBLAJE Y USO DE BICICLETAS, MONOPATINES, BICICLETAS CON ASISTENCIA ELÉCTRICA Y PATINETAS QUE SE FABRIQUEN, ENSAMBLAN Y REPARAN EN COLOMBIA, CON EL FIN DE ESTIMULAR LA PRODUCCIÓN NACIONAL, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"**

El Congreso de Colombia

**DECRETA:**

**Artículo 1°. Objeto.** El objeto de la presente ley es crear un beneficio tributario sobre las partes, repuestos y elementos de seguridad para la reparación, fabricación, ensamblaje y uso de bicicletas, monopatines, bicicletas con asistencia eléctrica y patinetas que se fabriquen, ensamblen y reparen en Colombia, con el fin de estimular la producción nacional.

**Artículo 2°.** Adiciónese el numeral 19 al artículo 424 al Estatuto Tributario, el cuál quedará así:

**19.** Las partes, repuestos, partes para marcos, elementos de seguridad como cascos, pedales, luces, focos, reflectivos, guayas, llantas, timbres que son destinados como insumos y complementarios para la fabricación, ensamblaje y uso en producción nacional de bicicletas, patines, bicicletas con asistencia eléctrica, monopatines y patinetas que se fabriquen, ensamblen y reparen en Colombia.

**Artículo 3°. Vigencia.** La presente ley rige a partir de la fecha de su publicación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

  
**JOHN AIRO ROLDAN AVENDAÑO**  
 Coordinador Ponente

  
**KATHERINE MIRANDA PEÑA**  
 Ponente

  
**NÉSTOR LEONARDO RICO RICO**  
 Ponente

## INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 137 DE 2020 CÁMARA

*por medio de la cual se crea y regula el Fondo de Financiamiento Voluntario y Solidario de la Vacuna para el Covid-19 -Ley de la Hermandad Colombiana-*

### INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE DEL PROYECTO DE LEY N° 137/2020 CÁMARA "POR MEDIO DE LA CUAL SE CREA Y REGULA EL FONDO DE FINANCIACIÓN VOLUNTARIO Y SOLIDARIO DE LA VACUNA PARA EL COVID-19" -LEY DE LA HERMANDAD COLOMBIANA-

Referencia: Informe de ponencia para primer debate al Proyecto de Ley N° 372 de 2020 Cámara.

En atención a la designación hecha por la Mesa Directiva de la Comisión Tercera Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes y según lo establecido en el artículo 150 de la Ley 5ª de 1992, sometemos a consideración de los Honorables Representantes el informe de ponencia para primer debate al Proyecto de Ley No. 372/2020 Cámara "Por medio de la cual se crea y regula el fondo de financiación voluntario y solidario de la vacuna para el Covid-19" -Ley de la hermandad colombiana-.



Armando Zabaráin D'arce  
H. Representante Dpto. Atlántico  
Coordinador Ponente



Carlos Alberto Carreño Marín  
H. Representante  
Ponente

Congreso careciera de la facultad para impulsar iniciativas legislativas propias cuyo objeto sea crear un fondo financiero. Sin embargo, como hábilmente lo explican los autores del proyecto de ley bajo estudio, la Corte Constitucional resolvió esta situación en algunas sentencias como la Sentencia C-617 del 8 de agosto de 2012, del Magistrado Ponente Luis Ernesto Vargas Silva.

En dicha sentencia la Corte resuelve una objeción por inconstitucionalidad presentada por el Gobierno Nacional contra el proyecto de ley n.º 90/09 Senado – 259/09 Cámara, "por la cual se rinde homenaje a la memoria, vida y obra del intelectual, librepensador y escritor antioqueño Manuel Mejía Vallejo y se decretan disposiciones y efectos en su honor", contra el artículo 11, en la medida en que se argumenta que la creación de un fondo mixto sin personería jurídica altera la estructura de la administración nacional. Sin embargo, la Sentencia cita otra jurisprudencia de la misma corporación en donde se aclaran los factores a considerar al momento de analizar si una disposición modifica la estructura de la administración nacional. En este sentido, cita, la sentencia C-889 de 2006 menciona que se debe considerar factores como "(i) la voluntad expresa del legislador, (ii) la naturaleza jurídica asignada, (iii) la autonomía de que goce, (iv) el que reciba recursos públicos o privados" entre otros, para evaluar esta situación.

Bajo el parámetro anterior, la Corte en la sentencia C-617 de 2012 que se viene describiendo, aclara cuales son las circunstancias en donde el legislador viola el precepto de reserva de iniciativa gubernamental por medio de una iniciativa legislativa sin contar con el Ejecutivo para modificar la estructura administrativa del Estado, a saber, se "(i) ha creado entidades del orden nacional, (ii) ha modificado la naturaleza de una entidad previamente creada; (iii) ha atribuido a un ministerio nuevas funciones públicas ajenas al ámbito normal de sus funciones; (iv) ha trasladado una entidad del sector central al descentralizado o viceversa; (v) ha dotado de autonomía a una entidad vinculada o adscrita a algún ministerio o ha modificado su adscripción o vinculación; o (vi) ha ordenado la desaparición de una entidad de la administración central".

Dado este marco, sigue esgrimiendo la Corte, cuando la disposición normativa bajo cuestión responde a una "relación intrínseca entre la función asignada por el legislador y los "objetivos misionales" de la entidad", no se está en presencia de la modificación de la estructura de la administración, cuestión que para los ponentes del presente proyecto es importante aclarar, pues el mismo incluye funciones propias del objetivo misional del Ministerio de Salud, y por ende, no modifica la estructura administrativa del Estado. En esa misma sentencia la Corte resuelve el problema de fondo sobre la creación de ese fondo mixto argumentando que el legislador "se limitó a configurar una nueva función para esa cartera [Ministerio de Cultura], consistente en la administración del fondo cuenta. Por ende, no se está ante una norma jurídica que modifique la estructura de la administración nacional, por lo que no es procedente exigir la iniciativa de que trata el artículo 154 C.P.", tal como lo hace

autoricen aportes o suscripciones del Estado a empresas industriales o comerciales y las que decreten exenciones de impuestos, contribuciones o tasas nacionales." (Subrayas propias de los autores de la presente ponencia)

#### 1. CONTENIDO

El presente informe está dividido en 6 secciones subsiguientes al contenido, que se detallan de manera enumerada a continuación:

2. Trámite del proyecto de ley.
3. Sustento normativo del proyecto de ley.
4. Antecedentes normativos.
5. Conveniencia del Proyecto de ley.
6. Proposición.
7. Texto que se propone para primer debate en la comisión tercera constitucional de la cámara de representantes para primer debate del proyecto de ley n°137/2020 cámara.

