



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRESA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXII - N° 950

Bogotá, D. C., viernes, 28 de julio de 2023

EDICIÓN DE 28 PÁGINAS

DIRECTORES:

GREGORIO ELJACH PACHECO

SECRETARIO GENERAL DEL SENADO

www.secretariasenado.gov.co

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA

SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA

www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

SENADO DE LA REPÚBLICA

PROYECTOS DE LEY

PROYECTO DE LEY NÚMERO 27 DE 2023 SENADO

por medio de la cual se dignifica la práctica rural (Servicio Social Obligatorio) en Colombia para el personal médico, con énfasis en las áreas de Bacteriología, Enfermería, Medicina y Odontología y se dictan otras disposiciones.

PROYECTO DE LEY N° ____ DE 2023 SENADO

“Por medio de la cual se dignifica la práctica rural (servicio social obligatorio) en Colombia para el personal médico, con énfasis en las áreas de bacteriología, enfermería, medicina y odontología y se dictan otras disposiciones”

**EL CONGRESO DE COLOMBIA
DECRETA:**

Artículo 1º. Objeto: La presente ley busca dignificar la labor realizada en el marco del servicio social obligatorio para el personal médico con especial énfasis en las áreas de odontología, enfermería, medicina y bacteriología; esta norma señala lineamientos para diferentes situaciones a presentarse en el marco del servicio social obligatorio, buscando beneficiar a los profesionales, lo cual se traduce directamente en calidad del servicio a través de profesionales capacitados que acceden de forma transparente y bajo los principios de la meritocracia al Servicio Social Obligatorio.

Artículo 2º. De los principios generales.

- **IGUALDAD:** Los profesionales a los que cubra esta ley, serán tratados de igual manera que los profesionales vinculados en la planta de personal de las Instituciones Prestadoras de Salud. No será tolerable la discriminación bajo ninguna circunstancia.
- **TRANSPARENCIA:** El acceso a las plazas para el ejercicio de la práctica rural o Servicio Social Obligatorio, deberá ser analizado y gestionado en el marco del respeto de las garantías propias de la meritocracia.
- **DIGNIDAD:** Los profesionales que presten sus servicios en el marco del Servicio Social Obligatorio, serán tratados de manera que su dignidad no se vea afectada, propendiendo el goce de sus derechos fundamentales en total plenitud, buscando que el ejercicio de sus funciones se realice en armonía entre la vida personal y laboral.
- **ÉTICA:** En consonancia con la ley 1164 de 2007, y al pertenecer el personal en Servicio Social Obligatorio al talento humano en salud, su desempeño debe estar enmarcado en la garantía fundamental de la vida y la dignidad del ser humano.
- **PROGRESIVIDAD:** Las normas que regulen el desempeño laboral de los profesionales en Servicio Social Obligatorio, deberán propender por generar avances positivos en materia de derechos y garantías.

- **EFFECTIVIDAD:** Las normas que regulen la prestación del Servicio Social Obligatorio, deben propender por establecer criterios claros que dejen de lado todo tipo de ambigüedad, para dar paso a la eficacia frente a la ejecución de las mismas.

Artículo 3º. Excepciones con ocasión de caso fortuito o fuerza mayor. Serán exentos de la prestación del Servicio Social Obligatorio los profesionales que, por caso fortuito o fuerza mayor debidamente justificada y documentada, soliciten la exoneración o convalidación del servicio social obligatorio. Entiéndase por fuerza mayor o caso fortuito las siguientes circunstancias:

1. El incumplimiento frente a los salarios y prestaciones sociales pactadas como contraprestación por los servicios prestados. Para hacer efectiva esta causal, el profesional deberá haber agotado el procedimiento dispuesto en esta norma a efectos de obtener el pago.
2. Cuando la prestación del Servicio Social Obligatorio sea imposible por razones no oponibles al profesional de la salud, para este evento el profesional debe aportar prueba de los mismos.

En todo caso, dichas situaciones alegadas como causal de exoneración o reubicación, deberán ser atendidas y decididas por los comités de Servicio Social Obligatorio de la respectiva entidad territorial.

Parágrafo. La exoneración se dará en caso de que no existan plazas libres en las cuales reubicar a los profesionales de la salud. Esto deberá ser soportado debidamente con los medios a los que hubiere lugar y que acrediten la no disponibilidad de estas.

Artículo 4º. Duración del servicio social obligatorio. La duración del Servicio Social Obligatorio será de (1) un año por regla general, salvo en las plazas señaladas Instituciones Prestadoras de Servicios de Salud ubicadas en zonas o regiones con dificultades de acceso a los servicios de salud especializados, las cuales tendrán una duración de (6) seis meses.

Para los casos en que la plaza de servicio social obligatorio se constituya y/o provea en el marco de un convenio entre las Instituciones de Educación Superior con programas de formación en áreas de la salud, con instituciones públicas o privadas y en programas dirigidos a poblaciones deprimidas urbanas y rurales o con difícil acceso a los servicios de salud, tendrá una duración de (9) nueve meses.

Artículo 5º. Vinculación de los profesionales en servicio social obligatorio. Los profesionales en Servicio Social Obligatorio deberán ser vinculados por medio de contrato laboral o vinculación legal y reglamentaria; en ningún caso podrán ser vinculados bajo una modalidad distinta, so pena de que la plaza sea sancionada. Los profesionales objeto del presente artículo deberán obtener remuneración idéntica a la de los médicos vinculados a la institución donde estén desempeñando

su Servicio Social Obligatorio y garantizar su afiliación al sistema general de seguridad social y riesgos profesionales.

Parágrafo: Los profesionales en Servicio Social Obligatorio no podrán ser vinculados bajo la modalidad contractual de Orden de Prestación de Servicios o similares, su vinculación deberá ser formal.

