



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA
www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXV - N° 412

Bogotá, D. C., viernes, 10 de junio de 2016

EDICIÓN DE 23 PÁGINAS

DIRECTORES:

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

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

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

CÁMARA DE REPRESENTANTES

PONENCIAS

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE CÁMARA PROYECTO DE LEY NÚMERO 258 DE 2016 CÁMARA

por la cual se convierte en política de Estado el Programa Ser Pilo Paga y se dictan otras disposiciones.

Honorable Representante

ATILANO ALONSO GIRALDO ARBOLEDA

Presidente

Comisión Sexta Constitucional Permanente

Ciudad.

Referencia: Informe de ponencia para primer debate Cámara - Proyecto de ley número 258 de 2016, por la cual se convierte en política de Estado el Programa Ser Pilo Paga y se dictan otras disposiciones.

Señor Presidente:

Dando cumplimiento al encargo que nos hiciera la honorable Mesa Directiva, con el fin de rendir ponencia para Primer Debate al proyecto de la referencia, de conformidad con lo dispuesto por los artículos 150, 153 y 156 de la Ley 5ª de 1992, de manera atenta nos permitimos someter a su consideración el presente informe en los siguientes términos:

I. TRÁMITE

El presente Proyecto de ley fue presentado por los Representantes, *Martha Patricia Villalba Hodwalker, Héctor Javier Osorio Botello, Wilmer Ramiro Carrillo Mendoza, Jairo Enrique Castiblanco Parra, Juan Felipe Lemos, Alfredo Rafael Deluque Zuleta, Jaime Armando Yepes Martínez, Élburt Díaz Lozano, Juan Felipe Lemus Uribe, Eduardo José Tous de la Ossa, Alonso José del Río Cabarcas, Martha Cecilia Curi Osorio, Jhon Jairo Cárdenas Morán, Bérrner León Zambrano Eraso, León Darío Ramírez Valencia, y José Bernardo Flórez Asprilla*, el día 17 de mayo del año en curso, ante la Secretaría General de la Cámara, bajo el número 258 de 2016, publicado y repartido para su trámite

correspondiente a la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes.

Por designación de la honorable Mesa Directiva de la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la Cámara, se designaron Ponentes a los honorable Representantes *Héctor Javier Osorio Botello* (Ponente Coordinador), *Diego Patiño Amariles* y *Alfredo Ape Cuello Baute*, para rendir ponencia para primer debate.

II. CONTENIDO DEL PROYECTO

El proyecto de ley tiene como finalidad elevar a la categoría de política de Estado, el programa Ser Pilo Paga, impulsado por el Ministerio de Educación Nacional que pretende tener equidad en el acceso a la Educación Superior, incentivando a estudiantes con buenos rendimientos académicos y de escasos recursos económicos.

Para los autores de la iniciativa, con este proyecto lo que se pretende es reconocer el éxito de este programa que ha permitido acceder a 22.585 estudiantes a la Educación Superior y, por lo tanto, merecedor de que se garantice en el tiempo su continuidad a través del reconocimiento en su acceso, permanencia, sostenibilidad financiera, y futuro laboral de los colombianos.

Contenidos específicos del proyecto:

- Garantizar el acceso a la educación superior de los estudiantes destacados con ingresos insuficientes en todo el territorio colombiano.
- Necesidad de una educación superior incluyente y de calidad para los beneficiarios del programa.
- Incluir a las Universidades Públicas de cada departamento en el Programa y a todas las instituciones que oferten educación técnica y tecnológica formación para el trabajo y desarrollo humano.
- Atender el programa Ser Pilo Pago el 50% de los egresados de la educación media.
- Diseñar una estrategia para ofertas de estudios superiores a estudiantes destacados en escenarios deportivos, culturales y de paz.

- Establecer una serie de principios.
- Establecer una atención integral en su implementación.
- Establecer la competencia de la Presidencia de la República para diseñar, implementar, seguir y evaluar la política Ser Pilo Paga.
- Establecer que el rol del Ministerio de Educación Nacional está dado por su naturaleza institucional. Brindando asesoría técnica y acompañamiento a los prestadores del servicio y dando directrices para la atención integral de todos los estudiantes pilos.
- Establecer competencias al Ministerio de Trabajo para definir directrices que fortalezcan las relaciones entre los estudios universitarios y el mercado laboral.
- Establecer la obligatoriedad para todos los sectores de hacer ajustes normativos e institucionales al reglamento operativo del programa que se requiera para cumplir con los fines de la política Ser Pilo Paga.
- Establecer una implementación territorial de la política.

- Establecer que la financiación de la política de Estado del programa Ser Pilo Paga se hará con cargo al Presupuesto General.

Contenido del articulado propuesto (Reduce de 12 artículos a 9° artículos):

Artículo 1°. Describe el objeto de la ley.

Artículo 2°. Define el alcance de la ley.

Artículo 3°. Financiación de la Política.

Artículo 4°. Establece quiénes son sus beneficiarios.

Artículo 5°. Establece la competencia del Ministerio de Educación Nacional en la implementación y seguimiento del programa.

Artículo 6°. Determina la obligación de suministrar una información especial para mantener la transparencia en la selección y permanencia de los beneficiarios.

Artículo 7°. Pretende promover publicitariamente el Programa.

Artículo 8°. *Vigencia.*

III. PLIEGO DE MODIFICACIONES

Articulado	Modificaciones	Observaciones
Artículo 1°. Objeto de la ley. La presente ley tiene por objeto elevar a la categoría de política de Estado el programa Ser Pilo Paga, el cual busca garantizar el acceso a la educación superior de los estudiantes con menores ingresos en todo el territorio colombiano.	Artículo 1°. Objeto de la ley. La presente ley tiene por objeto elevar a la categoría de política de Estado el programa Ser Pilo Paga, el cual busca estimular y apoyar el acceso a la educación superior de los estudiantes con mérito académico y en condición de vulnerabilidad socioeconómica en todo el territorio colombiano.	Se busca estimular y apoyar el acceso a la educación superior agregando el componente del mérito académico.
Artículo 2°. Política de Ser Pilo Paga. La política Ser Pilo Paga en tanto política pública, representa la postura y comprensión que tiene el Estado colombiano sobre la necesidad de tener una educación superior incluyente, fortalecida, de excelencia y de calidad para los estudiantes con insuficientes recursos económicos y destacados en sus pruebas Saber y otros escenarios de desempeño.	Artículo 2°. Alcance. El programa propende por la igualdad de oportunidades para el acceso a la educación superior de alta calidad, permitiendo fortalecer las competencias específicas y generales de los beneficiarios y contribuir al desarrollo social, cultural, científico, político, ambiental y económico de Colombia. Los beneficios del programa son: 1. Crédito condonable hasta por 100% del valor de matrícula del programa académico de pregrado en instituciones de educación superior privada o pública acreditada de alta calidad. 2. Subsidio de sostenimiento pertinente a las condiciones de vulnerabilidad socioeconómica del estudiante. Parágrafo 1°. El Gobierno nacional reglamentará las condiciones de entrega de los subsidios de sostenimiento de que trata el presente artículo. Parágrafo 2°. Facúltase al Ministerio de Educación Nacional, para que excepcionalmente no se adelante el Programa Académico en Instituciones de Educación Superior Pública acreditadas de alta calidad, sino con Instituciones de Educación Superior con Programas con Registro Calificado y acreditación vigente, cuando se encuentran regiones cuyos resultados del programa presentan baja cobertura de acceso a la Educación Superior y que permitan superar el problema o en el evento que las Instituciones de Educación Superior estén adelantando esfuerzos comprobables hacia la obtención de la Acreditación por parte del Ministerio de Educación Nacional.	Se modifica totalmente. Se establece el alcance y los beneficios del programa. Se consagra una excepcionalidad a juicio del Ministerio de Educación Nacional para atacar una inequidad territorial de baja cobertura en el acceso al Programa. Igualmente estimula aquellas instituciones de educación superior que están haciendo esfuerzos comprobables para ser acreditadas de alta calidad.

Articulado	Modificaciones	Observaciones
<p>Artículo 3°. Acceso y Cobertura. La política Ser Pilo Paga se implementará en todos y cada uno de los territorios del país, atendiendo a toda la población, con un enfoque de inclusión y de paz.</p> <p>Parágrafo 1°. Además de la Universidad privada acreditada en alta calidad, se incluirá con base en estándares de calidad y pertinencia para atender la política Ser Pilo Paga, a las Universidades Públicas de cada departamento y a todas las instituciones que oferten educación técnica y tecnológica, formación para el trabajo y desarrollo humano.</p> <p>Parágrafo 2°. Ser Pilo Paga atenderá al 50% de los egresados de la educación media para que inicien sus estudios superiores. Las instituciones de Educación Superior acreditadas en alta calidad de carácter privado deberán asumir un porcentaje de la matrícula de cada estudiante Pilo.</p> <p>Parágrafo 3°. Ser Pilo Paga establecerá una estrategia para incluir ofertas de estudios superiores a los estudiantes destacados en escenarios deportivos, culturales y de paz en las instituciones de educación media de donde se gradúen de bachilleres.</p>	<p>Artículo 3°. Financiación.</p> <p>El Gobierno nacional proyectará y garantizará los recursos para la implementación de la política de Estado prevista en la presente ley, de manera consistente con el Marco Fiscal de Mediano Plazo y el Marco de Gasto de Mediano Plazo. Este, a través del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, garantizará anualmente, una partida presupuestal dentro del Presupuesto General de la Nación, los recursos necesarios para el financiamiento del programa, con base en las metas de cobertura que se definan por el Ministerio de Educación Nacional.</p> <p>Dependiendo de las condiciones económicas, financieras y presupuestales del país, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público priorizará y garantizará la progresividad anual de recursos que permita una mayor cobertura del programa.</p> <p>En ningún momento se destinarán menores recursos por parte del Ministerio de Hacienda y Crédito Público de los asignados en la vigencia inmediatamente anterior.</p> <p>Parágrafo transitorio. A partir del año 2019, y de manera anual hasta el año 2024, se incrementará el número de beneficiarios en cinco mil estudiantes nuevos anuales, hasta alcanzar un número acumulado de setenta y cinco mil estudiantes beneficiarios del programa. La asignación presupuestal que asigne el Ministerio de Hacienda y Crédito Público anualmente deberá incrementar proporcionalmente.</p>	<p>Se modifica totalmente. Se establece la financiación de la Política. El Gobierno nacional proyectará y garantizará los recursos para la implementación de la Política del Estado de manera consistente con el Marco Fiscal de Mediano Plazo y el Marco de Gasto de Mediano Plazo. Se busca garantizar la progresividad anual de recursos con base en las condiciones financieras y presupuestales. La obligación de no destinar recursos menores a los previstos en la vigencia inmediatamente anterior.</p>
<p>Artículo 4°. Principios. Los principios por los que se regirá la política Ser Pilo Paga son los siguientes:</p> <p>a) Autonomía responsable.</p> <p>b) Acceso, cobertura y calidad de la educación.</p> <p>c) Pertinencia e integralidad.</p> <p>d) Igualdad de oportunidades.</p> <p>e) Autodeterminación para la producción del pensamiento y del conocimiento.</p> <p>f) Producción científica tecnológica global.</p> <p>g) Seguimiento, permanencia y continuidad.</p> <p>h) Sostenibilidad financiera.</p> <p>i) Incentivos positivos.</p> <p>j) Articulación entre profesores, estudiantes, empleados, entes territoriales y nacionales.</p> <p>Fortalecimiento de la relación Educación Superior con el Mercado laboral.</p>	<p>Artículo 4°. Beneficiarios. Los beneficiarios del presente programa deberán cumplir las siguientes características</p> <p>a) Cumplir con un puntaje mínimo en los resultados de las Pruebas de Estado Saber 11, o instrumento que haga sus veces.</p> <p>a) Cumplir con un punto de corte en el Sisbén versión III o instrumento que haga sus veces</p> <p>b) Ser admitidos en una de las Instituciones de Educación Superior públicas y privadas acreditadas en alta calidad.</p> <p>El Gobierno nacional reglamentará los puntos de corte del Sisbén y las pruebas Saber 11 mediante acto administrativo.</p> <p>Parágrafo. El Gobierno Nacional determinará el instrumento equivalente que permita medir el ingreso de estudiantes en condición de vulnerabilidad como grupos de especial protección constitucional.</p>	<p>Se modifica totalmente. Se establecen cuáles son las características que deben cumplir los beneficiarios.</p>
<p>Artículo 5°. Atención integral. La política Ser Pilo Paga se implementará bajo acciones intersectoriales, intencionadas, relacionales y efectivas encaminadas a asegurar que en cada uno de los entornos en los que transcurre la vida de los estudiantes existan las condiciones humanas, sociales y materiales para garantizar la permanencia y potenciación de su desarrollo. Estas acciones operarán bajo enfoques de planificación y continuidad, e involucrarán aspectos de carácter técnico, político, programático y social, y deben darse en todo el territorio nacional.</p>	<p>Artículo 5°. Competencia del Ministerio de Educación Nacional.</p> <p>El Ministerio de Educación Nacional liderará la implementación y seguimiento del programa “Ser Pilo Paga”. Para la buena marcha del programa, el MEN, y de acuerdo a la necesidad, podrá articularse con el Instituto Colombiano para la Evaluación de la Educación (Icfes), El Instituto Colombiano de Crédito en el Exterior (Icetex) el Departamento Nacional de Planeación, las Instituciones de Educación Superior públicas y privadas acreditadas de alta calidad, el Servicio Nacional de Aprendizaje (SENA), el Departamento de la Prosperidad Social, el Ministerio de Trabajo, las entidades territoriales certificadas, el sector privado y otras entidades competentes que garanticen la correcta ejecución del programa.</p>	<p>Se modifica totalmente. Se establece la competencia del Ministerio de Educación Nacional y su articulación con las entidades públicas –nacionales y locales– y privadas para la correcta ejecución del Programa.</p>