#### 2. TRÁMITE DEL PROYECTO DE LEY

El actual Proyecto de Ley fue radicado por sus autores, H.R. Juan Diego Echavarría Sánchez, H.R. Henry Fernando Correal Herrera, H.R. Jairo Humberto Cristo Correa, H.R. Faber Alberto Muñoz Cerón, H.R. Juan Carlos Reinales Agudelo, H.R. María Cristina Soto De Gómez, H.R. Jhon Arley Murillo Benítez; el día 19 de agosto del 2020, y publicado en la Gaceta del Congreso número 829 de 2020. Fuimos designados como ponentes por la comisión tercera el día 30 de septiembre del año 2020, el H.R. Carlos Alberto Carreño Marín y como ponente coordinador H.R. Armando Antonio Zabaráin D'Arce.

#### 3. SUSTENTO NORMATIVO DEL PROYECTO DE LEY

El presente proyecto de ley se sustenta en lo establecido en el artículo 150 de la Constitución Política, en el cual se concede competencia al Congreso de la República para hacer las leyes y por medio de ellas, ejercer funciones como la de interpretar, derogar y reformar las Leyes. Sin embargo, la creación de un fondo de aportes voluntarios sin personería jurídica, con el fin de coadyuvar a la prestación de servicios públicos como la salud en este caso, contrasta con la iniciativa del Estado para determinar la estructura nacional consagrada en el numeral 7º del artículo 150 de la Constitución Política de 1991<sup>1</sup> en conjunción con la disposición normativa contenida en el artículo 154 de la Carta Magna<sup>2</sup>; es decir, pareciera que el

<sup>1</sup> "ARTICULO 150. Corresponde al Congreso hacer las leyes. Por medio de ellas ejerce las siguientes funciones: [...] 7. Determinar la estructura de la administración nacional y crear, suprimir o fusionar ministerios, departamentos administrativos, superintendencias, establecimientos públicos y otras entidades del orden nacional, señalando sus objetivos y estructura orgánica; reglamentar la creación y funcionamiento de las Corporaciones Autónomas Regionales dentro de un régimen de autonomía; así mismo, crear o autorizar la constitución de empresas industriales y comerciales del estado y sociedades de economía mixta."

<sup>2</sup> "ARTICULO 154. Las leyes pueden tener origen en cualquiera de las Cámaras a propuesta de sus respectivos miembros, del Gobierno Nacional, de las entidades señaladas en el artículo 156, o por iniciativa popular en los casos previstos en la Constitución. No obstante, sólo podrán ser dictadas o reformadas por iniciativa del Gobierno las leyes a que se refieren los numerales 3, 7, 9, 11 y 22 y los literales a, b y c, del numeral 19 del artículo 150: las que ordenen participaciones en las rentas nacionales o transferencias de las mismas; las que

el presente proyecto de ley con el Ministerio de Salud y de Protección Social, asignándole la función de ser ordenadores del gasto del fondo que pretende crear.

Zanjada esta discusión, resta plantear una cuestión necesaria para, posteriormente, argumentar la conveniencia del presente proyecto de ley. El sustento normativo mayor de esta iniciativa, más allá del hecho inclusivo de la posible modificación a la estructura administrativa del Estado que ya se trató en párrafos anteriores, está en la materialización urgente que necesita hacerse del derecho a la salud y la seguridad social en torno a la situación de crisis generada por la pandemia creada por el virus sars-Covid19. La Constitución Política de Colombia establece en su artículo 48 y 49 estos derechos, planteando el hecho por el cual son, además de derechos en sí mismos, servicios públicos a cargo del Estado; lleva lo anterior al hecho necesario de recordar que el Estado debe garantizar el acceso de todas las personas en condiciones de igualdad "a los servicios de promoción, protección y recuperación de la salud", más en esta situación de crisis ya descrita.

Anteriormente estos derechos no tenían tratamiento de derechos fundamentales, de no ser por vía de conexidad con derechos fundamentales como la vida, o el principio mismo de la dignidad humana consagrado por la Declaración Universal de los Derechos Humanos y el artículo 1 de la misma Constitución. No obstante, sentencias recientes de la Corte Constitucional le han otorgado a este derecho a la Salud carácter autónomo como derecho fundamental, es decir, ya no necesita recurrirse a la conexidad con otros derechos fundamentales para reclamar la garantía del mismo. Cristina Pardo Schlesinger, magistrada ponente de la Sentencia T-117 de 2019, es clara al afirmar que al inicio el derecho a la salud, por vía jurisprudencial se garantizaba por conexidad a otros derechos fundamentales (al encontrarse en el capítulo de la constitución dedicado a los DESC), luego, este ha ido adquiriendo identidad propia como derecho fundamental (autónomo e irrenunciable), sobre todo cuando se trata de población vulnerable (para el caso, menores de edad y adultos mayores). Aún conserva su estrecha relación con la dignidad humana.

#### 4. ANTECEDENTES NORMATIVOS.

Dado que este proyecto de ley crea un fondo para el financiamiento de la vacuna contra el Covid-19, es una novedad legislativa por cuanto no está modificando ninguna ley preexistente, asigna una nueva función al Ministerio de Salud como ordenador del gasto del mismo, y evidentemente, responde a una nueva situación nunca antes vista por la humanidad como lo es la pandemia ya mencionada en el apartado anterior.