Artículo 6°. Funciones de la secretaria técnica del comité de servicio social obligatorio. La secretaria técnica del comité de Servicio Social Obligatorio, además de las establecidas por el Ministerio de Salud y Protección social, tendrá las siguientes funciones:

- a. Velar porque las entidades de salud que tengan plazas asignadas de Servicio Social Obligatorio, cumplan a cabalidad con los pagos por concepto de remuneración a los profesionales en el ejercicio del mismo.
- b. Investigar situaciones en donde se vea comprometida la integridad física y mental del profesional en Servicio Social Obligatorio y que tengan relación directa con la prestación del servicio.
- c. Sancionar a las plazas donde no se esté cumpliendo con las obligaciones propias de dichas entidades en razón de la contraprestación de los servicios ejercidos por los profesionales, Dicha sanción consistirá en el hecho de no habilitar para plazas de rural para profesionales a dichas entidades en un plazo de dos (2) periodos de sorteo de Servicio Social Obligatorio.
- d. Revisar que las plazas que sean habilitadas para el Servicio Social Obligatorio cuenten con los recursos e insumos necesarios para una óptima prestación del servicio de acuerdo al nivel de atención en el que se encuentre.
- e. Validar la existencia de Manuales de funciones, en las entidades donde eventualmente se ofertará la plaza.

Artículo 7°. Procedimiento ante los comités de servicio social obligatorio. Cuando se presente alguna de las situaciones descritas en el artículo 1° del presente o constitutivas de exoneración o reubicación de plaza, el profesional en Servicio Social Obligatorio, podrá solicitar iniciación del trámite de investigación ante el Comité de Servicio Social Obligatorio, para lo cual el comité tendrá quince (15) hábiles subsiguientes al recibo de la petición, queja o reclamo para dar apertura al trámite, corriendo traslado a la entidad de salud de los cargos que se le imputen. Dicha entidad a su vez contará con cinco (5) días hábiles subsiguientes al recibo de la comunicación para pronunciarse con relación a los hechos denunciados. En caso de existir retraso frente al pago de salarios, la entidad contará con quince (15) días hábiles siguientes a los cinco primeros días, para efectuar los pagos correspondientes, vencido dicho término, el profesional que no reciba pago, debe informar dicha situación al comité, y quedará en libertad de renunciar a la plaza. Para los casos relacionados con las otras causales, la entidad contará con quince (15) días hábiles para pronunciarse frente a los hechos que se le endilgan, comprometiéndose a que, si efectivamente dichos acontecimientos ocurrieron, la

situación se normalice, una vez vencidos los términos, el Comité decidirá de acuerdo con la investigación si autoriza la exoneración o reubicación del profesional en Servicio Social Obligatorio. Para todos los casos, de no existir plaza libre para que el profesional realice el periodo faltante para culminar el Servicio Social Obligatorio, el Comité estudiará la posibilidad de exonerarlo por el término que le quede para completar el mismo.

Artículo 8°. Jornada laboral. La vinculación laboral a la que se refiere el artículo 5° de la presente ley corresponde a la jornada laboral que establezca la ley laboral vigente y máximo sesenta y seis (66) horas, sin que exceda este límite ningún término. Deberá tenerse en cuenta que las jornadas que excedan el máximo legal deberán estar sustentadas en la necesidad del servicio y serán excepcionales.

Parágrafo. El profesional en Servicio Social Obligatorio que exceda la jornada ordinaria, tendrá un (1) día de descanso compensatorio por cada ocho (8) horas laboradas en exceso de la jornada ordinaria.

Artículo 9°. Descansos. Los profesionales a los que se refiere esta ley tendrán derecho, mínimo cuatro (4) días de descanso al mes, sin que se encuentren en condición de disponibilidad en el marco del ejercicio laboral subyacente al Servicio Social Obligatorio.

Artículo 10. Turnos en disponibilidad. Las horas de disponibilidad efectiva deberán ser tenidas en cuenta dentro de la jornada ordinaria. El turno en disponibilidad se deberá notificar por medio escrito, y la comunicación deberá contar mínimo con: Nombre del funcionario, fecha y horas de asignación de disponibilidad, firma del funcionario responsable y autorizado para asignar el turno por disponibilidad.

Parágrafo: Las jornadas en que se aplique el turno por disponibilidad no se podrán entender como días libres.

Artículo 11°. Remisiones. Las remisiones deberán ser tenidas en cuenta dentro de la jornada ordinaria y para el cumplimiento de las mismas, la entidad de salud deberá proveer el transporte necesario para el desplazamiento que se genere a partir de estas.

Parágrafo: Cuando una remisión tarde 10 horas o más (Origen/Destino/Origen), se reconocerá al profesional por concepto de viáticos el valor de (1) un SMLDV.

Artículo 12. Descanso compensado. Se reconocerá a los profesionales en Servicio Social Obligatorio, tres días de descanso compensado al año, los cuales podrán solicitar y concertar con los jefes inmediatos o quienes hagan sus veces en las diferentes entidades.

Parágrafo 1. Estos descansos compensados se conciben buscando la conciliación entre la vida personal y laboral de los profesionales en Servicio Social Obligatorio.

Parágrafo 2. El descanso compensado consistirá en un permiso especial de máximo una jornada laboral por mes en la cual el profesional deberá reponer en la semana hábil siguiente las horas correspondientes a la jornada de permiso.

Parágrafo 3. El permiso se deberá solicitar de manera escrita y ante el jefe inmediato. Está a discreción del jefe inmediato la aceptación del permiso y por ningún motivo este podrá afectar la calidad del servicio. De negarse, se deberá sustentar la negación de manera escrita y sucinta.

Parágrafo 4. De ninguna manera estos días se entenderán obligatorios, ni podrán ser reconocidos en dinero para ninguna de las partes. Los funcionarios deberán realizar sin excepción la reposición del tiempo posterior al disfrute del permiso.