Articulado	Modificaciones	Observaciones
	Parágrafo. todos los sectores participantes deberán hacer los ajustes normativos e institucionales con la finalidad de cumplir con los fines de la política de Estado Ser Pilo Paga buscando lograr un mayor acceso a la Educación Superior en el país	
Artículo 6°. Competencia de la Presidencia de la República. Coordinará el diseño, la implementación, el seguimiento y la evaluación de la política Ser Pilo Paga.	Artículo 6°. Veracidad de la información para la transparencia. Los beneficiarios del presente programa serán responsables de mantener la información actualizada en los sistemas de información pertinentes a la correcta ejecución del programa. Las entidades territoriales y las entidades del Gobierno nacional deberán procurar por la consistencia, robustez y veracidad de la información disponible para la selección de beneficiarios. Parágrafo. El Gobierno nacional reglamentará los instrumentos para verificar la actualización de la información y, en caso de presentarse inconsistencias, las entidades competentes deberán realizar todas las gestiones pertinentes para verificar la veracidad de la información y tomarán las acciones legales a lugar. En todo caso los beneficiarios del programa no podrán ser excluidos del mismo por actualización de las bases de datos.	Se elimina totalmente. La competencia Presidencia de la Republica que no tiene la estructura institucional para implementar y evaluar la política. Se crea la necesidad de suministrar veracidad de la información a beneficiarios del Programa, entidades territoriales y del Gobierno nacional.
Artículo 7°. Competencia del Ministerio de Educación Nacional. El rol del Ministerio de Educación Nacional en el marco de la política Ser Pilo Paga está definido por su naturaleza institucional. Alineará todas sus áreas, dependencias, programas y servicios con el marco político, técnico y de gestión de la misma, coordinará e implementará la prestación de servicios de educación superior con enfoque en el acceso, permanencia, sostenibilidad, incentivos positivos, y relación directa con el mercado laboral. Así mismo, brindará la asistencia técnica y acompañamiento a los prestadores del servicio. Igualmente, definirá orientaciones y dará las directrices para la atención integral de todos los estudiantes pilos.	Artículo 7°. Publicidad El Gobierno nacional, los entes territoriales, las IES demás entidades, deberán promocionar por todos los medios de comunicación las bondades, alcance, beneficios e impacto del programa, al igual que los criterios de ingreso con la debida anticipación.	Su contenido se estructura articuladamente con los otros niveles nacionales y territoriales en el artículo 5° del nuevo articulado. El nuevo contenido de este artículo establece la publicidad del programa.
Artículo 8°. Competencia del Ministerio del Trabajo. Definirá y orientará las directrices para fortalecer la relación entre los estudios universitarios y el mercado laboral, impulsando estrategias de vinculación laboral acorde con el desarrollo social y económico del país, y con la vocación productiva de cada uno de los departamentos.	Artículo 8°. Vigencia. La presente ley rige a partir de la fecha de su expedición.	Desaparece el contenido de este artículo. En su reemplazo está la vigencia de la presente ley.
Artículo 9°. Implementación nacional de la política. Todos los sectores deben hacer los ajustes normativos e institucionales al reglamento operativo del programa que se requieran, para cumplir con los fines de la política de Ser Pilo Paga y de esta forma lograr mayor acceso a la educación superior en el país, y detener la deserción.		
Artículo 10. Implementación territorial de la política. La implementación se debe hacer a partir de las competencias que Alcaldes y Gobernadores tienen para este fin y su alcance y propósito deben estar en coherencia con lo definido en el marco de Política Nacional.		Desaparece del proyecto de ley
Artículo 11. Financiación. Los recursos para ejecutar esta política de Estado serán asignados a través de la Ley de Presupuesto General.		
Artículo 12. Vigencia. La presente ley rige desde su promulgación y deroga las normas que le sean contrarias		

IV. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS.

IMPORTANCIA DEL CONTENIDO DE LA LEY.

NATURALEZA, BALANCE Y RESULTADOS DEL PROGRAMA SER PILO PAGA

El Programa Ser Pilo Paga fue diseñado junto con el Icetex, con múltiple finalidad: a. Equidad en el acceso a la Educación Superior para colombianos con menores recursos y con excelentes resultados en las pruebas del estado Saber 11; b. Fortalecer el Sistema de Acreditación de Alta Calidad, al aumentar el incentivo por lograr la certificación, c. Más colombianos graduados en instituciones de Educación Superior Públicas y Privadas acreditadas en alta calidad; y por ende, d. In-

cremento de la cobertura en Educación Superior con mejores posibilidades para insertarse en el mercado laboral aportando al desarrollo del país.

El mecanismo que se utiliza es otorgar a los beneficiarios créditos condonables del valor de la matrícula y subsidios de sostenimiento bajo unos criterios establecidos por el Ministerio de Educación pertinente a las condiciones de vulnerabilidad socioeconómica del estudiante. La meta establecida por el Gobierno Nacional es adjudicar 40.000 créditos condonables a 2018.

El siguiente cuadro señala los requisitos potenciales para ser beneficiario del Programa Ser Pilo Paga, tanto en su primera como en su segunda versión:

Versión	Requisitos								Población objetivo	
	Pruebas Saber 11		Terminación grado 11	Sisbén por área - puntaje máximo			Población Indígena	IES Acreditadas convocatoria		
	Puntaje	Fecha		Fecha corte	1.	2.				3.
SPP-1	310	03-ago-14	Cualquier año	19-sep-14	57,21	56,32	40,75	Solo si tiene Sisbén	33	10.000
SPP-2	318	02-ago-15	2015	19-jun-15	57,21	56,32	40,75	Si no tiene Sisbén, Base Censal de MinInterior corte 19 jun 2015	39	11.000 (Hasta 1.000 cupos para programas de licenciatura y ciencias básicas)

Con base en lo anterior, y los recursos destinados al programa, por parte del Gobierno nacional, se presenta el siguiente estado de los resultados logrados del programa Ser Pilo Paga, con base en los datos generales obtenidos con fecha de corte a 11 de mayo de 2016. (Fuente: Icetex- suministrada por el MEN a los ponentes):

Estado	SPP1	SPP2
1. ADJUDICADOS	10141	12651
1.1 CUPOS NO UTILIZADOS	549	463
1.2 ACTIVOS	9552	12179
1.2.1 Aplazados	303	249
1.3 DESISTIDOS	40	9

Table 1: Reporte Global

Lo anterior señala que el Programa a la fecha ha cumplido con el 57.4 % de las metas establecidas para el 2018.

A continuación se discrimina en el cuadro siguiente la distribución por departamento del número de beneficiarios. (Fuente suministrada por el Ministerio de Educación Nacional al ponente coordinador).

DEPARTAMENTO DE ORIGEN

Departamento	SPP1	SPP2
AMAZONAS	3	1
ANTIOQUIA	1283	1417
ARAUCA	82	93
ATLANTICO	644	876
BOLIVAR	398	457
BOYACA	359	493
CALDAS	106	179
CAQUETA	52	65
CASANARE	138	190
CAUCA	109	209
CESAR	147	214
CHOCO	17	20
CORDOBA	325	473
CUNDINAMARCA	756	771
DISTRITO CAPITAL	1740	1772
GUAINIA	3	6
GUAVIARE	12	12
HUILA	200	327
LA GUAJIRA	64	96
MAGDALENA	117	106
META	232	344
NARIÑO	347	668
NORTE DE SANTANDER	285	515
PUTUMAYO	57	102
QUINDIO	50	79
RISARALDA	175	281
SAN ANDRES	22	29
SANTANDER	708	903
SUCRE	190	284
TOLIMA	215	296
VALLE DEL CAUCA	707	890
VAUPES	4	2
VICHADA	5	9

Table 2: Departame

El cuadro siguiente identifica los 10 programas académicos más seleccionados por los estudiantes beneficiados:

TOP 10 PROGRAMAS ACADEMICOS

Programas SPP1	Pilos 1	Programas SPP2	Pilos 2
1 INGENIERIA CIVIL	801	INGENIERIA CIVIL	1209
2 INGENIERIA INDUSTRIAL	783	INGENIERIA INDUSTRIAL	892
3 DERECHO	560	DERECHO	782
4 PSICOLOGIA	487	PSICOLOGIA	490
5 INGENIERIA DE SISTEMAS	313	INGENIERIA MECANICA	460
6 MEDICINA	307	INGENIERIA ELECTRONICA	431
7 INGENIERIA QUIMICA	305	MEDICINA	423
8 ARQUITECTURA	274	INGENIERIA DE SISTEMAS	415
9 INGENIERIA MECANICA	267	INGENIERIA QUIMICA	352
10 INGENIERIA ELECTRONICA	264	ARQUITECTURA	297

Table 7: TOP 10 PROGRAMAS

Con base en las estadísticas de evaluación del Programa Ser Pilo Paga a cargo del Ministerio de Educación Nacional (suministrada a los ponentes), se muestran los siguientes avances y resultados.

SPP- en su primera versión:

- En 2015 los jóvenes logran aumentar en ocho puntos los resultados de las pruebas con relación al 2014.

- El 74 % de los estudiantes de los colegios de donde salieron los primeros pilos han mejorado su promedio en las pruebas Saber 11.

- Cada una de las instituciones anteriores multiplicada por 1.8 el número de los aspirantes para la segunda versión.

SPP- en su segunda versión:

- Se lanza un capítulo especial denominado Ser Pilo Paga, Profe, orientado a destinar 1.000 cupos para los mejores bachilleres que quisieran desempeñarse como docentes en básica y media.

- Se lanzan tres (3) convocatorias para bachilleres colombianos destacados por su excelencia académica para cursar en el exterior en ingenierías ciencias exactas, básicas, tecnología y matemáticas.

IMPORTANCIA DE ELEVAR A POLÍTICA DE ESTADO EL PROGRAMA SER PILO PAGA

Los resultados mostrados anteriormente por las dos (2) versiones del Programa Ser Pilo Pago señalan las bondades del mismo en relación con mayores oportunidades de los estudiantes colombianos de bajos recursos y buenos rendimientos académicos para acceder a la Educación Superior.

No obstante lo anterior, estos programas altamente favorables para mejorar la calidad de la educación en Colombia, ampliar la cobertura en la Educación Superior y formar un recurso humano con amplias posibilidades de acceder a los mercados laborales y mejorar sus condiciones de vida, hacen parte de iniciativas circunscritas a políticas públicas de planes de Gobierno desarrolladas en Planes de Desarrollo Nacionales, sujetas al vaivén de las decisiones políticas de periodos presidenciales de cuatro años.

Por lo tanto, es pertinente elevar a política de Estado un programa con resultados exitosos, que permita trascender un programa de gobierno presidencial, que sea sostenible financieramente, que priorice y garantice la progresividad de los mismos y que se articule con toda la institucionalidad pública y privada, entidades territoriales y otras entidades competentes que garanticen la correcta ejecución del programa.

AJUSTES AL PROYECTO

Al título se le agrega la frase “como estímulo a estudiantes con mérito académico y en condición de vulnerabilidad socioeconómica”.

Las propuestas más importantes de ajuste al articulado del Proyecto de ley 258 de 2016 son las siguientes:

- Se eleva a política de Estado el estímulo económico a estudiantes con méritos académicos y en condiciones de vulnerabilidad socioeconómica.