#### 5. CONVENIENCIA DEL PROYECTO DE LEY

El artículo 48 y artículo 49 de la Constitución política de Colombia eleva a la categoría de derecho la atención en salud y la seguridad social de personas, sin embargo, junto con este marco, diferentes sentencias han señalado que debido a la evolución jurisprudencial en torno a este derecho, ha pasado de ser un derecho fundamental por conexidad con el derecho a la vida y al principio de dignidad humana, a ser un derecho fundamental de carácter autónomo, evidentemente, sin perder aquel carácter intrínseco de conexidad. Para el caso concreto,

siguiendo las referencias que trae a colación la sentencia T-117 de 2019, es necesario recordar que el artículo 8 de la ley 1751 de 2015 consagra el principio de integralidad de la prestación del servicio de salud, por cuando el Estado debe velar por el suministro completo y efectivo de los servicios y las tecnologías necesarias para curar la enfermedad.

Bajo este principio, también es conducente recordar que sentencias como la T-465 de 2018 y T-253 de 2018 establecen un elemento sustancial en este ámbito: la garantía de suministrar el tratamiento médico necesario en toda la enfermedad de cada paciente como deber del sistema de salud (con el fin de mejorar su calidad de vida y así propender por el principio de dignidad). Como ya se mencionó anteriormente, al inicio el derecho a la salud, por vía jurisprudencial se garantizaba por conexidad a otros derechos fundamentales (al encontrarse en el capítulo de la constitución dedicado a los DESC). Luego, este ha ido adquiriendo identidad propia como derecho fundamental (autónomo e irrenunciable), sobre todo cuando se trata de población vulnerable (para el caso, menores de edad y adultos mayores), sin embargo, aún conserva su estrecha relación con la dignidad humana. Por tanto el Estado debe garantizar una protección reforzada de este derecho a los adultos mayores y a los menores. Finalmente, la salud es entendida desde la jurisprudencia como “un estado variable, susceptible de afectaciones múltiples, que inciden en mayor o menor medida en la vida del individuo” (sentencia T-117 de 2019).

Dado este marco, es totalmente encomiable el hecho por el cual se pretenda buscar mecanismos solidarios para poder garantizar el derecho a la salud, máxime en una situación de pandemia, amparados también en el principio de solidaridad consagrado por la Constitución del 91 en su artículo 1, cuando menciona que Colombia es una República “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”. Buscar recursos además para poder financiar la vacuna responde a la exposición realizada por el Ministro de Salud, Fernando Ruiz, en torno a los recursos asignados por el proyecto de ley sobre Presupuesto Nacional de Rentas y Recursos de Capital para el año 2021, cuando afirmaba que era de suma urgencia prever la asignación de recursos que se han de destinar para la aplicación de dicha vacuna. Tal como la exposición de motivos lo menciona, el siguiente es el cuadro propuesto por Ministerio Salud para tal efecto

**Estrategia de vacunación Colombia**  
**Costos estimados**

El **precio** por dosis, el número de dosis por persona, el mecanismo por el cual se adquiere, la logística necesaria para su adquisición, administración y seguimiento, eficacia de las diferentes vacunas, forma farmacéutica y presentación, proporción de la población que debe ser vacunada para lograr tener una segunda ola epidémica o tiempo que dura la inmunidad por la vacunación o haber padecido la infección, entre otros.

Insumo	Costo unitario <sup>1</sup> US\$	Costos población alto riesgo US\$	Costo PEA US\$	Total US\$	Total COP
	5,36	36.564.835	123.337.500	159.902.135	575.647.686.900
Valor biológico (3 Escenarios)	12,87	87.755.125	296.010.000	383.765.125	1.381.554.448.560
	21,45	146.258.541	493.350.000	639.608.541	2.302.590.747.600
Lecciones	0,07	479.728	1.616.188	2.097.916	7.552.497.652
Valor programa (Capacitación, carnés, cadena de frío, etc)					25.637.500.000
<b>Total estimado programa de biológicos</b>					<b>1.414.744.446.212</b>

<sup>1</sup>Incluye fletes, seguros, administración

Siendo así, utilizar mecanismos ya existentes como las transacciones bancarias, compras en almacenes de cadena, donaciones a título voluntario de Gobiernos, entidades nacionales del Gobierno, personas naturales y jurídicas, permiten aumentar la financiación de los costos de la vacuna y de esta manera, poder garantizar el acceso a su aplicación a la mayor cantidad de la población posible, con lo cual se aseguraría, de la manera más rápida, retornar a una situación de sociabilidad urgente, dados los altos índices de afectación a la salud mental producidos por el aislamiento obligatorio para mitigar los efectos de la pandemia.

No está demás advertir que dentro del ejercicio para realizar la presente ponencia se radicaron tres conceptos ante Ministerio de Salud, Ministerio de Hacienda y DIAN, para conocer su postura frente al presente proyecto de ley. El primero por razones evidentes, pero los otros dos conceptos dado el impacto que pueda tener estas contribuciones sobre el recaudo que se haga alrededor de estas, pues es claro que la ley establece algunos beneficios tributarios a quienes decidan hacer donaciones, en el marco de las adopciones tomadas por el estatuto tributario en el año 2016 y con las medidas de emergencia sanitaria emprendidas por el Gobierno Nacional.

**6. PROPOSICIÓN.**

Por las consideraciones anteriormente expuestas solicito a los miembros de la Comisión Tercera de la Cámara de Representantes dar primer debate y aprobar el Proyecto de Ley No. 372/2020 Cámara “Por medio de la cual se crea y regula el fondo de financiación voluntario y solidario de la vacuna para el Covid-19” -Ley de la hermandad colombiana-, junto con el texto definitivo que se propone para primer debate el cual no presenta modificaciones al original presentado.