Artículo 13. Pólizas. La decisión del tipo de póliza de responsabilidad civil para el aseguramiento de riesgos queda a libertad del profesional en el ejercicio de Servicio Social Obligatorio; en ningún caso, las entidades de salud públicas o privadas, podrán obligar al profesional a que adquiera una póliza determinada, el monto mínimo asegurado será definido por los comités de Servicio Social Obligatorio de la respectiva entidad territorial

Artículo 14°. Vigencia. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

Cordialmente,


FABIAN DIAZ PLATA
 Senador de la República


PIEDAD CORDOBA RUIZ
 Senadora de la República

SENADO DE LA REPUBLICA
 Secretaría General (Art. 139) de la Ley 5 de 1.992

El día 25 del mes Julio del año 2023
 se radicó en este despacho el proyecto de ley
 N° 27 Art. Legislativo N° , con todos y
 cada uno de los requisitos conuncionales y legales
 por Hs. Fabian Diaz Plata, Piedad
Cordoba Ruiz AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

Edificio Nuevo del Congreso
 Carrera 7 No. 8-68
 fabian.diaz@senado.gov.co; piedad.cordoba@senado.gov.co

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS
PROYECTO DE LEY _____ DE 2023 SENADO

“Por medio de la cual se dignifica la práctica rural (servicio social obligatorio) en Colombia para el personal médico, con énfasis en las áreas de bacteriología, enfermería, medicina y odontología y se dictan otras disposiciones”.

La presente exposición de motivos está compuesta por 6 apartes principales:

- I. ANTECEDENTES DEL PROYECTO 7
- II. OBJETO DEL PROYECTO 7
- III. JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO 8
- IV. CONSTITUCIONALIDAD Y LEGALIDAD 9
- V. IMPACTO FISCAL 14
- VI. CAUSALES DE IMPEDIMENTO 16

I. ANTECEDENTES DEL PROYECTO

Proyecto de Ley 237 del 2019 S, autoría de los Honorables Senadores de la República: Juan Luis Castro Córdoba, Angélica Lozano Correa, Luis Iván Marulanda Gómez, Iván Leónidas Name Vásquez Antonio Eresmid Sanguino Páez, y los Honorables Representantes León Fredy Muñoz Lopera, Cesar Augusto Ortiz Zorro, Juanita María Goebertus Estrada, Catalina Ortiz Lalinde, a los cuales se les reconoce el desarrollo de importantes apartes de esta iniciativa que por su idoneidad y por la especificidad del tema se conservan de manera parcial o completa. La iniciativa fue previamente archivada por la causal referida en el artículo 190 ley 5 de 1992.

Se presenta la iniciativa con modificaciones debido a la necesidad de dignificar el ejercicio de los profesionales en Servicio Social Obligatorio, los cuales en su actividad diaria se enfrentan a circunstancias que no corresponden al Servicio Social Obligatorio ni a la naturaleza de su concepción tales como la Precarización (Jornadas laborales extensas, remuneración no efectiva, ni oportuna), discriminación, asignación de funciones no relacionadas con el cargo, etc.

II. OBJETO DEL PROYECTO

El presente proyecto de ley busca dignificar la situación laboral de los profesionales en Servicio Social Obligatorio en nuestro país, (bacteriólogos, enfermeros, médicos y odontólogos), profesionales que a la luz de la normatividad imperante no cuentan con garantías legales que les permitan un ejercicio justo del año rural.

III. JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO

El Servicio Social Obligatorio¹, es el desempeño de una profesión con carácter social, mediante el cual los egresados de los programas de educación superior del área de la salud (Medicina, Enfermería, Bacteriología y Odontología) contribuyen a la solución de los problemas de salud desde el campo de su competencia profesional, como uno de los requisitos para obtener la autorización del ejercicio, en los términos definidos en las disposiciones normativas y legales vigentes. El Servicio Social Obligatorio se encuentra establecido en el artículo 33 de la Ley 1164 de 2007² y reglamentado por las Resoluciones 1058 de 2010³, 2358 de 2014⁴ y 06357 de 2016⁵.

Desde la creación del Servicio Social Obligatorio, ha decrecido la regulación y protección a los derechos que velaban por la dignidad de los profesionales que se vinculan al Servicio Social Obligatorio. Desde su creación en la ley 50 de 1981⁶, se concebía una igualdad salarial y prestacional entre el profesional en Servicio Social Obligatorio y el personal de planta, la prohibición a la tercerización, y la disminución temporal del periodo de servicio en zonas donde el orden público no fuese favorable para un correcto ejercicio de la labor. Como es evidente, esta regulación resultaba atractiva para los profesionales, los cuales veían como una opción viable y sobre todo digna, para el desarrollo de la labor social desde una plaza rural.

Con relación a los cambios regulatorios al Servicio Social Obligatorio ha afectado el panorama laboral nacional de los recién titulados profesionales de la salud. Es notorio, que, de conformidad a la referida legislación y la actual normatividad, se está muy lejos de una dignificación real del ejercicio de la profesión, lo cual la hace poco atractiva para los profesionales de la salud, quienes se afectan por las pocas plazas que con ellas ofertan condiciones dignas de trabajo. Esto afecta a las