- Se garantiza una partida presupuestal anual dentro del Presupuesto General de la Nación y proyección de los recursos de manera consistente con el Marco Fiscal de Mediano Plazo y el Marco de Gasto de Mediano Plazo.

Con el equipo del Ministerio de Educación Nacional se analizó y trabajó el párrafo transitorio del artículo 3° que dice que a partir del año 2019, y de manera anual hasta el año 2024, se incrementará el número de beneficiarios en cinco mil estudiantes nuevos anuales, hasta alcanzar un número acumulado de setenta y cinco mil estudiantes beneficiarios del programa. La asignación presupuestal que asigne el Ministerio de Hacienda y Crédito Público anualmente deberá incrementar proporcionalmente

- Se establece claramente la competencia del Ministerio de Educación Nacional para liderar la implementación y seguimiento del programa Ser Pilo Pago, y la necesidad de articularse con entidades públicas y privadas, nacionales y territoriales para garantizar la correcta ejecución del programa.

- Se establecen obligaciones especiales a los beneficiarios, entidades territoriales y entidades del Gobierno nacional en el suministro y mantenimiento de la información.

- Se faculta al Ministerio de Educación Nacional para establecer excepciones al requisito exigido de ser Instituciones de Educación Superior acreditadas en alta calidad.

PROPOSICIÓN FINAL

Por las anteriores consideraciones solicitamos a los honorables representantes de la Comisión Sexta Constitucional Permanente dar primer debate al informe de ponencia del Proyecto de ley número 258 de 2016 *por la cual se convierte en política de Estado el programa Ser Pilo Paga y se dictan otras disposiciones*.

TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 258 DE 2016 CÁMARA

por la cual se convierte en política de Estado el programa Ser Pilo Paga como estímulo a estudiantes con mérito académico y en condición de vulnerabilidad socioeconómica y se dictan otras disposiciones.

Artículo 1°. Objeto de la ley.

La presente ley tiene por objeto elevar a la categoría de política de Estado el programa Ser Pilo Paga, el cual busca estimular y apoyar el acceso a la educación superior de los estudiantes **con mérito académico y en condición de vulnerabilidad socioeconómica** en todo el territorio colombiano.

Artículo 2°. Alcance.

El programa propende por la igualdad de oportunidades para el acceso a la educación superior de alta calidad, permitiendo fortalecer las competencias específicas y generales de los beneficiarios y contribuir al desarrollo social, cultural, científico, político, ambiental y económico de Colombia.

Los beneficios del programa son:

1. Crédito condonable hasta por 100% del valor de matrícula del programa académico de pregrado en instituciones de educación superior privada o pública acreditada de alta calidad.

2. Subsidio de sostenimiento pertinente a las condiciones de vulnerabilidad socioeconómica del estudiante.

Parágrafo 1°. El Gobierno nacional reglamentará las condiciones de entrega de los subsidios de sostenimiento de que trata el presente artículo.

Parágrafo 2°. Facúltase al Ministerio de Educación Nacional, para que excepcionalmente no se adelante el Programa Académico en Instituciones de Educación Superior Pública acreditadas de alta calidad, sino con instituciones de educación superior con programas con registro calificado y acreditación vigente, cuando se encuentran regiones cuyos resultados del programa presentan baja cobertura de acceso a la Educación Superior y que permitan superar el problema o en el evento que las instituciones de educación superior estén adelantando esfuerzos comprobables hacia la obtención de la Acreditación por parte del Ministerio de Educación Nacional.

Artículo 3°. Financiación**Financiación**

El Gobierno nacional proyectará y garantizará los recursos para la implementación de la política de Estado prevista en la presente ley, de manera consistente con el Marco Fiscal de Mediano Plazo y el Marco de Gasto de Mediano Plazo. Este, a través del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, garantizará anualmente una partida presupuestal dentro del Presupuesto General de la Nación, los recursos necesarios para el financiamiento del Programa, con base en las metas de cobertura que se definan por el Ministerio de Educación Nacional.

Dependiendo de las condiciones económicas, financieras y presupuestales del país, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público priorizará y garantizará la progresividad anual de recursos que permita una mayor cobertura del programa.

En ningún momento se destinarán menores recursos por parte del Ministerio de Hacienda y Crédito Público de los asignados en la vigencia inmediatamente anterior.

Parágrafo Transitorio. A partir del año 2019, y de manera anual hasta el año 2024, se incrementará el número de beneficiarios en cinco mil estudiantes nuevos anuales, hasta alcanzar un número acumulado de setenta y cinco mil estudiantes beneficiarios del programa. La asignación presupuestal que asigne el Ministerio de Hacienda y Crédito Público anualmente deberá incrementar proporcionalmente.

Artículo 4°. Beneficiarios.

Los beneficiarios del presente programa deberán cumplir las siguientes características:

- a) Cumplir con un puntaje mínimo en los resultados de las Pruebas de Estado Saber 11, o instrumento que haga sus veces.
- b) Cumplir con un punto de corte en el Sisbén versión III o instrumento que haga sus veces
- c) Ser admitidos en una de las Instituciones de Educación Superior públicas y privadas acreditadas en alta calidad.

El Gobierno nacional reglamentará los puntos de corte del Sisbén y las pruebas Saber 11 mediante acto administrativo.

Parágrafo. El Gobierno nacional determinará el instrumento equivalente que permita medir el ingreso de estudiantes en condición de vulnerabilidad como grupos de especial protección constitucional.

Artículo 5°. Competencia del Ministerio de Educación Nacional.

El Ministerio de Educación Nacional liderará la implementación y seguimiento del programa “Ser Pilo Paga” para la buena marcha del programa, el MEN, y de acuerdo a la necesidad, podrá articularse con el Instituto Colombiano para la Evaluación de la Educación (Icfes), el Instituto Colombiano de Crédito en el Exterior (Icetex), el Departamento Nacional de Planeación, las instituciones de Educación Superior públicas y privadas acreditadas de alta calidad, el Servicio Nacional de Aprendizaje (SENA), el Departamento de la Pros-

peridad Social, el Ministerio de Trabajo, las entidades territoriales certificadas, el sector privado y otras entidades competentes que garanticen la correcta ejecución del programa.

Parágrafo. Todos los Sectores participantes deberán hacer los ajustes normativos e institucionales con la finalidad de cumplir con los fines de la Política de Estado Ser Pilo Paga buscando lograr un mayor acceso a la Educación Superior en el país

Artículo 6°. Veracidad de la información para la transparencia. Los beneficiarios del presente programa serán responsables de mantener la información actualizada en los sistemas de información pertinentes a la correcta ejecución del programa. Las entidades territoriales y las entidades del Gobierno nacional deberán procurar por la consistencia, robustez y veracidad de la información disponible para la selección de beneficiarios.

Parágrafo. El Gobierno nacional reglamentará los instrumentos para verificar la actualización de la información y, en caso de presentarse inconsistencias, las entidades competentes deberán realizar todas las gestiones pertinentes para verificar la veracidad de la información y tomarán las acciones legales a lugar. En todo caso los beneficiarios del programa no podrán ser excluidos del mismo por actualización de las bases de datos.

Artículo 7°. Publicidad.

El Gobierno nacional, los entes territoriales, las IES demás entidades, deberán promocionar por todos los medios de comunicación las bondades, alcance, beneficios e impacto del programa, al igual que los criterios de ingreso con la debida anticipación.

Artículo 8°. Vigencia.

La presente ley rige a partir de la fecha de su expedición

Cordialmente,


HECTOR JAVIER OSORIO BÓTELLO

Coordinador Ponente

DIEGO PATIÑO AMARILES

Ponente

ALFREDO APE CUELLO BAUTE

Ponente

CÁMARA DE REPRESENTANTES
COMISIÓN SEXTA
CONSTITUCIONAL PERMANENTE
SUSTANCIACIÓN
INFORME DE PONENCIA
PARA PRIMER DEBATE

Bogotá, D. C., 10 de junio de 2016.

En la fecha fue recibido el informe de ponencia para primer debate al Proyecto de ley número 258 de 2016 Cámara, *por la cual se convierte en política de Estado el programa Ser Pilo Paga y se dictan otras disposiciones.*

Dicha ponencia fue presentada por los honorables Representantes *Héctor Javier Osorio* (Ponente Coordinador), *Diego Patiño Amariles*.

Mediante Nota Interna número C.S.C.P.3.6-298 de 10 de junio de 2016, se solicita la publicación en la *Gaceta del Congreso* de la República.



JAIR JOSÉ EBRATT DÍAZ
Secretario

* * *

**INFORME DE PONENCIA PARA CUARTO
DEBATE AL PROYECTO DE LEY 240 DE 2016
CÁMARA Y 46 DE 2015 SENADO**

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

I. TRÁMITE

El presente proyecto de ley fue presentado por la Senadora *Claudia López*, la Representante a la Cámara *Angélica Lozano* y el Senador *Andrés García Zuccardi*, el día 11 de agosto del año en curso, ante la Secretaría del Senado, bajo el número 46 de 2015, publicado en la *Gaceta del Congreso* número 589 de 2015 y repartido para su trámite correspondiente a la Comisión Sexta Senado.

Por designación de la honorable Mesa Directiva de la Comisión Sexta Constitucional Permanente del Senado de la República, se rindió informe de ponencia para primer debate, el cual fue radicado el día 13 octubre de 2015.

Se nombró una subcomisión para el estudio de las proposiciones presentadas al proyecto de ley. El Informe de la Subcomisión se presentó como proposición única el día 18 de noviembre. El proyecto de ley fue aprobado en primer debate en Sesión del día 18 de noviembre del año 2015.

El texto fue aprobado sin modificaciones en Sesión Plenaria del Senado de la República el día 20 de abril

de 2016, de conformidad con el texto propuesto para segundo debate, y se publicó en la *Gaceta del Congreso* número 187 de 2016. La ponencia para primer debate Cámara fue publicada en *Gaceta del Congreso* número 329 de 2016 y votado el 31 de mayo Con pliego de Modificaciones por unanimidad en la Comisión Sexta de Cámara.

Por designación de la honorable Mesa Directiva de la Cámara de Representantes, fuimos designados como ponentes para rendir informe de ponencia para Segundo Debate de Cámara debate el día 3 de junio de 2016.

II. CONTENIDO DEL PROYECTO

El presente proyecto de 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 en el territorio nacional y avanzar en la mitigación del impacto ambiental que produce el tránsito automotor.

a) Contenido del articulado propuesto:

Consta de 20 artículos y trata los siguientes temas

Artículo	Descripción
1°	Describe el objeto de la ley.
2°	Definiciones.
3°	Establece beneficiarios de esta ley.
4°	Establece beneficio por uso intermodal del transporte público.
5°	Establece el uso de bicicletas dentro de los SITM, SITP, SETP y SITR.
6°	Establece incentivo de uso para funcionarios públicos.
7°	Dispone la habilitación de parqueaderos para bicicletas en edificios públicos.
8°	Establece gestión de información de modos no motorizados de transporte en entidades territoriales.
9°	Modifica el artículo 58 del Código Nacional de Tránsito respecto a las prohibiciones a los peatones.
10	Modifica el artículo 94 del Código Nacional de Tránsito respecto a las normas generales para bicicletas, motocicletas, motociclos y mototriciclos.
11	Modifica el artículo 95 del Código Nacional de Tránsito respecto a las normas específicas para bicicletas y triciclos.
12	Establece beneficios para estudiantes biciusuarios.
13	Establece incentivos a la industria nacional.
14	Reinserción de bicicletas.
15	Modifica el artículo 63 de la Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito
16	Modifica el artículo 76 de la Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito.
17	Modifica el artículo 60 de la Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito.
18	Modifíquese el artículo 1° de la Ley 1503 de 2011.
19	Semana Nacional de la Movilidad.
20	Vigencia y derogatoria.

b) Enfoques de la promoción

Este proyecto de ley incluye cuatro enfoques a la promoción:

i) Integración de la bicicleta y peatones con los Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM), Sistemas Estratégicos de Transporte Público (SETP) y Sistemas Integrados de Transporte Regional (SITR);

ii) Descuentos por el uso intermodal del transporte público;

iii) Descanso remunerado para empleados públicos que vayan a trabajar en bicicleta; y

iv) Bicicparqueaderos seguros y adecuados al flujo de demanda en los sistemas masivos de transporte y en entidades públicas del orden nacional.