Armando Zabarain D'arce  
H. Representante Dpto. Atlántico  
Coordinador Ponente



Carlos Alberto Carreño Marín  
H. Representante  
Ponente

**7. TEXTO QUE SE PROPONE PARA PRIMER DEBATE EN LA COMISIÓN TERCERA CONSTITUCIONAL DE LA CÁMARA DE REPRESENTANTES PARA PRIMER DEBATE DEL PROYECTO DE LEY N°137/2020 CÁMARA**

**PROYECTO DE LEY 372/2020 CÁMARA DE REPRESENTANTES**

“Por medio de la cual se crea y regula el fondo de financiación voluntario y solidario de la vacuna para el Covid-19” -Ley de la hermandad colombiana-

El Congreso de Colombia,

**DECRETA:**

**ARTÍCULO 1º. OBJETO.** La presente ley tiene por objeto crear y regular el fondo de financiación voluntario y solidario de la vacuna para el Covid-19.

**ARTÍCULO 2º. FONDO DE FINANCIACIÓN VOLUNTARIO Y SOLIDARIO DE LA VACUNA PARA EL COVID-19.** Créase el Fondo de financiación voluntario y solidario de la vacuna para el Covid-19 como una cuenta especial sin personería jurídica, cuyo ordenador del gasto será el Ministerio de Salud, para efectos de financiar la adquisición, distribución, aplicación, seguimiento y evaluación de la vacuna para el Covid-19 de los ciudadanos.

**ARTÍCULO 3º. FUENTES DE FINANCIACIÓN:** El Fondo estará conformado por las siguientes fuentes:

1. Las contribuciones voluntarias efectuadas por gobiernos y organizaciones internacionales.
2. Las contribuciones voluntarias efectuadas por personas naturales y jurídicas del sector privado.
3. Las contribuciones recaudadas por entidades financieras como resultado de la opción de donación voluntaria al finalizar las transacciones en cajeros electrónicos y transacciones por Internet.
4. Las contribuciones recaudadas por almacenes de cadena y grandes supermercados por concepto de donación voluntaria de la suma requerida para el redondeo de las vueltas.
5. Las contribuciones provenientes del Presupuesto General de la Nación y de las entidades territoriales. Para lo anterior, autorícese al gobierno nacional, departamental, municipal y distrital para que incluyan en sus presupuestos generales las apropiaciones necesarias para el financiamiento de esta ley.

**PARÁGRAFO 1º.** Las entidades financieras podrán disponer las medidas necesarias para informar a sus usuarios y clientes de cajeros electrónicos, portales transaccionales y similares, la opción de contribuir al fondo de financiación voluntario y solidario de la vacuna para el Covid-19, mediante la donación de una suma autorizada de manera periódica o fija.

**PARÁGRAFO 2º.** Los almacenes de cadena y grandes supermercados dispondrán las medidas necesarias para informar a sus clientes acerca de la opción de contribuir voluntariamente al fondo de financiación voluntario y solidario de la vacuna para el Covid-19, mediante la donación de la suma aprobada por efectos del redondeo de las vueltas.

**PARÁGRAFO 3º.** Los recursos del Fondo se ejecutarán conforme a las reglas del derecho privado y cumpliendo los principios generales de la contratación pública.

**ARTÍCULO 4º. TRANSPARENCIA DE LOS RECURSOS DEL FONDO DE FINANCIACIÓN VOLUNTARIO Y SOLIDARIO DE LA VACUNA PARA EL COVID-19:** El Gobierno Nacional deberá garantizar la publicación sincrónica en la ejecución de los recursos objeto de la presente ley habilitando y garantizando que los ciudadanos cuenten con la información actualizada de los recursos y los avances en la obtención de la vacuna.

**ARTÍCULO 5º. CONTROL FISCAL:** La Contraloría General de la República creará un equipo especial para efectos del control fiscal sobre los recursos del fondo de financiación voluntario y solidario de la vacuna para el Covid-19.

**ARTÍCULO 6º. REGLAMENTACIÓN.** El Gobierno Nacional por medio de los Ministerios de Hacienda y Salud reglamentará la presente ley.

**ARTÍCULO 7. VIGENCIA.** La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación.



Armando Zabarain D'arce  
H. Representante Dpto. Atlántico  
Coordinador Ponente



Carlos Alberto Carreño Marín  
H. Representante  
Ponente

**INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 049 DE 2020 CÁMARA**

*por medio de la cual se eliminan las tarifas del impuesto de timbre que recaen sobre las actuaciones que cumplan los colombianos en el exterior ante funcionarios diplomáticos o consulares del país, derogando los artículos 525 y 550 del Estatuto Tributario Nacional.*

Bogotá D.C., octubre 13 de 2020

Honorable Representante  
**NESTOR LEONARDO RICO RICO**  
Presidente  
Comisión Tercera  
Cámara de Representantes  
Ciudad

**Asunto:** Informe de Ponencia para segundo debate al Proyecto de Ley No. 049/2020 Cámara, "Por medio de la cual se eliminan las tarifas del impuesto de timbre que recaen sobre las actuaciones que cumplan los colombianos en el exterior ante funcionarios diplomáticos o consulares del país, derogando los artículos 525 y 550 del estatuto tributario nacional".

Estimado Presidente Blanco,

En cumplimiento a la honrosa designación que nos hiciera la Mesa Directiva de la Comisión Tercera de la Cámara de Representantes, de conformidad con los artículos 150, 153 y 156 de la Ley 5ª de 1992, nos permitimos rendir informe de ponencia para segundo debate al Proyecto de Ley No. 049 de 2020 Cámara, "Por medio de la cual se eliminan las tarifas del impuesto de timbre que recaen sobre las actuaciones que cumplan los colombianos en el exterior ante funcionarios diplomáticos o consulares del país, derogando los artículos 525 y 550 del estatuto tributario nacional".