¹ ABECÉ Servicio Social obligatorio (SSO). Ministerio de Salud. Extraído de: <https://www.minsalud.gov.co/sites/rid/Lists/BibliotecaDigital/RI/DE/VS/TH/abc-ss0.pdf>
² Ley 1163 de 2007. "Por la cual se dictan disposiciones en materia del Talento Humano en Salud." Artículo 33 "Del Servicio Social". Extraído de: http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley_1164_2007.html#33
³ Resolución 1058 de 2010. "Por medio de la cual se reglamenta el Servicio Social Obligatorio para los egresados de los programas de educación superior del área de la salud y se dictan otras disposiciones". Extraído de: https://www.icbf.gov.co/cargues/avance/docs/resolucion_minproteccion_1058_2010.htm
⁴ Resolución 2358 de 2014. "Por la cual se establece el procedimiento para la asignación de las plazas del Servicio Social Obligatorio -SSO-, de las profesiones de medicina, odontología, enfermería y bacteriología, en la modalidad de prestación de servicios de salud y se dictan otras disposiciones". Extraído de: <https://www.minsalud.gov.co/sites/rid/Lists/BibliotecaDigital/RI/DE/DE/DIJ/Resolucion-2358-de-2014.pdf>
⁵ Resolución 6357 de 2016. "Por la cual se dictan disposiciones relacionadas con el Servicio Social Obligatorio -SSO- en el marco de las zonas veredales transitorias de normalización y se dictan otras disposiciones". Extraído de: https://minalud.gov.co/Normatividad_Nuevo/Resoluci%C3%B3n%206357%20de%202016.pdf
⁶ Ley 50 de 1981. "Por la cual se crea el Servicio Social Obligatorio en todo el Territorio Nacional". Extraído de: <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=66575>

comunidades marginadas que acceden a los servicios de los profesionales en Servicio Social Obligatorio, puesto que la compensación de la labor no es proporcional y en muchos casos, indigna.

Es imperativo abordar esta problemática laboral a la cual se enfrentan los profesionales de la salud en el ejercicio del Servicio Social Obligatorio, puesto que la precarización se ve reflejada en las plazas no ocupadas en zonas de difícil acceso y/o zonas en conflicto, donde son en algunos casos la única cercanía que los residentes de estas zonas tienen con la atención primaria en salud.

Las descritas problemáticas se pretenden solventar con lo que en este proyecto de ley relata.

IV. CONSTITUCIONALIDAD Y LEGALIDAD

- **Ley 50 de 1981⁷**, Por la cual se crea el Servicio Social Obligatorio, y se establecen parámetros para el ejercicio de la actividad bajo condiciones favorables de desarrollo, lo cual impulsaba la ocupación de las plazas, especialmente las ubicadas en zonas de difícil acceso o con problemas de orden público.

Dichas circunstancias eran:

- (i) **Tiempo:** Definía la duración del Servicio Social Obligatorio y lo determinaba en un año por regla general y 6 meses en casos excepcionales como que la zona en la que se encuentre la plaza donde se ejecutara el servicio tuviere afectación al orden público y el acceso al sistema de salud se denominara de difícil acceso.
- (ii) **Remuneración:** La asignación salarial y prestacional entre el personal de planta y el personal en Servicio Social Obligatorio debía ser equivalente.
- (iii) **Vinculación:** Se prohibía la tercerización y cualquier tipo de contratación que no fuera directa con la entidad.
- (iv) **Territorialidad:** La asignación de plazas se hacía a nivel departamental.

- **Ley 1164 de 2007⁸**, por la cual se dictan disposiciones en materia de talento humano en salud, en el artículo 33 dispuso crear nuevamente el Servicio Social Obligatorio para los profesionales de la salud y se dictan otras disposiciones.

⁷ Ley 50 de 1981. Extraída de: <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=66575>
⁸ Artículo 33, Ley 1164 de 2007. Extraída de: http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley_1164_2007.html#33

- **Resolución 1058 de 2010⁹**, esta normatividad fue el punto de desclive de las garantías laborales que incentivaban el desarrollo del Servicio Social Obligatorio, especialmente en las zonas de difícil acceso, entre los lineamientos en detrimento se encuentran:

- (i) **Duración:** Todas las plazas sin distinción de su ubicación o afectación de orden público, contarán con la misma duración asignada (1 año).
- (ii) **Sanciones:** Se conciben sanciones a quienes renuncian a la plaza.
- (iii) **Precarización:** Se habilita la contratación a través de Órdenes de Prestación de servicios.
- (iv) **Sorteo:** Se crea un sistema de sorteo de plazas a nivel nacional.

Esta misma resolución, creó los comités de Servicio Social Obligatorio, a los cuales se les establecieron las siguientes funciones:

- (i) Estancia consultiva para los profesionales en Servicio Social Obligatorio.
- (ii) Decidir sobre casos de convalidación y exoneración de plazas.
- (iii) Validar la disponibilidad presupuestal de las plazas al momento de habilitarlas.
- (iv) Recepcionar a los profesionales en Servicio Social Obligatorio, las quejas relacionadas con relaciones con: Falta de pagos, jornadas excesivas, situaciones de violencia, falta de insumos, enfermedades y demás circunstancias que pudieren desencadenar en una solicitud de exoneración.

Es necesario señalar que los Comités de Servicio Social Obligatorio, cuentan con un margen de acción limitado y que en buena parte de las quejas no es posible atender en debida forma las situaciones que se presentan, ni resolverlas de fondo. Esto, debido a la poca especificidad de la norma en cuanto a regular concretamente su competencia y margen de acción; al igual que la necesidad de plantear en sentido estricto las causales de exoneración, convalidación o reubicación de plaza.

Por parte de las entidades a cargo se han realizado esfuerzos por mejorar las condiciones derivadas de esta resolución, por ejemplo:

- (i) **Resolución 6357 de 2016¹⁰**, la cual a través de una adición al artículo 4^o, establece la violencia como causal de exoneración. Lo cual es un avance en el restablecimiento de las garantías del ejercicio digno de esta labor

⁹ Resolución 1058 de 2010. Extraída de: https://www.icbf.gov.co/cargues/avance/docs/resolucion_minproteccion_1058_2010.htm
¹⁰ Resolución 6357 de 2016. Extraída de: https://minalud.gov.co/Normatividad_Nuevo/Resoluci%C3%B3n%206357%20de%202016.pdf

social, no obstante, situaciones como tardanza en los pagos, enfermedades y jornadas excesivas, no se encuentran entre las definidas causales de exoneración. Estas mismas situaciones denotan la falta de acción y rigurosidad de los comités y/o la remisión de información parcial para estudio de estos por parte de las entidades prestadoras de servicios de salud, puesto que, no es conducente que el comité apruebe las plazas y vigile como esta en sus funciones la disponibilidad presupuestal para las plazas y al mismo tiempo se demoren los pagos de los profesionales.