II. ANTECEDENTES NORMATIVOS

No existe en Colombia ninguna ley que incentive el uso de la bicicleta y su articulación a los sistemas de transporte. En la actualidad existe un gran grupo de población en todas las ciudades que están utilizando la bicicleta y requieren un soporte legal de este cambio cultural de la movilidad que está surgiendo desde la ciudadanía.

a) Constitución Política de Colombia

El artículo 334 de la Constitución Política de Colombia. La dirección general de la economía estará a cargo del Estado. Este intervendrá, por mandato de la ley, en la explotación de los recursos naturales, en el uso del suelo, en la producción, distribución, utilización y consumo de los bienes, y en los servicios públicos y privados, para racionalizar la economía con el fin de conseguir el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes, la distribución equitativa de las oportunidades y los beneficios del desarrollo y la preservación de un ambiente sano;

b) Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018 Ley 1753 de 2015

Artículo 204. Estímulos para el uso de la bicicleta y los tricimóviles no motorizados. El Gobierno nacional, a través del Ministerio de Transporte, realizará acciones tendientes a promover el uso de modos no motorizados y tecnologías limpias, tales como bicicleta, tricimóviles y transporte peatonal en todo el territorio nacional.

Parágrafo 1º. En un plazo no mayor a dos (2) años el Ministerio de Transporte reglamentará la prestación del servicio de transporte público en tricimóviles no motorizados y la posibilidad de alimentación de los mismos a los SITM, SETP, SITP y SITR de acuerdo con las necesidades propias de cada sistema.

Parágrafo 2º. En un plazo no mayor a dos (2) años el Ministerio de Transporte diseñará una metodología para incluir en los futuros proyectos de interconexión vial las condiciones en las que debe incluirse infraestructura segregada (ciclorrutas o carrilbici) en zonas de alto flujo de ciclistas en entornos intermunicipales, ingresos a grandes ciudades, contornos o variantes urbanas, zonas de alta velocidad o de alto volumen de tráfico;

c) Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito

Artículo 45. Ubicación. Los vehículos automotores llevarán dos (2) placas iguales: una en el extremo delantero y otra en el extremo trasero.

Los remolques, semirremolques y similares de transporte de carga tendrán una placa conforme a las características que determine el Ministerio de Transporte. Las motocicletas, motociclos, mototriciclos y bicicletas llevarán una sola placa reflectiva en el extremo trasero con base en las mismas características y seriado de las placas de los demás vehículos.

Artículo 57. Circulación peatonal. El tránsito de peatones por las vías públicas se hará por fuera de las zonas destinadas al tránsito de vehículos. Cuando un

peatón requiera cruzar una vía vehicular, lo hará respetando las señales de tránsito y cerciorándose de que no existe peligro para hacerlo.

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

- Invadir la zona destinada al tránsito de vehículos, ni transitar en esta en patines, monopatines, patinetas o similares.
- Llevar, sin las debidas precauciones, elementos que puedan obstaculizar o afectar el tránsito.
- Cruzar por sitios no permitidos o transitar sobre el guardavías del ferrocarril.
- Colocarse delante o detrás de un vehículo que tenga el motor encendido.
- Remolcarse de vehículos en movimiento.
- Actuar de manera que ponga en peligro su integridad física.
- Cruzar la vía atravesando el tráfico vehicular en lugares en donde existen pasos peatonales.
- Ocupar la zona de seguridad y protección de la vía férrea, la cual se establece a una distancia no menor de doce (12) metros a lado y lado del eje de la vía férrea.
- Subirse o bajarse de los vehículos, estando estos en movimiento, cualquiera que sea la operación o maniobra que estén realizando.
- Transitar por los túneles, puentes y viaductos de las vías férreas.

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

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

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

Artículo 59. Limitaciones a peatones especiales. Los peatones que se enuncian a continuación deberán ser acompañados, al cruzar las vías, por personas mayores de dieciséis años:

- Las personas que padezcan de trastornos mentales permanentes o transitorios.
- Las personas que se encuentren bajo el influjo de alcohol, drogas alucinógenas y de medicamentos o sustancias que disminuyan sus reflejos.
- Los invidentes, los sordomudos, salvo que su capacitación o entrenamiento o la utilización de ayudas o aparatos ortopédicos los habiliten para cruzar las vías por sí mismos.
- Los menores de seis (6) años.
- Los ancianos.

Artículo 94. Normas generales para bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos. Los

conductores de bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos, estarán sujetos a las siguientes normas:

- Deben 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.

- 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.

- Los conductores que transiten en grupo lo harán uno detrás de otro.

- 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.

- 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.

- Deben respetar las señales, normas de tránsito y límites de velocidad.

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

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

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

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

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

No podrán llevar acompañante excepto mediante el uso de dispositivos diseñados especialmente para ello, ni transportar objetos que disminuyan la visibilidad o que los incomoden en la conducción.

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

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

d) Ley 336 de 1996, por la cual se adopta el Estatuto Nacional del Transporte. En el artículo 3° establece la accesibilidad como garantía a los usuarios del Sistema Nacional de Transporte.

Artículo 3°. Para los efectos pertinentes, en la regulación del transporte público las autoridades competentes exigirán y verificarán las condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad requeridas para garantizarles a los habitantes la eficiente prestación del servicio básico y de los demás niveles que se establezcan al interior de cada modo, dándoles prioridad a la utilización de medios de transporte masivo. En todo caso, el Estado regulará y vigilará la industria del transporte en los términos previstos en los artículos 333 y 334 de la Constitución Política;

e) Ley 105 de 1993, 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.

Con relación al acceso y calidad del transporte establece en el numeral 1 del artículo 3° dedicado a los principios del transporte público lo siguiente:

a) Que el usuario pueda transportarse a través del medio y modo que escoja en buenas condiciones de acceso, comodidad, calidad y seguridad;

b) Que los usuarios sean informados sobre los medios y modos de transporte que le son ofrecidos y las formas de su utilización;

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;

f) Ley 1503 de 2011, por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones

Con relación al mejoramiento de los procedimientos y elementos para la seguridad vial del bicusuario.

IV. ÁMBITO INTERNACIONAL

a) Incentivos económicos a los usuarios

Los incentivos para el uso de la bicicleta no son una idea novedosa. El ejemplo más famoso es el de **Francia** donde se han implementado exenciones fiscales para las empresas que fomenten su uso entre sus empleados. De esta manera, los trabajadores que van al trabajo en bicicleta recibirían 0,25 euros/km/día hasta un límite de 15 km diarios. Equivale a 3,15 euros/día, 94,5 euros/mes. La iniciativa busca que en 2020 entre el 10% y el 12% de los viajes al trabajo se hagan en bicicleta, frente al 3% actual.

En **Bélgica**, las empresas y organismos públicos tienen derecho a abonar a sus empleados deducciones fiscales de hasta 0,21 euros por kilómetro recorrido en bicicleta (hasta un total de 15 km/día) en sus nóminas. Dicho incentivo se ha limitado a 3,15 euros/día (0,21 x 15 km/día). Es decir, una persona que viaje diariamente 7,5 km en cada dirección, y que trabaje 211 días al año, recibiría el incentivo máximo: 664,65 euros por año (0,21 euros x 15 km x 211 días).

En 2010, los incentivos por desplazamiento abonados en Bélgica por el uso de la bicicleta para ir al trabajo llegaron a un total de 43,4 millones de euros. Además se recorrieron un total de 206.702.516 kilómetros, y participaron un total de 270.728 beneficiarios. Basándose en esto, el incentivo medio fue de 160,3 al año por

empleado participante, una quinta parte del beneficio máximo. En promedio, cada beneficiario pedaleó 763,3 kilómetros por año. Usando estos cálculos el incentivo medio fue 0,76 euros por día (160,3 euros /211 días).

En **Holanda** existe un incentivo similar que anima a las empresas a abonar dietas libres de impuesto por desplazamientos diarios al trabajo en bicicleta por un valor de hasta 0,15 euros/día. En **Gran Bretaña**, los empresarios que lo deseen, abonan dietas libres de impuesto por desplazamientos diarios al trabajo en bicicleta de hasta 0,20€ por milla recorrida al día;

b) Incentivos a la adquisición de bicicletas por parte de la ciudadanía

Dentro de las estrategias que se han explorado en Europa existen modelos donde el patrón adquiere la bicicleta y la da al empleado inmediatamente y su costo va siendo amortizado por parte del empleado en pagos durante un año, así dentro del ahorro en combustible y pasajes en ese lapso de tiempo el trabajador va pagando su bicicleta paulatinamente. Para aplicar este caso debería haber un programa de incentivos a la compra de bicicletas por parte de los empresarios que apunte al fortalecimiento de la industria nacional;

c) Fortalecer el modelo Bici al colegio a nivel nacional

Es el propósito de esta ley implementar los viajes en bicicleta como una solución a la necesidad de incrementar la movilidad escolar con el propósito de reducir la deserción en las áreas rurales, incrementar la actividad física en los niños niñas y adolescentes; si bien varias ciudades han adelantado el modelo de bici al colegio, a través de esta iniciativa se pretende abordar una solución al problema de las canastas educativas en materia de transporte escolar en municipios con bajos ingresos para tal fin, en municipios con amplias zonas rurales y en ciudades donde los estudiantes tienen grandes distancias por cubrir.

V. CONVENIENCIA DE LA INICIATIVA

La bicicleta es una opción de movilidad democrática, equitativa, ecológica y saludable. En Colombia, de acuerdo a la Encuesta de Calidad de Vida de 2012 del Departamento Administrativo Nacional de Estadística, el 31,7% de los hogares posee bicicleta, esto equivale a 4,1 millones de hogares. De acuerdo con la misma encuesta 34,3% de los hogares de las cabeceras tiene bicicleta frente a 22,6% del resto del país.

En otras palabras, Colombia tiene un enorme potencial para el uso de la bicicleta como medio principal de transporte. Entre las regiones nacionales en las que está dividida la Encuesta de Calidad de Vida 2012, ninguna registra una tenencia de bicicleta inferior al 10% de los hogares. Valle del Cauca tiene la mayor proporción de hogares con bicicleta, registró 47,1%, seguida por Bogotá con el 36,3% de los hogares; por su parte en San Andrés y Providencia apenas el 11,8% de los hogares tiene bicicleta.

a) Problemática a regular

Existe una problemática creciente relacionada con un vacío legal que reglamente el uso de la bicicleta como medio de transporte en el país. A pesar de ser un medio de transporte con varias externalidades a favor del medio ambiente, la salud y la movilidad, no conta-

mos con una disposición legal que incentive su uso por parte de la ciudadanía.

Este proyecto de ley pretende desarrollar incentivos y beneficios para fortalecer su uso a nivel nacional. Tal y como se concluyó en la audiencia sobre el uso de la bicicleta, convocado por Claudia López, Angélica Lozano y Mafe Rojas de la Alianza Verde, es hora de pensar en grande y poner a la bicicleta en el centro de la discusión sobre movilidad sostenible.

La audiencia contó con la participación del Ministerio de Transporte. Por primera vez, esta entidad rectora de la movilidad en todo el país se unió a las actividades de la Semana de la Bicicleta. Martha Caldas, directora del grupo Unidad Movilidad Sostenible de esa cartera afirmó “la meta del Gobierno nacional es aumentar el número de viajes en bicicleta y disminuir las tasas de accidentalidad y mortalidad” Hoy el 5% de las muertes por tráfico en ciudades de Colombia son usuarios de la bici. Esa cifra alcanza el 10% en Bogotá, donde unos 700 mil viajes al día se hacen en este medio de transporte.

Johana Cardona, representante del Departamento Nacional de Planeación, enumeró las medidas impulsadas desde la entidad para cumplir con los compromisos adquiridos en el Plan Nacional de Desarrollo con respecto al uso de la bicicleta. El DNP ha venido desarrollando una cofinanciación de infraestructura para peatones y ciclistas en más de 15 ciudades del país. Asimismo, explicó el funcionamiento de los programas que permiten el uso de regalías en proyectos que apuntan a fomentar la cultura de la movilidad en bicicleta.

Por su parte, la administración de la capital de la República, a través de Martha Coronado, Subsecretaría de Planeación de Políticas Sectoriales de la Secretaría de Movilidad, destacó los avances de programas como Onda Bici Segura, Al colegio en bici, Pedalea por Bogotá, Semilleros de Bici y Juegos de roles. La representante de la Alcaldía afirmó que “alrededor del 15% de los ciudadanos de Bogotá se movilizan en vehículos particulares, que usan 90% de la infraestructura vial. Por eso la bicicleta necesita una mayor infraestructura”.