Cordialmente,

  
**JUAN PABLO CELIS VERGEL**  
Coordinador Ponente  
Representante a la Cámara

  
**ERASMO ELÍAS ZULETA BECHARA**  
Coordinador Ponente  
Representante a la Cámara

  
**SARA ELENA PIEDRAHITA LYONS**  
Ponente  
Representante a la Cámara

  
**SALIM VILLAMIL QUESSEP**  
Ponente  
Representante a la Cámara

  
**DAVID RACERO MAYORCA**  
Ponente  
Representante a la Cámara

Se busca eliminar el cobro del impuesto de timbre a los trámites y servicios consulares, tales como, expedición de pasaportes ordinarios, certificaciones, autenticaciones, reconocimiento de firmas y protocolización de escrituras públicas.

**3. COMPETENCIA**

La Comisión Tercera Constitucional Permanente es competente para conocer del presente proyecto de Ley, de conformidad con lo establecido por el artículo 2 de la Ley 3 de 1992, por cuanto versa sobre: "...los temas de hacienda y crédito público; impuesto y contribuciones; exenciones tributarias; régimen monetario; leyes sobre el Banco de la República; sistema de banca central; leyes sobre monopolios; autorización de empréstitos; mercado de valores; regulación económica; Planeación Nacional; régimen de cambios, actividad financiera, bursátil, aseguradora y de captación de ahorro."

**4. CONVENIENCIA DE LA INICIATIVA**

i. **Impuesto del Timbre:** Es un tributo nacional que recae sobre documentos públicos y privados que sean constituidos, modificados, extintos por personas naturales, jurídicas y entidades públicas en el territorio nacional o en el exterior. En general los hechos que generan este gravamen implican el desplazamiento de la riqueza, circulación de valores, actuaciones o trámites; adicionalmente grava la salida al exterior de las personas naturales y extranjeras residentes en el país<sup>1</sup>.

Los hechos generadores del impuesto son el contribuyente efectivo del impuesto y el agente responsable del recaudo. El contribuyente es quien resulta afectado económicamente por el gravamen, en función de actuar como otorgante, girador, aceptante, emisor, suscriptor, de los documentos y trámites gravados con el impuesto. Mientras que el agente de retención es el responsable de la retención en cumplimiento de la prestación tributaria, declarar y pagar el recaudo del impuesto ante las autoridades fiscales y la nación, sin ser el principal contribuyente.

En el caso de este proyecto de ley, el hecho generador o nacimiento de la obligación tributaria de ese gravamen, es el otorgamiento o aceptación de documentos en el país o en el exterior. De acuerdo con esto, los Artículos 525 y 550 del Estatuto Tributario Nacional, establecen como hecho generador:

**Art. 525<sup>2</sup>. Impuesto de timbre para actuaciones que se cumplan en el exterior.**

**Nota 1. Las tarifas de los impuestos de timbre nacional sobre actuaciones que se cumplan ante funcionarios diplomáticos o consulares del país serán las siguientes:**

**1. Pasaportes ordinarios que se expidan en el exterior por funcionarios consulares, veinte y uno dólares (US\$21), o su equivalente en otras monedas.**

**2. Las certificaciones expedidas en el exterior por funcionarios consulares, cinco dólares (US\$5), o su equivalente en otras monedas.**

<sup>1</sup> Oficina de Asuntos Económicos, DIAN, 2007. "Generalidades del impuesto del timbre en Colombia".

<sup>2</sup> DIAN, 1989. "Estatuto Tributario Nacional", artículo 525.

**INFORME DE PONENCIA POSITIVA PARA SEGUNDO DEBATE**

Proyecto de Ley No. 049 de 2020 Cámara, "Por medio de la cual se eliminan las tarifas del impuesto de timbre que recaen sobre las actuaciones que cumplan los colombianos en el exterior ante funcionarios diplomáticos o consulares del país, derogando los artículos 525 y 550 del estatuto tributario nacional".

**1. ANTECEDENTES LEGISLATIVOS**

El Proyecto de Ley No. 049 de 2020 Cámara fue radicado el día 20 de julio de 2020 por los Honorables Representantes JUAN DAVID VÉLEZ, CHRISTIAN MUNIR GARCÉS, JUAN FERNADO ESPINAL y el senador CIRO ALEJANDRO RÁMIREZ.

El proyecto fue remitido a la Comisión Tercera de la Cámara de Representantes, el día 12 de agosto de 2020, donde los designados como Coordinadores Ponentes a los Honorables Representantes Juan Pablo Celis Vergel y Erasmo Elías Zuleta Bechara y como ponentes los Honorables Representantes Sara Elena Piedrahita Lyons, Salim Villamil Quessep y David Racero Mayorca rindieron ponencia positiva en primer debate el 2 de septiembre de 2020.

La ponencia positiva para primer debate fue discutida y votada el 21 de septiembre de 2020 en sesión de Comisión III de la Cámara de Representantes, siendo acogida y aprobada por mayoría en los miembros de la comisión y aprobada.

Durante la celebración de dicha sesión, la honorable representante Sara Helena Piedrahita Lyons radicó ante la secretaria de la Comisión Tercera de la Cámara de Representantes, proposición modificatoria del artículo 2 de dicho proyecto, proposición supresiva del artículo 3 y proposición modificatoria del título del proyecto de ley. Asimismo, la congresista anunció durante la discusión, que deja como constancia de segundo debate las tres proposiciones presentadas.

De conformidad a lo anterior, el Proyecto de Ley No. 049 de 2020 Cámara fue aprobado para surtir debate para segundo debate ante los honorables representantes de la Cámara de Representantes en plenaria.

Que el día 22 de septiembre de 2020, la Comisión Tercera de la Cámara de Representantes designó como Coordinadores Ponentes a los Honorables Representantes Juan Pablo Celis Vergel y Erasmo Elías Zuleta Bechara y como ponentes los Honorables Representantes Sara Elena Piedrahita Lyons, Salim Villamil Quessep y David Racero Mayorca para segundo debate en la plenaria de la Cámara de Representantes.