Se hace necesario definir los alcances de los comités, a fines de que puedan resolver de fondo las diferentes situaciones ya cotidianas para los profesionales de la salud en Servicio Social Obligatorio, en las cuales se ven vulnerados en sus derechos fundamentales del orden laboral, y que los comités encargados de vigilar y dar seguimiento y solución a estos acontecimientos, se ven cortos a la hora de solucionar conflictos en las que participe una entidad prestadora de salud renuente.

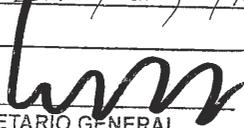
- **Resolución 2358 de 2014¹¹**, a través de la cual se establece de manera concreta la posibilidad de que las asignaciones salariales para quienes se desempeñaran en su año de SSO, fueran inferiores a la del personal de planta, pues dicha norma deroga expresamente el artículo 15 de la resolución 1058, que aún conservaba dicha prerrogativa.

La represión a los profesionales de la salud a través de sanciones por no aceptación de las plazas no es el camino, cuando lo que se pretende es ocupar las plazas alejadas y con nula/poca presencia del sistema de salud, ya que crea una repelencia y una predisposición entre los profesionales de la salud en Servicio Social Obligatorio, los cuales ante la incertumbre de lo que van a encontrar en el lugar de la plaza y la imposibilidad de rechazar y/o solicitar traslado, se le predisponen y eventualmente se verá afectada la función. La manera de buscar la disminución al rechazo de plazas, debe darse garantizando los derechos laborales de los profesionales, lo cual generaría una percepción y un interés por cubrir esas plazas y recibir esa asignación salarial aunado al reporte de la experiencia profesional en la hoja de vida. Lo anterior, tendría una incidencia directa en la aceptación de las plazas; quienes presten el Servicio Social Obligatorio no lo deben hacer bajo la consigna de la sanción, lo deben hacer bajo la concepción de que su labor es necesaria y que esta tendrá un impacto en la comunidad a la que atiendan, con el plus de que en el proceso aumentan su experiencia profesional y devengarán un salario por esto.

Se considera que para generar un cambio que permita mitigar la ausencia de profesionales de la salud en algunos lugares de nuestro territorio nacional, debe actuarse con coherencia estableciendo incentivos para estos valientes. No puede

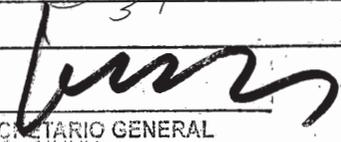
¹¹ Resolución 2358 de 2014. Extraída de: <https://www.minsalud.gov.co/sites/rid/Lists/BibliotecaDigital/RI/DE/DE/DIJ/Resolucion-2358-de-2014.pdf>