También asistieron expertos como Francisco Javier Victoria, de la Maestría en Diseño Urbano de la Universidad; Darío Hidalgo: Experto en Movilidad; Miguel Ángel Ortiz Universidad de los Andes, Mónica Villegas de Bogotá cómo Vamos y Germán Prieto de la Universidad Jorge Tadeo Lozano, coincidieron en que el tratamiento del tema en el país ha evolucionado en los últimos años y que antes era impensable una discusión como esta en el Congreso y otros espacios institucionales. Más allá de la infraestructura destacaron aspectos como la seguridad de los ciclistas, la cultura ciudadana y ajustes al Código de Tránsito para hacer más amable el uso de la bicicleta en las ciudades;

b) Compromisos con la OCDE

La OCDE (Organización para la Cooperación y el Desarrollo), es un grupo de países que emplean buenas prácticas en sus finanzas y del que Colombia aspira hacer parte desde hace un tiempo por sus características favorables para la economía del país que le permiten integración y aprendizaje con otras economías.

Un órgano adscrito a la OCDE es el Foro Internacional del Transporte, cuyo objetivo es promover políticas de transporte a nivel mundial que contribuyan al

crecimiento económico, la protección del medio ambiente, la inclusión social y el bienestar. Dicho órgano emitió en el año 2014 el estudio Cyclyng Health and Safety que contiene múltiples recomendaciones, algunas de las cuales atiende el presente proyecto de ley y que de paso, permiten mejorar la movilidad de las ciudades garantizando un impulso a la economía.

PROPOSICIÓN FINAL

Por las anteriores consideraciones solicitamos a los honorables representantes a la Cámara de la República de Colombia, dar debate al informe de ponencia para segundo debate Cámara al **Proyecto de ley número 46 de 2015 Senado**, 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.

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 240 DE 2016 CÁMARA, 46 DE 2015 SENADO

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

El Congreso de Colombia

DECRETA:

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

Artículo 2º: Definiciones. Para la interpretación y aplicación de la presente ley, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

Acera o andén: Franja longitudinal de la vía urbana, destinada exclusivamente a la circulación de peatones, ubicada a los costados de esta.

Bicicleta: Vehículo de dos o más ruedas, el cual se desplaza por el esfuerzo de su conductor accionado por medio de pedales o por energía eléctrica para asistir al esfuerzo proporcionado por su conductor.

Bicicleta con pedaleo asistido: Bicicleta que utiliza un motor eléctrico, con potencia no superior a 0,55 kw, como asistencia al esfuerzo muscular que hace el conductor mediante pedales.

Biciparqueaderos: lugar público o privado destinado al estacionamiento de bicicletas.

Biciusuarios: persona que usa y se transporta en bicicleta.

Ciclista: biciusuario.

Ciclovía: Vía o sección de calzada destinada ocasionalmente para el tránsito de bicicletas, triciclos y peatones.

Ciclorruta: Vía o sección de la calzada destinada al tránsito de bicicletas en forma exclusiva.

Artículo 3º. Beneficiarios. Los beneficiarios de la presente ley serán peatones y ciclistas en los términos definidos por la Ley 769 de 2002.

Parágrafo. Seis (6) meses después de promulgada esta ley, el Ministerio de Transporte reglamentará las

características necesarias para acceder a los beneficios consagrados en esta ley en los casos que se usen bicicletas asistidas.

Artículo 4º. Beneficio por uso intermodal del transporte público. Todos los usuarios de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, Sistemas Integrados de Transporte Público, Sistemas Estratégicos de Transporte Público y Sistemas Integrados de Transporte Regional que hayan usado la bicicleta como modo alimentador del sistema y que hayan validado a través del sistema unificado de recaudo 30 validaciones del uso de biciparqueaderos y/o puntos de encuentro recibirán un pasaje abonado en su tarjeta.

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

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

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

Artículo 5º. 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.

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

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

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

Artículo 6º. Incentivo de uso para funcionarios públicos. Los funcionarios públicos recibirán medio día laboral libre remunerado por cada 30 veces que certifiquen haber llegado a trabajar en bicicleta.

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

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

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

Artículo 7°. Parquederos para bicicletas en edificios públicos. En un plazo no mayor a dos años a partir de la expedición de la presente ley, las entidades públicas del orden nacional, departamental y municipal establecerán esquemas de estacionamientos adecuados, seguros y ajustados periódicamente a la demanda, habilitando como mínimo el 10% de los cupos destinados para vehículos automotores que tenga la entidad; en el caso de ser inferior a 120 estacionamientos de automotores se deberá garantizar un mínimo de 12 cupos para bicicletas.

Artículo 8°. Información de modos no motorizados de transporte. Las Secretarías de Movilidad o quien haga sus veces en los entes territoriales de más de 100.000 habitantes consolidarán, siempre y cuando existan los recursos, un sistema de información de uso y proyección de la demanda de modos no motorizados de transporte así como un sistema de registro de quejas, preguntas y solicitudes sobre el uso de los medios no motorizados de transporte.

Parágrafo. El Ministerio de Transporte establecerá en un término inferior a tres (3) meses a partir de la promulgación de esta ley, la información mínima a consolidar dentro del Sistema de Información de modos no motorizados de transporte del que habla este artículo.

Artículo 9°. El artículo 58 de la Ley 769 de 2002 quedará así:

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

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

8. Transitar por los túneles, puentes y viaductos de las vías férreas.

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

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

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

Artículo 10. Normas específicas para bicicletas y triciclos. El artículo 95 de la Ley 769 de 2002 quedará así:

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

1. Debe transitar ocupando un carril, observando lo dispuesto en los artículos 60 y 68 del presente código.
2. Los conductores que transiten en grupo deberán ocupar un carril y nunca podrán utilizar las vías exclusivas para servicio público colectivo.
3. Los conductores podrán compartir espacios garantizando la prioridad de estos en el entorno vial.
4. No podrán llevar acompañante excepto mediante el uso de dispositivos diseñados especialmente para él o, ni transportar objetos que disminuyan la visibilidad o que los incomoden en la conducción.
5. Cuando circulen en horas nocturnas, deben llevar dispositivos en la parte delantera que proyecten luz blanca, y en la parte trasera que refleje luz roja.

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

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

Artículo 11. Planeación participativa. Las alcaldías promoverán la creación de organizaciones de ciclistas y promoverán su participación en las instancias locales de planeación, especialmente las que se deban configurar para el mejoramiento de la movilidad, el tránsito y el transporte.

Artículo 12. Beneficios para estudiantes biciusuarios. Las Instituciones de Educación podrán implementar programas de movilidad sostenible en donde se promueva el uso de la bicicleta.

Artículo 13. Incentivos a la industria nacional. El Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, antes de un año de promulgada esta ley, implementará un programa que incentive la producción y la adquisición de bicicletas en todo el territorio nacional.

Artículo 14. Reinserción de bicicletas. Las autoridades territoriales locales podrán adjudicar bicicletas que se encuentren inmovilizadas y lleven retenidas seis meses o más y que además no hayan sido reclamadas ni se encuentren en proceso de reclamación por parte de sus propietarios, a instituciones educativas del sector público y a los sistemas SITM, SITP, SETP y SITR. Para ello el Ministerio de transporte reglamentará los mecanismos para la reintegración de bicicletas a la autoridad territorial local.

Artículo 15. Modifíquese el artículo 63 de la Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito, el cual quedará así:

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

Artículo 16. Modifíquese el artículo 76 de la Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito el cual quedará así:

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

1. Sobre andenes, zonas verdes o zonas de espacio público destinado para peatones, recreación o conservación.
2. En vías arterias, autopistas, zonas de seguridad, o dentro de un cruce.
3. En vías principales y colectoras en las cuales expresamente se indique la prohibición o la restricción en relación con horarios o tipos de vehículos.
4. En puentes, viaductos, túneles, pasos bajos, estructuras elevadas o en cualquiera de los accesos a estos.
5. En zonas expresamente destinadas para estacionamiento o parada de cierto tipo de vehículos, incluyendo las paradas de vehículos de servicio público, o para limitados físicos.
6. En carriles dedicados a transporte masivo sin autorización.
7. En ciclorrutas o carriles dedicados o con prioridad al tránsito de bicicletas.
8. A una distancia mayor de treinta (30) centímetros de la acera.
9. En doble fila de vehículos estacionados, o frente a hidrantes y entradas de garajes o accesos para personas con discapacidad.
10. En curvas.
11. Donde interfiera con la salida de vehículos estacionados.
12. Donde las autoridades de tránsito lo prohíban.
13. En zona de seguridad y de protección de la vía férrea, en la vía principal, vías secundarias, apartaderos, estaciones y anexidades férreas.

Artículo 17. Modifíquese el artículo 1° de la Ley 1503 de 2011, *por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones*, el cual quedará de la siguiente forma:

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

- a) Se contribuya a que la educación en seguridad vial y la responsabilidad como actores de la vía sean asuntos de interés público y objeto de debate entre los ciudadanos;
- b) Se impulsen y apoyen campañas formativas e informativas de los proyectos de investigación y de desarrollo sobre seguridad vial;
- c) Se concientice a peatones, pasajeros y conductores sobre la necesidad de lograr una movilidad racional y sostenible;
- d) Se concientice a autoridades, entidades, organizaciones y ciudadanos de que la educación vial no se basa solo en el conocimiento de normas y reglamentaciones, sino también en hábitos, comportamientos y conductas;
- e) Se establezca una relación e identidad entre el conocimiento teórico sobre las normas de tránsito y el comportamiento en la vía;
- f) Se impulsen y apoyen campañas formativas e informativas sobre el uso de la bicicleta como medio de transporte en todo el territorio nacional.

Parágrafo 1°. El Gobierno nacional incluirá dentro del Plan Nacional de Seguridad Vial las medidas necesarias que permitan incentivar el uso de la bicicleta como medio de transporte en el territorio nacional, de un modo responsable y de respeto a todos los usuarios de los medios de transporte.

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

Artículo 18. Modifíquese el artículo 60 de la Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito el cual quedará así:

Artículo 60. Obligatoriedad de transitar por los carriles demarcados. Los vehículos deben transitar, obligatoriamente, por sus respectivos carriles, dentro de las líneas de demarcación, y atravesarlos solamente para efectuar maniobras de adelantamiento o de cruce.

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

Parágrafo 2°. Todo conductor, antes de efectuar un adelantamiento o cruce de una calzada a otra o de un carril a otro, debe anunciar su intención por medio de las luces direccionales y señales ópticas o audibles

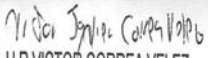


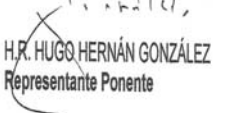
y efectuar la maniobra de forma que no entorpezca el tránsito, ni ponga en peligro a los demás vehículos o peatones.

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

Artículo 19. Semana Nacional de la Movilidad Sostenible. El Ministerio de Transporte, el Ministerio de Medio Ambiente, el Ministerio de Salud y Coldeportes promoverán en el país la celebración de exposiciones y actividades, organizarán anualmente una Semana Nacional de la Movilidad Sostenible, con ferias, exposiciones y otros actos culturales que se celebrarán en las principales ciudades y poblaciones del país. Cuando lo considere de interés nacional, colaborarán las demás entidades de índole nacional o local que se estimen necesarias para tal fin.

Artículo 20. Vigencia y derogatoria. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

Cordialmente.

 H.R. VÍCTOR CORREA VELEZ Representante Coordinador Ponente	 H.R. EDGAR ALEXANDER CIPRIANO MORENO, Representante Ponente
 H.R. CARLOS EDUARDO GUEVARA Representante Ponente	 H.R. HUGO HERNÁN GONZÁLEZ Representante Ponente

COMISION SEXTA
CONSTITUCIONAL PERMANENTE

SUSTANCIACIÓN

INFORME DE PONENCIA
PARA SEGUNDO DEBATE

Bogotá, D. C., 9 de junio de 2016

Autorizo la publicación del presente informe de ponencia para segundo debate, el texto que se propone para segundo debate y el texto aprobado en primer debate del **Proyecto de ley número 240 de 2016 Cámara, 46 de 2015 Senado**, 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.

La ponencia fue firmada por los honorables Representantes Víctor Javier Correa (Ponente Coordinador), Carlos Eduardo Guevara, Hugo González Medina, Edgar Alexander Cipriano Moreno.

Mediante Nota Interna número C.S.C.P. 3.6 - 303 / del 9 de junio de 2016, se solicita la publicación en la **Gaceta del Congreso de la República**.