Que la Honorable Representante Sara Elena Piedrahita Lyons dejó como constancia las tres (3) proposiciones suscritas para que sean tenidas en cuenta en la ponencia de segundo debate.

**2. OBJETO DEL PROYECTO DE LEY**

La presente iniciativa legislativa busca establecer medidas para garantizar la eliminación de las tarifas del impuesto de timbre recaudado por el Ministerio de Relaciones Exteriores sobre los trámites adelantados ante los consulados y las embajadas de la República de Colombia ubicadas por fuera del territorio nacional.

**3. Las autenticaciones efectuadas por los cónsules colombianos, cinco dólares (US\$5), o su equivalente en otras monedas.**

**4. El reconocimiento de firmas ante cónsules colombianos, cinco dólares (US\$5), o su equivalente en otras monedas, por cada firma que se autentique.**

**5. La protocolización de escrituras públicas en el libro respectivo del consulado colombiano, ochenta y dos dólares (US\$82), o su equivalente en otras monedas.**

**Art. 550<sup>3</sup>. Para las actuaciones ante el exterior el impuesto se ajusta cada tres años.**

**Los impuestos de timbre por concepto de actuaciones consulares establecidas en el artículo 525, se reajustarán mediante decreto del Gobierno Nacional, hasta el veinticinco por ciento (25%), cada tres (3) años a partir del 1 de enero de 1986.**

Los costos actuales de los principales trámites y servicios consulares son:

Trámite	Costo	Impuesto de timbre	% Equivalente ImpTimbre/Costo
Pasaporte Ordinario	110 USD	21 USD	19%
	83 €	19 €	23%
Pasaporte Ejecutivo	179 USD	21 USD	11,8%
	132 €	19 €	14,4%
Certificaciones	36 USD	5 USD	13,8%
Autenticaciones	22 USD	5 USD	22,7%
Reconocimiento de firmas	24 USD	5 USD	20,8%

ii. **Eliminación del Artículo 525 del ETN:** A través de los servicios consulares, según cifras del Informe de Gestión del 2019<sup>4</sup>, los trámites a los que accedieron los colombianos en el exterior ante los consulados y oficinas en el exterior fueron:

Tramite	Total 2019
Expedición de Pasaportes	83.866
Expedición de Apostillas y Legalizaciones	811.014
Registro de firmas	1.340
Expedición de visas	28.614

Fuente: Datos recolectados "Informe de evaluación Estrategia de Rendición de Cuentas 2019"<sup>5</sup>

De esta manera, el ingreso total a la Nación, por el recaudo tributario de trámites descritos anteriormente y mencionados en el Artículo 525 del Estatuto Tributario

<sup>3</sup> DIAN, 1989. "Estatuto Tributario Nacional", artículo 550.

<sup>4</sup> Ministerio de Relaciones Exteriores, 2020. "Informe de Gestión 2019. Ministerio de Relaciones Exteriores y su fondo rotatorio".

Nacional, los consulados recaudaron durante el 2019 un total de COP\$24.217.066.935, los cuales corresponden alrededor del 28.2% del recaudo total del impuesto de timbre (\$ 85.770.403.150). **Siendo esto solamente el 0,015% del Recaudo Impositivo Nacional.**

Es necesario mencionar que dentro del recaudo realizado a través de las misiones diplomáticas y consulares del Ministerio de Relaciones Exteriores, están incluidas la expedición de visas a los extranjeros, que según el Artículo 524 del Estatuto tributario Nacional, también generan gravamen de acuerdo con el tipo de visa que la persona adquiera. El actual proyecto no plantea su eliminación.

Es así como los demás documentos públicos y privados, que están obligados a retención, corresponden alrededor de un 72% del recaudo total de Impuesto de Timbre Nacional<sup>5</sup> en comparación por lo recaudado a través de los consulados<sup>6</sup>; lo que evidencia que es mayor el padecimiento que causa éste a la diáspora colombiana, que el impacto económico que genera.

**iii. Eliminación del Artículo 550 del ETN:** Este artículo establece que las tarifas mencionadas en el Artículo 525 "se reajustarán mediante decreto del Gobierno Nacional, hasta el veinticinco por ciento (25%), cada tres (3) años a partir del 1 de enero de 1986", por 33 años, ha causado una afectación mayor a la diáspora colombiana; lo anterior, ya que este artículo, le ha permitido fijar tarifas cada 3 años con aumentos exorbitantes en el costo del impuesto de timbre para los trámites para los colombianos en el exterior.

Este tributo le genera un costo total a los trámites y servicios consulares más elevado que a las mismas actuaciones a nivel nacional. Los ciudadanos en el exterior están asumiendo un costo excesivo al momento de adquirir o renovar su pasaporte. En continuidad, el recaudo de dicho tributo en el exterior, por parte del Ministerio de Relaciones Exteriores, corresponde a un valor mínimo (0,015% del Recaudo total tributario nacional) que no se ve retribuido a la diáspora nacional.

Asimismo, el Fondo Rotatorio del Ministerio de Relaciones Exteriores actúa solamente como agente recaudador de este impuesto en el exterior y de manera mensual, realiza la presentación y pago de este impuesto a la DIAN<sup>7</sup>, indica la Cancillería en la solicitud S-DSG-20-003434, con lo anterior relacionando que la Entidad no se vería afectada, en la prestación de servicio a los colombianos en el exterior, ante una eventual eliminación del impuesto.

**iv. Finalidad e impacto de las remesas a la economía nacional:** Con la presente iniciativa se pretende generar mejores condiciones para los colombianos en el exterior, fortaleciendo los canales de atención y vinculación con el Estado colombiano de forma equitativa y justa, a través de la reducción del costo excesivo de un impuesto.

El proyecto de ley busca afectar directa y positivamente a 4,8 millones de colombianos que residen en el exterior. Acorde a los autores, una encuesta realizada para la caracterización de la diáspora<sup>7</sup>, el 33% de los encuestados llevan más de 10 años fuera y el 21,61% entre 5 a 10 años; siendo estos una población sujeta a realizar de forma constante el uso de los trámites consulares. De igual manera, se beneficiarían todos aquellos connacionales que, en calidad de turistas o no residentes en el extranjero, acudan a los consulados a llevar a cabo cualquier trámite que puedan requerir durante su viaje temporal en el extranjero.