<p>obviarse que estos profesionales deciden aceptar el reto de prestar su servicio social en sitios alejados de sus lugares de domicilio; muchas veces en poblaciones que les resultan desconocidas, en las cuales el pago se torna incierto, pues ciertamente el profesional de la salud, cuya plaza está alejada de su lugar habitual de vivienda, incurre en unos gastos y hace un mayor esfuerzo que uno que labore y viva en el mismo lugar.</p> <p>Para ilustrar mejor la problemática que en la actualidad se presenta frente a la falta de herramientas jurídicas eficaces para nuestros profesionales en SSO, es pertinente poner en conocimiento respuesta emitida por el Comité de Servicio Social Obligatorio de la secretaría de salud departamental de la gobernación del Casanare. En la misma se referencia una reclamación interpuesta por falta de pago de salarios atrasados e imposición de jornadas laborales que excedían los límites legales por parte del hospital donde el profesional de la salud venía cumpliendo su año rural. En dicha oportunidad se determinó que: "... Atendiendo su respuesta el comité de servicio social obligatorio, en reunión del 22 de diciembre de 2015, conceptúa que, por tratarse de un asunto de autonomía administrativa de red de salud de Casanare E.S.E., que media en una relación contractual debe ser resuelto por dicha entidad. Se conmina a red de salud de Casanare E.S.E. para que dé solución a su petición con la mayor celeridad del caso".</p> <p>En otras ocasiones, la respuesta se orienta a indicar que tienen en sus manos las vías judiciales en aras de obtener los pagos, lo cual resulta absurdo, dado que el rural en principio no tiene tiempo para enfrentar durante su año de SSO demandas para obtener pago de salarios. Por otro lado, tampoco tienen dinero para pagar honorarios de abogado en aras de adelantar dicho trámite; como último aspecto, y no menos importante, la tensión que enfrenta un trabajador al momento de demandar a su empleador hace que este tipo de demandas nunca se presenten, pues la mayoría de litigios laborales entre empresa y empleado se presentan cuando aquel ya no presta servicio alguno para la parte que pretende demandar.</p> <p>Consideramos conveniente que la normativa desarrollada en el presente proyecto de ley obedece a una propuesta que logre mejorar los escenarios legales actuales en relación con el SSO. La necesidad de una regulación atinente al servicio social obligatorio se genera teniendo muy presente la problemática actual de nuestros profesionales, en aras de establecer pautas que les permitan tener todas las garantías durante el tiempo de desempleo del SSO, pues si bien la economía de nuestra salud está colapsada, ello no es óbice para que se sigan cometiendo abusos como los que hoy en día se presentan.</p> <p>La necesidad de este proyecto de ley se presenta además en concordancia con lo dispuesto por la Corte Constitucional que en sentencia T-249 de 2015¹², exhorta al</p> <p>¹² Sentencia T-249 de 2015, M.P. María Victoria Calle Correa. Corte Constitucional de Colombia. Extraído de: https://www.corteconstitucional.gov.co/Relatoria/2015/T-249-15.htm</p>	<p>Ministerio de Salud puntualmente a que: "Se revise la forma en que se asigna este recurso y determine estímulos necesarios para conseguir que las personas se interesen en prestar sus servicios allí". A nuestro criterio uno de los incentivos que se pueden plantear en favor del personal de la salud que hace Servicio Social Obligatorio es reducir a seis meses el término del rural como ocurría en vigencia de la ley 50 de 1981¹³, esta posibilidad en concordancia con la ley 1164 de 2007¹⁴, que plantea que el rural será de mínimo seis meses.</p> <p>En cuanto a la jornada laboral, hay que precisar que, según lo dispuesto en el artículo 33 del decreto 1042 de 1978¹⁵, la jornada máxima legal para los empleados públicos nacionales es de 44 horas semanales. Adicionalmente, lo establecido en el artículo 21 de la misma norma dispone que los empleos de tiempo completo tienen una jornada diaria de 8 horas, jornada que es aplicable a los empleados públicos territoriales, entre ellos a los que laboren en entidades prestadoras de servicios de salud, en virtud de la sentencia C-1063 de 2000, proferida por la Corte Constitucional.</p> <p>Al respecto, la Corte Constitucional mediante sentencia C-024 de 1998¹⁶, señaló que "la protección al trabajo establecido por mandato del artículo 25 constitucional, incluye la fijación de jornadas máximas, dentro de las cuales los trabajadores presten los servicios propios de la relación laboral y estén sometidos a las órdenes del patrono. La jornada permanente, indefinida e ininterrumpida, sin periodos de descanso razonable previamente estipulados, atentos contra la dignidad del trabajador, cercena su libertad, pone en peligro sus derechos a la salud y a la vida, y causa daño a su familia, por lo que resulta contraria al ordenamiento superior (...)".</p> <p>En el artículo 13¹⁷ de la Constitución ha consagrado el derecho a la igualdad, para que la misma sea disfrutada de manera real y efectiva a lo largo y ancho de todo el territorio nacional. De igual forma, el artículo 25¹⁸ de la constitución nacional estipula el derecho al trabajo como un derecho fundamental y una obligación social, objeto de especial protección por parte del estado. El trabajo, al tenor del mismo precepto,</p> <p>¹³ Ley 50 de 1981. Extraído de: https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=66575</p> <p>¹⁴ Ley 1164 de 2007. Extraído de: http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley_1164_2007.html</p> <p>¹⁵ Artículo 33, Decreto 1042 de 1978. Extraído de: https://www.alcaldiaibogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?dt=5&i=1467</p> <p>¹⁶ Sentencia C-024 de 1998, M.P. Hernando Herrera Vergara. Corte Constitucional de Colombia. Extraído de: https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/1998/C-024-98.htm#:~:text=C%2024%20de%201998%20Corte%20Constitucional%20de%20Colombia&text=Todo%20relaci%C3%83n%20laboral%20establecida%20por%20de%20descanso%20a%20ellas%20correspondientes.</p> <p>¹⁷ Artículo 13, Constitución Política de Colombia. Extraído de: http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/constitucion_politica_1991.html#13</p> <p>¹⁸ Artículo 25, Constitución Política de Colombia. Extraído de: http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/constitucion_politica_1991.html#25</p>
<p>es un derecho subjetivo que logra eficacia cuando se ejerce en condiciones dignas y justas.</p> <p>Estas condiciones refieren, a su vez, la garantía de los contenidos mínimos de que trata el artículo 53¹⁹ de la carta, entre los cuales se encuentran la remuneración mínima, vital y móvil, proporcional a la cantidad y calidad de trabajo; y la primacía de la realidad sobre las formalidades establecidas por los sujetos en las relaciones laborales. Es a partir de estos contenidos que se estructura la protección constitucional del principio de a trabajo igual salario igual, tradicional en el derecho laboral colombiano.</p> <p>Sobre la materia expuesta, la jurisprudencia de la Corte ha delimitado el concepto del principio de a trabajo igual, salario igual, al señalar mediante sentencia T-644 de 1998: "Esta corporación ha sostenido que del carácter fundamental del derecho al trabajo y de la especial protección ordenada al estado por este precepto constitucional, se desprende la exigencia legal y judicial del respeto por la dignidad y la justicia en la relación laboral". Estrechamente relacionado con lo anterior, se encuentra la obligación a cargo del patrono de proporcionar una remuneración acorde con las condiciones reales del trabajo, puesto que el salario es "la causa o el motivo, desde el punto de vista de quien se emplea, para establecer vinculación laboral"²⁰.</p> <p>Aun cuando existen normas que regulan la jornada de trabajo y que podrían ser aplicadas a los profesionales en SSO, por tratarse de una prestación del servicio regida incluso por normas propias, muchas entidades de salud se amparan en la falta de normas puntuales para cometer abusos contra del personal de salud en SSO. Dichos abusos están relacionados con el indebido manejo de disponibilidades y sobrecarga laboral manifiesta. Lo anterior subyace en una necesidad absoluta para legislar de manera puntual sobre estos tópicos, en los términos en los que se ha venido argumentando.</p> <p>V. IMPACTO FISCAL</p> <p>Sobre el contenido y alcance de la previsión del impacto fiscal en los proyectos de ley la Honorable Corte Constitucional ha precisado:</p> <p>"Las obligaciones previstas en el artículo 7° de la Ley 819/03 constituyen un parámetro de racionalidad legislativa, que está encaminado a cumplir propósitos constitucionalmente valiosos, entre ellos el orden de las finanzas públicas, la estabilidad macroeconómica y la aplicación efectiva de las leyes. Esto último en tanto un estudio previo de la compatibilidad entre el contenido del proyecto de ley y</p> <p>¹⁹ Artículo 53, Constitución Política de Colombia. Extraído de: http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/constitucion_politica_1991_or001.html#53</p> <p>²⁰ Sentencia T-644 de 1998, M.P. Fabio Morón Díaz. Corte Constitucional de Colombia. Extraído de: https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/1998/T-644-98.htm</p>	<p>las proyecciones de la política económica, disminuye el margen de incertidumbre respecto de la ejecución material de las previsiones legislativas. El mandato de adecuación entre la justificación de los proyectos de ley y la planeación de la política económica, empero, no puede comprenderse como un requisito de trámite para la aprobación de las iniciativas legislativas, cuyo cumplimiento recaiga exclusivamente en el Congreso. Ello en tanto (i) el Congreso carece de las instancias de evaluación técnica para determinar el impacto fiscal de cada proyecto, la determinación de las fuentes adicionales de financiación y la compatibilidad con el marco fiscal de mediano plazo; y (ii) aceptar una interpretación de esta naturaleza constituiría una carga irrazonable para el Legislador y otorgaría un poder correlativo de veto al Ejecutivo, a través del Ministerio de Hacienda, respecto de la competencia del Congreso para hacer las leyes. Un poder de este carácter, que involucra una barrera en la función constitucional de producción normativa, se muestra incompatible con el balance entre los poderes públicos y el principio democrático.</p> <p>Si se considera dicho mandato como un mecanismo de racionalidad legislativa, su cumplimiento corresponde inicialmente al Ministerio de Hacienda y Crédito Público, una vez el Congreso ha valorado, mediante las herramientas que tiene a su alcance, la compatibilidad entre los gastos que genera la iniciativa legislativa y las proyecciones de la política económica trazada por el Gobierno. Así, si el Ejecutivo considera que las cámaras han efectuado un análisis de impacto fiscal erróneo, corresponde al citado Ministerio el deber de concurrir al procedimiento legislativo, en aras de ilustrar al Congreso sobre las consecuencias económicas del proyecto. El artículo 7° de la Ley 819/03 no puede interpretarse de modo tal que la falta de concurrencia del Ministerio de Hacienda y Crédito Público dentro del proceso legislativo, afecte la validez constitucional del trámite respectivo.</p> <p>...Así, pues, el mencionado art. 7° de la Ley 819 de 2003 se erige como una importante herramienta tanto para racionalizar el proceso legislativo como para promover la aplicación y el cumplimiento de las leyes, así como la implementación efectiva de las políticas públicas. Pero ello no significa que pueda interpretarse que este artículo constituye una barrera para que el Congreso ejerza su función legislativa o una carga de trámite que recaiga sobre el legislativo exclusivamente.</p> <p>...Precisamente, los obstáculos casi insuperables que se generarían para la actividad legislativa del Congreso de la República conducirían a concederle una forma de poder de veto al Ministro de Hacienda sobre las iniciativas de ley en el Parlamento. El Ministerio de Hacienda es quien cuenta con los elementos necesarios para poder efectuar estimativos de los costos fiscales, para establecer de dónde pueden surgir los recursos necesarios para asumir los costos de un proyecto y para determinar la compatibilidad de los proyectos con el Marco Fiscal de Mediano Plazo. A él tendrían que acudir los congresistas o las bancadas que quieren presentar un proyecto de ley que implique gastos. De esta manera, el Ministerio decidiría qué peticiones atiende y el orden de prioridad para hacerlo. Con</p>