JAIR JOSÉ EBRATT DÍAZ
Secretario

**TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE AL
PROYECTO DE LEY NÚMERO 240 DE 2016
CÁMARA, 46 DE 2015 SENADO**

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

El Congreso de Colombia

DECRETA:

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

Artículo 2º. Definiciones. Para la interpretación y aplicación de la presente ley, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

Acera o andén: Franja longitudinal de la vía urbana, destinada exclusivamente a la circulación de peatones, ubicada a los costados de esta.

Bicicleta: Vehículo de dos o más ruedas, el cual se desplaza por el esfuerzo de su conductor accionado por medio de pedales o por energía eléctrica para asistir al esfuerzo proporcionado por su conductor.

Bicicleta con pedaleo asistido: Bicicleta que utiliza un motor eléctrico, con potencia no superior a 0,55 kw, como asistencia al esfuerzo muscular que hace el conductor mediante pedales.

Biciparqueaderos: lugar público o privado destinado al estacionamiento de bicicletas.

Biciusuarios: persona que usa y se transporta en bicicleta.

Ciclista: biciusuario.

Ciclovía: Vía o sección de calzada destinada ocasionalmente para el tránsito de bicicletas, triciclos y peatones.

Ciclorruta: Vía o sección de la calzada destinada al tránsito de bicicletas en forma exclusiva.

Artículo 3º. Beneficiarios. Los beneficiarios de la presente ley serán peatones y ciclistas en los términos definidos por la Ley 769 de 2002.

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

Artículo 4º. Beneficio por uso intermodal del transporte público. Todos los usuarios de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, Sistemas Integrados de Transporte Público, Sistemas Estratégicos de Transporte Público y Sistemas Integrados de Transporte Regional que hayan usado la bicicleta como modo alimentador del sistema y que hayan validado a través del sistema unificado de recaudo 30 validaciones del uso de biciparqueaderos y/o puntos de encuentro recibirán un pasaje abonado en su tarjeta.

Parágrafo 1º. Cada entidad territorial regulará y asegurará las condiciones en que los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, Sistemas Integrados de Transporte Público, Sistemas Estratégicos de Transporte Público y Sistemas Integrados de Transporte

Regional contabilizarán los viajes de alimentación en bicicleta.

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

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

Artículo 5º. *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.

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

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

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

Artículo 6º. *Incentivo de uso para funcionarios públicos.* Los funcionarios públicos recibirán medio día laboral libre remunerado por cada 30 veces que certifiquen haber llegado a trabajar en bicicleta.

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

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

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

Artículo 7º. *Parqueaderos para bicicletas en edificios públicos.* En un plazo no mayor a dos años a partir de la expedición de la presente ley, las entidades públicas del orden nacional, departamental y municipal establecerán esquemas de estacionamientos adecuados,

seguros y ajustados periódicamente a la demanda, habilitando como mínimo el 10% de los cupos destinados para vehículos automotores que tenga la entidad; en el caso de ser inferior a 120 estacionamientos de automotores se deberá garantizar un mínimo de 12 cupos para bicicletas.

Artículo 8º. *Información de modos no motorizados de transporte.* Las Secretarías de Movilidad o quien haga sus veces en los entes territoriales de más de 100.000 habitantes consolidarán, siempre y cuando existan los recursos, un sistema de información de uso y proyección de la demanda de modos no motorizados de transporte así como un sistema de registro de quejas, preguntas y solicitudes sobre el uso de los medios no motorizados de transporte.

Parágrafo. El Ministerio de Transporte establecerá en un término inferior a tres (3) meses a partir de la promulgación de esta ley, la información mínima a consolidar dentro del Sistema de Información de modos no motorizados de transporte del que habla este artículo.

Artículo 9º. El artículo 58 de la Ley 769 de 2002 quedará así:

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

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

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

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

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

Artículo 10. *Normas específicas para bicicletas y triciclos.* El artículo 95 de la Ley 769 de 2002 quedará así:

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

1. Debe transitar ocupando un carril, observando lo dispuesto en los artículos 60 y 68 del presente Código.

2. Los conductores que transiten en grupo deberán ocupar un carril y nunca podrán utilizar las vías exclusivas para servicio público colectivo.

3. Los conductores podrán compartir espacios garantizando la prioridad de estos en el entorno vial.

4. No podrán llevar acompañante excepto mediante el uso de dispositivos diseñados especialmente para él o, ni transportar objetos que disminuyan la visibilidad o que los incomoden en la conducción.

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

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

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

Artículo 11. Planeación participativa. Las alcaldías promoverán la creación de organizaciones de ciclistas y promoverán su participación en las instancias locales de planeación, especialmente las que se deban configurar para el mejoramiento de la movilidad, el tránsito y el transporte.

Artículo 12. Beneficios para estudiantes biciusuarios. Las Instituciones de Educación podrán implementar programas de movilidad sostenible en donde se promueva el uso de la bicicleta.

Artículo 13. Incentivos a la industria nacional. El Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, antes de un año de promulgada esta ley, implementará un programa que incentive la producción y la adquisición de bicicletas en todo el territorio nacional.

Artículo 14. Reinserción de bicicletas. Las autoridades territoriales locales podrán adjudicar bicicletas que se encuentren inmovilizadas y lleven retenidas seis meses o más y que además no hayan sido reclamadas ni se encuentren en proceso de reclamación por parte de sus propietarios, a instituciones educativas del sector público y a los sistemas SITM, SITP, SETP y SISTR. Para ello el Ministerio de Transporte reglamentará los mecanismos para la reintegración de bicicletas a la autoridad territorial local.

Artículo 15. Modifíquese el artículo 63 de la Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito, el cual quedará así:

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

Artículo 16. Modifíquese el artículo 76 de la Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito el cual quedará así:

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

1. Sobre andenes, zonas verdes o zonas de espacio público destinado para peatones, recreación o conservación.

2. En vías arterias, autopistas, zonas de seguridad, o dentro de un cruce.

3. En vías principales y colectoras en las cuales expresamente se indique la prohibición o la restricción en relación con horarios o tipos de vehículos.

4. En puentes, viaductos, túneles, pasos bajos, estructuras elevadas o en cualquiera de los accesos a estos.

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

6. En carriles dedicados a transporte masivo sin autorización.

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

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

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

10. En curvas.

11. Donde interfiera con la salida de vehículos estacionados.

12. Donde las autoridades de tránsito lo prohíban.

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

Artículo 17. Modifíquese el artículo 1º de la Ley 1503 de 2011. Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones el cual quedará de la siguiente forma:

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

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

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

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

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

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

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

Parágrafo 1º. El Gobierno nacional incluirá dentro del Plan Nacional de Seguridad Vial las medidas necesarias que permitan incentivar el uso de la bicicleta como medio de transporte en el territorio nacional, de un modo responsable y de respeto a todos los usuarios de los medios de transporte.

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

Artículo 18. Modifíquese el artículo 60 de la Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito el cual quedará así:

Artículo 60. Obligatoriedad de transitar por los carriles demarcados. Los vehículos deben transitar, obligatoriamente, por sus respectivos carriles, dentro de las líneas de demarcación, y atravesarlos solamente para efectuar maniobras de adelantamiento o de cruce.

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

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

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

Artículo 19. Semana Nacional de la Movilidad Sostenible. El Ministerio de Transporte, el Ministerio de Medio Ambiente, el Ministerio de Salud y Colportes promoverán en el país la celebración de exposiciones y actividades, organizarán anualmente una Semana Nacional de la Movilidad Sostenible, con ferias, exposiciones y otros actos culturales que se celebrarán en las principales ciudades y poblaciones del país. Cuando lo considere de interés nacional, colaborarán las demás entidades de índole nacional o local que se estimen necesarias para tal fin.

Artículo 20. Vigencia y derogatoria. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

CÁMARA DE REPRESENTANTES

COMISIÓN SEXTA
CONSTITUCIONAL PERMANENTE

Mayo 31 de 2016.

En sesión de la fecha fue aprobado en primer debate y en los términos anteriores el Proyecto de ley número 240 de 2016 Cámara, 46 de 2015 Senado, *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* (Acta número 034) previo anuncio de su votación en sesión ordinaria del día 25 de mayo de 2016, según Acta número 033 de 2016, en cumplimiento del artículo 8º del Acto Legislativo número 01 de 2003.

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

ATILANO ALONSO GIRALDO ARBOLEDA
Presidente

JAIR JOSE EBRATT DIAZ
Secretario

NOTA ACLARATORIA

NOTA ACLARATORIA A SUSTANCIACIÓN DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE AL PROYECTO DE ACTO LEGISLATIVO NÚMERO 157 DE 2015 CÁMARA, 04 DE 2015 SENADO

por medio del cual se establecen instrumentos jurídicos para facilitar y asegurar la implementación y el desarrollo normativo del acuerdo final para la terminación del conflicto y la construcción de una paz establece y duradera (Segunda Vuelta).

Por medio de la presente me permito aclarar que en sesión plenaria del día 1º de junio de 2016 fue sometido a discusión y aprobación la ponencia para segundo debate al Proyecto de Acto Legislativo número 157 de 2015 Cámara, 04 de 2015 Senado, *por medio del cual se establecen instrumentos jurídicos para facilitar y asegurar la implementación y el desarrollo normativo del acuerdo final para la terminación del conflicto y la construcción de una paz establece y duradera (Segunda Vuelta).*

Por error de transcripción en la sustanciación de texto definitivo aprobado Cámara publicado en la *Gaceta*

del Congreso número 366 de 2016 quedó “Lo anterior, según consta en el Acta de Sesión Plenaria número 142 de junio 1º de 2016, previo su anuncio en sesión del día 31 de junio de 2016 correspondiente al Acta número 141” y lo correcto es “**Lo anterior, según consta en el Acta de Sesión Plenaria número 142 de junio 1º de 2016, previo su anuncio en sesión del día 31 de mayo de 2016 correspondiente al Acta número 141**”.

Lo anterior a fin de que esta nota aclaratoria haga parte del expediente y sea publicada en la *Gaceta del Congreso*.

JORGE HUMBERTO MANTILLA SERRANO
Secretario General
Cámara de Representantes

CARTA DE COMENTARIOS

CARTA DE COMENTARIOS DEL MINISTERIO DE VIVIENDA, CIUDAD Y TERRITORIO AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 210 DE 2016 CÁMARA

por medio de la cual se establecen los lineamientos para la formulación de la política nacional de construcción sostenible, se otorgan beneficios e incentivos para su fomento e implementación y se dictan otras disposiciones.

Bogotá, D. C.

HUMBERTO MANTILLA SERRANO

Secretario General

Cámara de Representantes

Edificio Nuevo del Congreso - Carrera 7 N° 8-68

Ciudad

Asunto: Observaciones al Proyecto de ley número 210 de 2016 Cámara, *por medio de la cual se establecen los lineamientos para la formulación de la Política Nacional de Construcción Sostenible, se otorgan beneficios e incentivos para su fomento e implementación y se dictan otras disposiciones.* Radicado número 2016IE0005156.

Respetado doctor:

El ámbito temático del Proyecto de ley número 210 de 2016 es similar al contenido en el Proyecto de ley número 073 de 2015 Cámara, respecto del cual este Ministerio rindió concepto identificado con Radicado número 2016EE0005728, por lo que en esta oportunidad se reiteran los argumentos de constitucionalidad y conveniencia que frente a ambas iniciativas legislativas presenta esta cartera.

Para el efecto, las observaciones de constitucionalidad y conveniencia serán expuestas en el orden de los artículos del Proyecto de ley número 210 de 2016 así:

Artículo 1°. Objeto.

En virtud del reparto de funciones que opera al interior del Estado, se considera que son los Ministerios los encargados de fijar los lineamientos y la formulación de la política pública de su respectivo Sector Administrativo, pues dicha competencia les fue asignada mediante el artículo 208 de la Constitución Política y el artículo 58 de la Ley 489 de 1998.

Artículos 3°, 5° y 14. Política de Construcción Sostenible.

De acuerdo con lo dispuesto en el numeral 11 del artículo 189 de la Constitución Política le corresponde al Presidente de la República como suprema autoridad administrativa ejercer la potestad reglamentaria, mediante la expedición de los decretos, resoluciones y órdenes necesarias para la cumplida ejecución de las leyes. Dicha facultad reglamentaria es permanente e intemporal, por tal motivo no puede estar sometida a plazos o términos como los establecidos por los artículos 3° y 14 del proyecto de ley.

En este sentido, la Corte Constitucional en Sentencia C-1005 de 2008 ha señalado "*La jurisprudencia constitucional ha insistido en que someter la potestad reglamentaria a una limitación de orden temporal significa desconocer lo establecido en el artículo 189*

numeral 11, superior, según el cual, la potestad reglamentaria no solo radica en cabeza del Presidente de la República como suprema autoridad administrativa sino que el Presidente conserva dicha potestad durante todo el tiempo de vigencia de la ley con el fin de asegurar su cumplida ejecución. En otras palabras: el legislador no puede someter a ningún plazo el ejercicio de la potestad reglamentaria". (Subrayado fuera del texto original).