<sup>5</sup> DIAN, 2020. Estadísticas de los ingresos tributarios administrados por la DIAN 1970-2020<sup>m</sup>. Timbre Nacional.  
<sup>6</sup> MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES, 2020. Consolidado recaudo timbre exterior 2017-2019.  
<sup>7</sup> Caracterización de colombianos en el exterior. Departamento Nacional de Planeación – DNP. Mayo 2019.

Sobre la misma encuesta, 41% de la población tienen hijos, lo que les genera obligación de tramitar, ante los consulados, los permisos de salida de menores y otros trámites como copias de registro civil y autenticaciones.

Se debe también tener presente que el 53% de esta población se encuentra en informalidad, generando que el 58,2% no alcance una suficiencia de ingresos para llegar a cubrir el ahorro, o atender más necesidades (como dichos trámites en embajadas y consulados).

Finalmente, se observa que este proyecto de ley permitirá generar una atención justa para que los costos de los servicios que realizan los colombianos en el exterior sean equilibrados.

**5. CONCEPTO DEL MINISTERIO DE HACIENDA**

El Viceministro General del Ministerio de Hacienda, doctor Juan Alberto Londoño Martínez, remitió al despacho del Presidente de la Comisión Tercera de la Cámara de Representantes los "Comentarios frente al texto publicado del Proyecto de Ley No. 049 de 2020 Cámara "Por medio de la cual se eliminan las tarifas del impuesto de timbre que recaen sobre las actuaciones que cumplen los colombianos en el exterior, ante funcionarios diplomáticos o consulares del país, derogando los artículos 525 y 550 del estatuto tributario nacional", el concepto favorable y el respectivo aval, sobre el Proyecto de Ley en referencia, tal como lo definen los procedimientos de las iniciativas legislativas que buscan modificaciones tributarias y que ocasionan cambios en las rentas nacionales<sup>8</sup>; en los siguientes términos:

*"Es de señalar que la derogación del artículo 525 ET eliminaría el impuesto de timbre que se cobra en los consulados a los connacionales en el exterior, medida que también tendría efectos directos sobre el artículo 550 ET, toda vez que no habría gravamen susceptible de reajuste tarifario.*

*En relación con el resultado del recaudo del impuesto de timbre (tanto nacional como externo), el mismo corresponde a un valor de \$85.770 millones (m), monto que fue informado por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN) para la anterior vigencia. En ese sentido, desde un punto de vista fiscal, esta derogación tendría un impacto fiscal inferior al 0,05% del recaudo total de impuestos a diciembre de 2019 (valor correspondiente a \$154,7 billones). Asimismo, los autores del Proyecto de Ley en estudio señalan que un 28,2% del total de ese impuesto de timbre corresponde a recaudo efectuado por los consulados (0,015% del total del recaudo por impuestos).*

*Por otra parte, de acuerdo con las Notas a los Estados Financieros de 2019 del Fondo Rotatorio del Ministerio de Relaciones Exteriores, el valor pendiente a declarar y compensar a la DIAN por concepto de impuesto de timbre a diciembre de 2019 se ubicó en \$4.265 m, cifra superior en \$180 m frente al valor registrado en 2018 correspondiente a \$4.085 m.*

*Así las cosas, fiscalmente el impacto sería inferior al 0,05% del total del recaudo de impuestos de la DIAN en 2019, cuando se analiza la fracción del impuesto de timbre que recaudan los consulados y se centralizan a través del Fondo Rotatorio.*

*En este contexto, una vez revisada la propuesta legislativa en análisis, se constató que el impacto fiscal de la derogatoria 525 y 550 ET es marginal por lo que este*

<sup>8</sup> El concepto del Ministerio de Hacienda y Crédito Público fue radicado en la Secretaría de la Comisión Tercera de la Cámara el pasado 12 de agosto y puede ser consultado de forma virtual en: <http://www.juangandavelez.com/wp-content/uploads/2020/08/Carta-TP-PL-impuesto-timbre-VG-3.pdf>

*Ministerio no tendría objeciones de carácter presupuestal, siempre y cuando el texto que sea discutido y aprobado durante todo el trámite sea el mismo que se está proponiendo en esta oportunidad. No obstante, se enfatiza en la importancia de identificar fuentes alternativas de ingresos para compensar la disminución en el recaudo, en reconocimiento del significativo incremento que ha presentado el nivel de deuda pública en el presente año.*

**6. CONTENIDO DEL PROYECTO DE LEY**

El Proyecto de Ley cuenta con cuatro (4) artículos incluyendo la vigencia. El objeto del proyecto busca establecer medidas para garantizar la eliminación de las tarifas del impuesto de timbre sobre actuaciones que se cumplan ante funcionarios diplomáticos o consulares del país, eliminando el impuesto de timbre recaudado por el Ministerio de Relaciones Exteriores relacionado con los trámites surtidos ante los consulados y embajadas de la República de Colombia ubicadas por fuera del Territorio Nacional.

La Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales - DIAN y el Ministerio de Relaciones Exteriores garantizará la eliminación en los siguientes trámites y servicios consulares:

- Pasaportes ordinarios
- Certificaciones
- Autenticaciones
- Reconocimiento de firmas
- Protocolización de escrituras públicas

Así mismo, el Ministerio de Relaciones Exteriores adoptará las medidas necesarias para informar de manera clara y oportuna a los funcionarios diplomáticos y consulares, así como a la diáspora nacional, la fecha que a partir tendrán acceso a los trámites y servicios consulares sin el gravamen mencionado en la presente ley.

El proyecto igualmente deroga los artículos 525 y 550 del Estatuto Tributario.