<p>ello adquiriría el poder de determinar la agenda legislativa, en desmedro de la autonomía del Congreso.²¹</p> <p>VI. CAUSALES DE IMPEDIMENTO</p> <p>Conforme al artículo 3 de la ley 2003 de 2019, que modificó el artículo 291 de la ley 5 de 1992, este proyecto de ley reúne las condiciones del literal a y b, de las circunstancias en las cuales es inexistente el conflicto de intereses del artículo 286 de la ley 5 de 1992, toda vez que es un proyecto de Ley de interés general, que puede coincidir y fusionarse con los intereses del electorado.</p> <p>Atentamente,</p> <p> FABIAN DIAZ PLATA Senador de la República</p> <p> PIEDAD CÓRDOBA RUIZ Senadora de la República</p> <p>SENADO DE LA REPÚBLICA Secretaría General (Art. 139 y ss Ley 5ª de 1.992)</p> <p>El día <u>25</u> del mes <u>Julio</u> del año <u>2023</u> se radicó en este despacho el proyecto de ley N° <u>27</u> Acto Legislativo N° _____, con todos y cada uno de los requisitos constitucionales y legales por: <u>Hs. Fabian Diaz Plata, Piedad</u> <u>Cordoba Ruiz.</u></p> <p> SECRETARIO GENERAL</p> <p><small>²¹ Sentencia C-315/08, Corte Constitucional de Colombia. Extraído de: https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2008/C-315-08.htm</small></p>	<p style="text-align: center;">SECCIÓN DE LEYES</p> <p style="text-align: center;">SENADO DE LA REPÚBLICA – SECRETARÍA GENERAL – TRAMITACIÓN LEYES</p> <p>Bogotá D.C., 25 de Julio de 2023</p> <p>Señor Presidente:</p> <p>Con el fin de repartir el Proyecto de Ley No.027/23 Senado “POR MEDIO DE LA CUAL SE DIGNIFICA LA PRÁCTICA RURAL (SERVICIO SOCIAL OBLIGATORIO) EN COLOMBIA PARA EL PERSONAL MÉDICO, CON ÉNFASIS EN LAS ÁREAS DE BACTERIOLOGÍA, ENFERMERÍA, MEDICINA Y ODONTOLOGÍA Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”, me permito remitir a su despacho el expediente de la mencionada iniciativa, presentada el día de hoy ante la Secretaría General del Senado de la República por los Honorables Senadores FABIAN DIAZ PLATA, PIEDAD CORDOBA RUIZ. La materia de que trata el mencionado Proyecto de Ley es competencia de la Comisión SÉPTIMA Constitucional Permanente del Senado de la República, de conformidad con las disposiciones Constitucionales y Legales.</p> <p>GREGORIO ELJACH PACHECO Secretario General</p> <p style="text-align: center;">PRESIDENCIA DEL H. SENADO DE LA REPÚBLICA – JULIO 24 DE 2023</p> <p>De conformidad con el informe de Secretaría General, dese por repartido el precitado Proyecto de Ley a la Comisión SÉPTIMA Constitucional y envíese copia del mismo a la Imprenta Nacional para que sea publicado en la Gaceta del Congreso.</p> <p>CÚMPLASE</p> <p>EL PRESIDENTE DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA</p> <p>IVÁN LEONIDAS NAME VÁSQUEZ</p> <p>SECRETARIO GENERAL DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA</p> <p>GREGORIO ELJACH PACHECO</p>
---	---