De la misma forma, no es conveniente establecer un límite temporal para formular la Política Nacional de Construcción Sostenible, si tal como lo establece el artículo 5° del proyecto de ley, los lineamientos para la formulación de la política nacional de construcción sostenible pueden ser "*(...) mejorados y actualizados en relación con la dinámica global ambiental (...)*".

Cabe mencionar que el Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio ya ha establecido lineamientos de construcción sostenible mediante el Decreto número 1285 de 2015 y la Resolución número 549 de 2015, los cuales contienen medidas replicables y técnicamente viables a nivel territorial.

Artículo 4°. Ámbito de aplicación.

No consideramos conveniente el ámbito de aplicación fijado por el proyecto de ley, ya que exigir a edificaciones vetustas los actuales estándares de construcción sostenible, conllevaría un costo excesivo en adecuaciones que los propietarios o poseedores no estarían en la capacidad de asumir. Es este sentido, estimamos que es indispensable replantear el ámbito de aplicación fijado en el proyecto de ley.

Artículo 4°, 6° y 9°. Beneficios Tributarios.

El parágrafo del artículo 4° establece que las entidades territoriales podrán establecer beneficios tributarios. Sin embargo, tal facultad actualmente existe en cabeza de las administraciones territoriales en lo que tiene que ver con los tributos de su jurisdicción, por lo que no es necesaria su reiteración.

Por su parte, la facultad que se pretende otorgar al Gobierno nacional en el artículo 6° del proyecto de ley para definir los beneficios e incentivos de carácter tributario al que pueden optar los propietarios, poseedores y desarrolladores de construcción sostenible, es contraria a la Constitución Política. Esto debido a que, en concordancia con lo dispuesto en el artículo 338 Superior, solamente los órganos de representación popular pueden definir y decretar beneficios o incentivos tributarios.

En cuanto al artículo 9°, que otorga a los municipios una potestad para crear exoneraciones al impuesto predial, es necesario manifestar que tal medida debe cuantificarse, para evitar que ponga en riesgo las finanzas municipales.

Finalmente, es preciso anotar que en todo caso las exenciones previstas siempre tendrán que cumplir con lo dispuesto por el artículo 38 de la Ley 14 de 1983 que señala que: "*Los municipios solo podrán otorgar exenciones de impuestos municipales por plazo limitado, que en ningún caso excederá de diez años, todo de conformidad con los planes de desarrollo municipal*".

Artículo 7°. Criterios de sostenibilidad para otorgar subsidios.

Debe señalarse que algunos de los criterios fijados en el proyecto de ley no resultan pertinentes:

1. Frente al primer criterio relativo a la “*Localización y uso del suelo*” debe mencionarse que no es competencia del Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio, dado que la reglamentación de los usos del suelo corresponde exclusivamente a los Concejos Municipales, por lo tanto, este Ministerio no puede definir los beneficios e incentivos tributarios.

3. En cuanto al *uso eficiente del recurso hídrico*, dicha materia ya ha sido reglamentada por el Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio.

Adicionalmente, resulta necesario establecer la competencia de la acreditación del cumplimiento de los criterios de sostenibilidad en cabeza de los municipios, teniendo en cuenta que la validación de la correcta ejecución del proceso constructivo se asignó directamente a los Municipios y Distritos a través de sus respectivas Alcaldías, de conformidad con el artículo 313 de la Constitución Política, la Ley 388 de 1997 y la Ley 810 de 2003.

Artículo 10. Incentivo de Financiamiento para el Fomento de la Construcción.

Cabe señalar que el Fondo Nacional de Vivienda (Fonvivienda) se creó mediante el artículo 1° del Decreto-ley 555 de 2003, como un fondo con personería jurídica, patrimonio propio, autonomía presupuestal y financiera, sometido a las normas presupuestales y fiscales del orden nacional y adscrito al Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio. Por lo anterior y contrario a lo afirmado en el inciso 2° del artículo 10 del proyecto de ley, Fonvivienda no es una *entidad financiera del sector público* y no otorga créditos.

Artículo 11. Acreditación de los criterios de sostenibilidad para la obtención de beneficios e incentivos.

Resulta inconveniente que los curadores urbanos y las oficinas municipales o distritales encargadas de la expedición de las licencias, sean quienes certifiquen la acreditación de los criterios de sostenibilidad, dado que: i) el proyecto de ley asigna a otras entidades la misma competencia, y ii) se asignan funciones a los curadores urbanos que desbordan la esencia de su labor y sus capacidades operativas –definidas en el artículo 101 de la Ley 388 de 1997 modificado por el artículo 9° de la Ley 810 de 2003–.

Cabe destacar que el cumplimiento de las metas de sostenibilidad deben soportarse en cifras técnicas de potencial de ahorro, reducción de emisiones de GEI y deberá verificarse su operación por la entidad encargada, mediante unos estándares previamente establecidos.

Artículo 12. Implementación gradual en las edificaciones y proyectos del Estado.

Frente a la obligación que se impone a las entidades públicas, de adoptar medidas para el cumplimiento de los criterios de sostenibilidad en un tiempo no mayor a cinco (5) años, consideramos necesario e indispensable efectuar una valoración del impacto fiscal y la conveniencia de dicha medida, ante la política de reducción del gasto en inversión y funcionamiento debido a las condiciones macroeconómicas del país.

Por todo lo anterior, se solicita el archivo del proyecto de ley.

Atentamente,

GUILLERMO HERRERA CASTAÑO
Viceministro de vivienda

* * *

CARTA DE COMENTARIOS DEL MINISTERIO DE VIVIENDA, CIUDAD Y TERRITORIO AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 190 DE 2015, MODIFICATORIO DE LA LEY 142 DE 1994

por medio de la cual se modifica la Ley 142 de 1994, se elimina el cobro por reconexión y reinstalación de los servicios públicos domiciliarios, y se dictan otras disposiciones.

Bogotá, D. C.,

Honorable Representante

RAFAEL DELUQUE ZULETA

Presidente

Cámara de Representantes

Carrera 7ª N° 8-68 Edificio Nuevo Congreso

Ciudad.

Asunto: Proyecto de ley número 190 de 2015, modificadorio de la Ley 142 de 1994.

Honorable Representante:

Analizado el Proyecto de ley número 190 de 2015, “*por medio de la cual se modifica la Ley 142 de 1994, se elimina el cobro por reconexión y reinstalación de los servicios públicos domiciliarios, y se dictan otras disposiciones*”, consideramos necesario efectuar las siguientes observaciones:

1. El artículo 96 sobre “Otros Cobros Tarifarios” de la ley se adiciona en dos párrafos, en el primero de ellos se establece:

“Párrafo 1°. No habrá lugar al cobro del cargo por reconexión o reinstalación cuando la causa de la suspensión o el corte del servicio en inmuebles residenciales de estratos 1, 2 y 3, haya sido exclusivamente la mora en el pago de las facturas y el usuario se ponga a paz y salvo o celebre un acuerdo de pago con la empresa por ese concepto”.

Con la propuesta, se desconoce que el cobro por el cargo de reconexión o reinstalación se genera cuando existe un incumplimiento de las obligaciones derivadas del contrato de condiciones uniformes por parte de un usuario. Eliminar el cobro por reconexión o instalación derivados del incumplimiento de obligaciones por un usuario resultaría inequitativo, toda vez que ellos tendrían que ser asumidos por los demás usuarios que cumplen con la obligación.

Se debe resaltar que para el caso de los usuarios de menores ingresos y en aplicación del criterio de “so-

lidaridad”, se asignan subsidios de manera diferencial por estrato para facilitar el cumplimiento de sus obligaciones.

Los subsidios a los servicios públicos se encuentran regulados en la Ley 142 de 1994, que estableció reglas de obligatorio cumplimiento a las que deben sujetarse las entidades territoriales para el otorgamiento de los mismos a los usuarios de los servicios públicos domiciliarios, dentro de las que se incluyó que “en ningún caso el subsidio será superior al 15% del costo medio del suministro para el estrato 3, al 40% del costo medio del suministro para el estrato 2, ni superior al 50% de este para el estrato 1”¹. Estos porcentajes fueron ajustados para los servicios de agua potable y saneamiento básico por la Ley 812 de 2003, 1450 de 2011 y 1753 de 2015, de la siguiente manera: 70% para el estrato 1, 40% para el estrato 2 y 15% para el estrato 3.

Así las cosas, se considera que el desconocimiento de los costos ocasionados por la reinstalación o reconexión podría llevar a afectar de manera general la sostenibilidad y suficiencia financiera de los sistemas de prestación de los servicios públicos de acueducto y alcantarillado, en perjuicio de todos los usuarios, incluidos aquellos que sí cumplen con su obligación de pagarlos.

Esta señal iría en contravía de los logros alcanzados después de más de dos décadas de vigencia de la ley de servicios públicos, en los que se ha venido creando una cultura de pago en los usuarios y transferir a la tarifa únicamente los costos eficientes necesarios para la prestación del servicio.

No puede perderse de vista que la regulación ha venido avanzando para permitir a los prestadores brindar a sus usuarios opciones acorde con su capacidad de pago y flujo de recursos. Y que, los prestadores ofrecen facilidades en los acuerdos de pago para aquellos usuarios que presenten morosidad.

Es importante resaltar que precisamente los usuarios de servicios públicos de menores ingresos, reciben subsidios de acuerdo con la ley, lo que permite generar señales para hacer un uso eficiente de los mismos y costearlos para así cumplir sus obligaciones cancelando solo el porcentaje que les corresponde y evitar costos como los que son objeto de la propuesta de ley.

2. Por su parte el segundo párrafo propuesto determina lo siguiente:

“Parágrafo 2°. No obstante, con la disposición del presente artículo, no habrá disminución ni aumento en el cobro del cargo fijo por consumo de servicios públicos domiciliarios”.

Debe resaltarse que en el marco normativo y regulatorio vigente los costos de reconexión o reinstalación no afectan el cargo fijo y son independientes del mismo; por lo tanto, este Parágrafo no tiene aplicación ni se requiere,

3. El artículo 2° del proyecto considera la modificación del inciso 2° del artículo 142 de la Ley 142 de 1994 al establecer ya no un plazo razonable para el restablecimiento del servicio sino definir que el restablecimiento debe darse dentro de las 24 horas siguientes

tes, después de que el suscriptor o usuario cumpla con las obligaciones que prevé el inciso anterior, habrá falla del servicio.

Al respecto, se considera que aunque podría ser procedente definir un plazo para el restablecimiento del servicio, este no debería quedar inmerso en una ley sino que podría ser desarrollado a través de la potestad reglamentaria en donde se reconozcan las particularidades municipales las que no deberían ser singularizadas a través de una ley.

4. El artículo 3° del proyecto normativo es nuevo y en él se determina lo siguiente:

“Los costos de corte y reconexión por falta de pago de los estratos 1, 2 y 3 serán estructurados en la tarifa con cargo a la operación en el costo. Así lo definirán las Comisiones de Regulación de los Servicios Públicos Domiciliarios”.

Esta propuesta normativa resulta inequitativa en cuanto conlleva a que los usuarios que cumplen con sus deberes, entre ellos el pagar oportunamente los servicios, tengan que asumir los costos generados por usuarios que no lo hacen, dando señales contrarias a la gestión que deben hacer los prestadores para mejorar el índice de recaudo y atender las exigencias y niveles de gestión que establece la regulación y normativa vigente.

Es importante indicar que la regulación económica no solo da señales de costos sino que propende por la gestión eficiente y sostenible de la prestación de los servicios a través del logro de indicadores, tales como, el de recaudo. No obstante, los cambios propuestos van en contravía de la gestión comercial que deben adelantar los prestadores para crear cultura de pago y mejorar los niveles de servicio a los usuarios que deben cumplir con sus obligaciones. En este sentido, el proyecto tendría un impacto negativo especialmente en prestadores de municipios categorías 4, 5 y 6 y en acueductos rurales.

También contradice el criterio tarifario de “neutralidad” establecido en el numeral 87.2 del artículo 87 de la Ley 142 de 1994 el cual determina:

Por neutralidad se entiende que cada consumidor tendrá el derecho a tener el mismo tratamiento tarifario que cualquier otro si las características de los costos que ocasiona a las empresas de servicios públicos son iguales. El ejercicio de este derecho no debe impedir que las empresas de servicios públicos ofrezcan opciones tarifarias y que el consumidor escoja la que convenga a sus necesidades. (Resaltado fuera de texto).