**7. PROPOSICION**

Con base en las anteriores consideraciones y en cumplimiento de la Constitución Política y de la Ley 5ª de 1992, nos permitimos rendir peticiones positivas, y en consecuencia solicitamos muy atentamente a los Honorables Representantes dar segundo debate al Proyecto de Ley No. 049 de 2020 Cámara, "Por medio de la cual se eliminan las tarifas del impuesto de timbre que recaen sobre las actuaciones que cumplen los colombianos en el exterior ante funcionarios diplomáticos o consulares del país, derogando los artículos 525 y 550 del estatuto tributario nacional"

Cordialmente,

  
**JUAN PABLO CELIS VERGEL**  
 Coordinador Ponente  
 Representante a la Cámara

  
**ERASMO ELIAS ZULETA BECHARA**  
 Coordinador Ponente  
 Representante a la Cámara

  
**SARA ELENA PIEDRAHITA LYONS**  
 Ponente  
 Representante a la Cámara

  
**SAJIM VILLAMIL QUESSEP**  
 Ponente  
 Representante a la Cámara

  
**DAVID RACERO MAYORCA**  
 Ponente  
 Representante a la Cámara

**TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE EN CÁMARA DEL PROYECTO DE LEY No. 049 DE 2020 CÁMARA**

*"Por medio de la cual se eliminan las tarifas del impuesto de timbre que recaen sobre las actuaciones que cumplen los colombianos en el exterior ante funcionarios diplomáticos o consulares del país, derogando los artículos 525 y 550 del Estatuto Tributario Nacional"*

El Congreso de Colombia

DECRETA:

**Artículo 1. Objeto.** La presente ley busca establecer medidas para garantizar la eliminación de las tarifas del impuesto de timbre sobre actuaciones que se cumplan ante funcionarios diplomáticos o consulares del país.

**Artículo 2.** Elimínesse el impuesto de timbre recaudado por el Ministerio de Relaciones Exteriores relacionado con los trámites surtidos ante los consulados y embajadas de la República de Colombia ubicadas por fuera del Territorio Nacional.

**Parágrafo 1º:** La Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales - DIAN y el Ministerio de Relaciones Exteriores garantizará dicha eliminación en los siguientes trámites y servicios consulares:

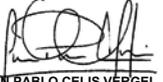
- Pasaportes ordinarios
- Certificaciones
- Autenticaciones
- Reconocimiento de firmas
- Protocolización de escrituras públicas

**Parágrafo 2º:** No se exceptuarán de la presente, el gravamen que recae sobre el trámite de expedición de las visas realizadas por los consulados y embajadas de la República de Colombia ubicadas por fuera del territorio nacional (Artículo 524 del Estatuto Tributario Nacional).

**Artículo 3.** El Ministerio de Relaciones Exteriores adoptará las medidas necesarias para informar de manera clara y oportuna a los funcionarios diplomáticos y consulares, así como a la diáspora nacional, la fecha que a partir tendrán acceso a los trámites y servicios consulares sin el gravamen mencionado en la presente ley.

**Artículo 4. Vigencia y derogatorias.** La presente ley rige a partir de su publicación y deroga los artículos 525 y 550 del Estatuto Tributario Nacional.

Cordialmente,

  
**JUAN PABLO CELIS VERGEL**  
 Coordinador Ponente  
 Representante a la Cámara

  
**ERASMO ELIAS ZULETA BECHARA**  
 Coordinador Ponente  
 Representante a la Cámara

  
**SARA ELENA PIEDRAHITA LYONS**  
 Ponente  
 Representante a la Cámara

  
**SAJIM VILLAMIL QUESSEP**  
 Ponente  
 Representante a la Cámara

  
**DAVID RACERO MAYORCA**  
 Ponente  
 Representante a la Cámara

## CONTENIDO

Gaceta número 1126 - Viernes, 16 de octubre de 2020

CÁMARA DE REPRESENTANTES

FE DE ERRATAS

**Págs.**

Fe de erratas ponencia para primer debate al Proyecto de ley número 129 de 2020 Cámara, por medio del cual se reglamenta la aspersión de sustancias tóxicas o probablemente tóxicas en el marco de la lucha contra los cultivos de uso ilícito ..... 1

PONENCIAS

Informe de ponencia para primer debate Proyecto de ley número 091 de 2020 Cámara, por medio del cual se presentan los lineamientos para la elaboración de la política pública del Sistema de Bicicletas Públicos (SBP) y se dictan otras disposiciones ..... 2

Ponencia para primer debate al Proyecto de ley número 208 de 2020 Cámara, por medio de la cual se reglamenta el artículo 196 de la Ley 1955 de 2019, se toman medidas para fortalecer las medidas que promueven el empleo juvenil y se dictan otras disposiciones. .... 13

Informe de ponencia para primer debate al Proyecto de ley número 240 de 2020 Cámara, “Flexibilización del horario laboral para madres o padres cabeza de familia o con deberes familiares” ..... 16

Ponencia para primer debate al Proyecto de ley número 337 de 2020 Cámara, por medio del cual se crea un beneficio tributario sobre las partes, repuestos y elementos de seguridad para la reparación, fabricación, ensamblaje y uso de bicicletas, monopatines, bicicletas con asistencia eléctrica y patinetas que se fabriquen, ensamblen y reparen en Colombia, con el fin de estimular la producción nacional, y se dictan otras disposiciones ..... 20

Informe de ponencia para primer debate del Proyecto de ley número 137 de 2020 Cámara, por medio de la cual se crea y regula el Fondo de Financiamiento Voluntario y Solidario de la Vacuna para el Covid-19 -Ley de la Hermandad Colombiana- ..... 23

Informe de ponencia para segundo debate al Proyecto de ley número 049 de 2020 Cámara, por medio de la cual se eliminan las tarifas del impuesto de timbre que recaen sobre las actuaciones que cumplan los colombianos en el exterior ante funcionarios diplomáticos o consulares del país, derogando los artículos 525 y 550 del Estatuto Tributario Nacional ..... 25