Por lo expuesto, la propuesta entra en clara contradicción con este criterio pilar de la norma en cuanto los usuarios que pagan sus servicios, tendrían que asumir los costos en que la empresa debe incurrir para hacer el corte o suspensión y posterior reconexión o reinstalación del servicio a los usuarios incumplidos. Es decir, los usuarios cumplidos tendrían que asumir costos como si estuviesen incumpliendo sus obligaciones, aspecto que no se ajusta a los criterios tarifarios definidos en la ley y resulta en consecuencia inequitativo.

Debe recordarse que las metodologías tarifarias se expiden con observancia de estos criterios y la propuesta de norma estaría imponiendo al regulador una

¹ Artículo 99.6 de la Ley 142 de 1994.

obligación que no se ajusta a los criterios que Ley 142 de 1994 le obliga a cumplir.

Por lo anterior, se considera inconveniente el proyecto ley, más aún, si se tiene en cuenta que a través de los desarrollos regulatorios expedidos por la Comisión de Regulación de Agua Potable y Saneamiento Básico, los prestadores de los servicios públicos pueden ofrecer opciones como el sistema de prepago que permiten ajustar al flujo y capacidad de pago de cada usuario, el cual se ha implementado en ciudades como Medellín.

Así mismo esta previsión resulta contradictoria y confusa con respecto a lo determinado en el parágrafo 1° de artículo 96 propuesto donde se indica que “No habrá lugar al cobro del cargo por reconexión o reinstalación”.

Finalmente, debe mencionarse que los Gobiernos municipales, así como el Gobierno nacional vienen realizando esfuerzos para brindar los niveles máximos de subsidio, fortaleciendo el principio de solidaridad para que los usuarios cumplan sus obligaciones y se pueda en consecuencia brindar un mejor servicio.

Cordialmente,



JAVIER ORLANDO MORENO
Director de Desarrollo Sectorial
Viceministerio de Agua y Saneamiento Básico

* * *

CARTA DE COMENTARIOS DEL DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO PARA LA PROSPERIDAD SOCIAL AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 54 DE 2014 SENADO, 250 DE 2015 CÁMARA

por la cual se crea el Sistema Nacional para la Seguridad Alimentaria y Nutricional (SINSAN), se crea la Agencia Nacional de Seguridad Alimentaria (ANSAN), y se establecen otras disposiciones.

Doctor

ALFREDO RAFAEL DELUQUE ZULETA

Presidente

Cámara de Representantes

Carrera 7 N° 8-68 Edificio Nuevo del Congreso

Bogotá, D. C.

Asunto: Observaciones al Proyecto de ley número 54 de 2014 Senado, 250 de 2015 Cámara, por la cual se crea el Sistema Nacional para la Seguridad Alimentaria y Nutricional (SINSAN), se crea la Agencia Nacional de Seguridad Alimentaria (ANSAN), y se establecen otras disposiciones.

Cordial saludo:

De manera atenta, el Departamento Administrativo para la Prosperidad Social se permite exponer comentarios al articulado propuesto en la ponencia para cuarto debate al Proyecto de ley número 54 de 2014 Senado, 250 de 2015 Cámara, *por la cual se crea el*

Sistema Nacional para la Seguridad Alimentaria y Nutricional (SINSAN), se crea la Agencia Nacional de Seguridad Alimentaria (ANSAN), y se establecen otras disposiciones, reiterando lo previamente expuesto por esta Entidad durante el trámite de la mencionada iniciativa legislativa¹.

En primer lugar, es pertinente señalar los vicios por inconstitucionalidad que presenta el artículo 10 del proyecto de ley, en el cual se reviste al Presidente de la República de facultades extraordinarias para la creación de la Agencia Nacional de Seguridad Alimentaria. Lo anterior teniendo en cuenta que el numeral 10 del artículo 150 CN, prevé que le corresponde al Congreso hacer las leyes y por medio de ellas:

“(…) 10: *Revestir, hasta por seis meses al Presidente de la República de precisas facultades extraordinarias, para expedir normas con fuerza de ley cuando la necesidad lo exija o la conveniencia pública lo aconseje. Tales facultades deberán ser solicitadas expresamente por el Gobierno y su aprobación requerirá la mayoría absoluta de los miembros de una y otra Cámara (…)*”.

Teniendo en cuenta dicha disposición, es imperativo que tales facultades extraordinarias sean solicitadas expresamente por el Gobierno nacional para que le sean concedidas y estas no pueden ser otorgadas directamente por el legislativo.

Así mismo, la mencionada ponencia desconoce lo dispuesto en el artículo 154 de la Constitución, que establece la iniciativa privativa del Ejecutivo para modificar la estructura de la administración. Este proyecto de ley a la fecha no cuenta con aval del Gobierno nacional, por cuanto el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, Ministerio de Comercio, Ministerio de Ambiente, Ministerio de Agricultura, el Instituto Colombiano de Bienestar Familiar y esta Entidad, durante el trámite legislativo han expresado su postura negativa frente al asunto.

Cabe mencionar que el Proyecto de ley número 54 de 2014 Senado, 250 de 2015 Cámara, que pretende la creación de la Agencia Nacional de Seguridad Alimentaria y Nutricional, desconoce el principio constitucional de sostenibilidad fiscal previsto en su artículo 334², por lo que, no puede el legislador disponer de

¹ Radicado número 20141900620001. Concepto del Departamento Administrativo para la Prosperidad Social de fecha 4 de septiembre de 2014, dirigido a la Comisión Séptima del Senado respecto de la ponencia presentada para primer debate.

Radicado número 20151900061921. Concepto del Departamento Administrativo para la Prosperidad Social de fecha 19 de enero de 2015, dirigido a la Senadora Sofía Gaviria.

Radicado número 20161900338191. Concepto del Departamento Administrativo para la Prosperidad Social de fecha 28 de marzo de 2016, dirigido a la Comisión Séptima de la Cámara de Representantes respecto de la ponencia presentada para tercer debate.

² Constitución Política. Artículo 334. Artículo modificado por el artículo 1°, del Acto Legislativo número 3 de 2011. El nuevo texto es el siguiente: la dirección general de la economía estará a cargo del Estado. Este intervendrá, por mandato de la ley, en la explotación de los recursos naturales, en el uso del suelo, en la producción, distribución, utilización y consumo de los bienes, y en los servicios públicos y privados, para racionalizar

recursos propios del Estado que no estén estimados en el Marco Fiscal de Mediano Plazo.

Al respecto, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público en conceptos radicados el 5 de abril y el 11 de mayo del presente año ante la Comisión Séptima de la Cámara de Representantes, indicó que los recursos para la creación de una Agencia Nacional como la que se pretende no se encuentran contemplados en el Marco Fiscal de Mediano Plazo ni en el Marco de Gasto de Mediano Plazo. Adicionalmente manifiesta, que la creación de la Agencia podría llegar a costar más de 30.100 millones de pesos y esto contraviene directamente el principio de austeridad fiscal.

Por lo tanto, se estima que el Proyecto de ley número 54 de 2014 Senado, 250 de 2015 Cámara, no cumple con los postulados normativos para financiar las obligaciones que intenta elevar a rango legal, desconociendo así el principio de sostenibilidad fiscal y viciándolo de inconstitucionalidad.

Por las consideraciones anteriormente expuestas, el Departamento Administrativo para la Prosperidad Social reitera que el proyecto de ley tiene vicios por inconstitucionalidad al no tener en cuenta el principio de sostenibilidad fiscal consagrado en el artículo 334 de la CN. De igual manera como ya se indicó, la forma en que se encuentra planteado constituye una imposición al ejecutivo, pretendiendo atribuir al Presidente de la República facultades extraordinarias sin que estas hayan sido previamente solicitadas por él. Finalmente, no se tiene aval o coadyuvancia del Gobierno nacional en los términos previstos por el artículo 154 de la Constitución.

la economía con el fin de conseguir en el plano nacional y territorial, en un marco de sostenibilidad fiscal, el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes, la distribución equitativa de las oportunidades y los beneficios del desarrollo y la preservación de un ambiente sano. Dicho marco de sostenibilidad fiscal deberá fungir como instrumento para alcanzar de manera progresiva los objetivos del Estado Social de Derecho. En cualquier caso el gasto público social será prioritario.

El Estado, de manera especial, intervendrá para dar pleno empleo a los recursos humanos y asegurar, de manera progresiva, que todas las personas, en particular las de menores Ingresos, tengan acceso efectivo al conjunto de los bienes y servicios básicos. También para promover la productividad y competitividad y el desarrollo armónico de las regiones.

La sostenibilidad fiscal debe orientar a las Ramas y Órganos del Poder Público, dentro de sus competencias, en un marco de colaboración armónica.

El Procurador General de la Nación o uno de los Ministros del Gobierno, una vez proferida la sentencia por cualquiera de las máximas corporaciones judiciales, podrán solicitar la apertura de un incidente de impacto fiscal, cuyo trámite será obligatorio. Se oirán las explicaciones de los proponentes sobre las consecuencias de la sentencia en las finanzas públicas, así como el plan concreto para su cumplimiento y se decidirá si procede modular, modificar o diferir los efectos de la misma, con el objeto de evitar alteraciones serias de la sostenibilidad fiscal. En ningún caso se afectará el núcleo esencial de los derechos fundamentales.

Parágrafo. Al Interpretar el presente artículo, bajo ninguna circunstancia, autoridad alguna de naturaleza administrativa, legislativa o judicial, podrá Invocar la sostenibilidad fiscal para menoscabar los derechos fundamentales, restringir su alcance o negar su protección efectiva.

En este sentido, esta Entidad presenta su postura negativa frente al trámite del Proyecto de ley número 54 de 2014 Senado, 250 de 2015 Cámara y respetuosamente se solicita el archivo del mismo, toda vez que las inconsistencias previamente señaladas no permiten que este continúe su trámite.

Quedamos a su entera disposición en caso de requerir información adicional sobre las recomendaciones aquí expuestas.

Cordialmente,


TATIANA OROZCO DE LA CRUZ
 Directora General

Proyectó: Carol N. Camargo
 Revisó: Lucy Edrey Acevedo
 Aprobó: Vanessa Spathe

C.Co: H.R. Didier Burgos
 H.R. Edgar Gómez
 H.R. Esperanza Pinzón
 H.R. Álvaro López Gil
 H.R. Fabio Raúl Armin
 Doctor Humberto Mantilla, Secretario General de la Cámara de Representantes

CONTENIDO

Gaceta número 412 - Viernes, 10 de junio de 2016

CÁMARA DE REPRESENTANTES

	Págs.
PONENCIAS	
Informe de ponencia para primer debate Cámara, pliego de modificaciones y texto propuesto al Proyecto de ley número 258 de 2016 Cámara, por la cual se convierte en política de Estado el Programa Ser Pilo Paga y se dictan otras disposiciones.....	1
Informe de ponencia para cuarto debate, texto aprobado al Proyecto de ley 240 de 2016 Cámara y 46 de 2015 Senado, por medio de la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el Código Nacional de Tránsito.....	8
NOTAS ACLARATORIA	
Nota aclaratoria a sustanciación de ponencia para segundo debate al Proyecto de Acto legislativo número 157 de 2015 Cámara, 04 de 2015 Senado, por medio del cual se establecen instrumentos jurídicos para facilitar y asegurar la implementación y el desarrollo normativo del acuerdo final para la terminación del conflicto y la construcción de una paz estable y duradera (Segunda Vuelta).....	18
CARTAS DE COMENTARIOS	
Carta de comentarios del Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio al Proyecto de ley número 210 de 2016 Cámara, por medio de la cual se establecen los lineamientos para la formulación de la política nacional de construcción sostenible, se otorgan beneficios e incentivos para su fomento e implementación y se dictan otras disposiciones.....	19
Carta de comentarios del Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio al Proyecto de ley número 190 de 2015, modificatorio de la Ley 142 de 1994, por medio de la cual se modifica la Ley 142 de 1994, se elimina el cobro por reconexión e reinstalación de los servicios públicos domiciliarios, y se dictan otras disposiciones.....	20
Carta de comentarios del Departamento Administrativo para la Prosperidad Social al Proyecto de ley número 54 de 2014 Senado, 250 de 2015 Cámara, por la cual se crea el Sistema Nacional para la Seguridad Alimentaria y Nutricional (SINSAN), se crea la Agencia Nacional de Seguridad Alimentaria (ANSAN), y se establecen otras disposiciones.....	22