PROYECTO DE LEY NÚMERO 28 DE 2023 SENADO

por medio de la cual se establecen los lineamientos para que la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN) done al Instituto Colombiano de Bienestar Familiar (ICBF) artículos de vestimenta aprehendidos, decomisados o abandonados y se dictan otras disposiciones.

<p style="text-align: center;">PROYECTO DE LEY N° _____ DE 2023 SENADO</p> <p>“POR MEDIO DE LA CUAL SE ESTABLECEN LOS LINEAMIENTOS PARA QUE LA DIRECCIÓN DE IMPUESTOS Y ADUANAS NACIONALES - DIAN DONE AL INSTITUTO COLOMBIANO DE BIENESTAR FAMILIAR - ICBF ARTÍCULOS DE VESTIMENTA APREHENDIDOS, DECOMISADOS O ABANDONADOS Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”</p> <p style="text-align: center;">El Congreso de Colombia</p> <p style="text-align: center;">DECRETA:</p> <p>Artículo 1º. Objeto: La presente ley tiene por objeto establecer al Instituto Colombiano de Bienestar Familiar – ICBF como beneficiario prioritario de los artículos de vestimenta aprehendidos, decomisados o abandonados a favor de la Nación, por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales – DIAN, que se encuentran categorizados como elementos para donación.</p> <p>Artículo 2º. La DIAN deberá emitir un oficio ante el ICBF en el que se relacionen los artículos de vestimenta que hayan sido aprehendidos, decomisados o abandonados, que tengan su situación jurídica definida, se encuentren categorizados como mercancías para donación y que puedan ser de interés para el ICBF, con el fin de que el Instituto haga una revisión de los artículos relacionados para determinar cuáles pueden ser de utilidad para sus programas de promoción, prevención y protección de niños; niñas; adolescentes, jóvenes y sus familias.</p> <p>Parágrafo 1. El ICBF deberá informar a la DIAN, en un plazo no superior a 15 días hábiles contados a partir de la recepción del oficio, qué elementos de vestimenta acepta para donación. En caso de que el ICBF no emita una respuesta a la DIAN, se entenderá que no se encuentra interesado en adquirir alguno de los artículos de vestimenta relacionados.</p> <p>Parágrafo 2. La DIAN deberá especificar el estado y características de los artículos que se ofrecen al ICBF, para que el Instituto pueda determinar si son aceptados o no.</p> <p>Artículo 3º. La Subdirección de Gestión Comercial de la DIAN, o la dependencia que haga sus veces, procederá a través de un acto administrativo con la orden de donación de los artículos de vestimenta sobre los cuales el ICBF manifestó interés.</p> <p>Artículo 4º. El ICBF contará con un plazo de 10 días hábiles, contados a partir de la emisión del acto administrativo, para retirar los artículos de vestimenta aceptados.</p> <p>Parágrafo 1: El ICBF será responsable de la correcta administración de los artículos donados, los cuales deberán ser destinados exclusivamente a los programas de promoción, prevención y protección de niños, niñas, adolescentes, jóvenes y sus familias, que desarrolle el instituto.</p>	<p>Artículo 5º. Vigencia. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.</p> <p>Atentamente,</p> <p> FABIAN DIAZ PLATA Senador de la República</p> <p>SENADO DE LA REPÚBLICA Secretaría General (Art. 139 y ss Ley 5ª de 1.992)</p> <p>El día <u>25</u> del mes <u>Julio</u> del año <u>2023</u> se radicó en este despacho el proyecto de ley N° <u>28</u> Acto Legislativo N° _____, con todos y cada uno de los requisitos constitucionales y legales por: <u>Hs. Fabian Diaz Plata</u></p> <p> SECRETARIO GENERAL</p>
--	--

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

PROYECTO DE LEY N° _____ DE 2023 SENADO

"POR MEDIO DE LA CUAL SE ESTABLECEN LOS LINEAMIENTOS PARA QUE LA DIRECCIÓN DE IMPUESTOS Y ADUANAS NACIONALES - DIAN DONE AL INSTITUTO COLOMBIANO DE BIENESTAR FAMILIAR - ICBF ARTÍCULOS DE VESTIMENTA APREHENDIDOS, DECOMISADOS O ABANDONADOS Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"

La presente exposición de motivos está compuesta por 5 apartes:

- I. Objeto del proyecto
- II. Justificación del proyecto
- III. Constitucionalidad y legalidad
- IV. Impacto fiscal
- V. Causales de impedimento

I. OBJETO DEL PROYECTO

El proyecto de ley tiene por objeto establecer al Instituto Colombiano de Bienestar Familiar – ICBF como beneficiario prioritario de los artículos de vestimenta aprehendidos, decomisados o abandonados a favor de la Nación por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales – DIAN en el desarrollo de sus funciones y que se encuentran categorizados como elementos para donación.

II. JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO

Históricamente el contrabando ha sido una actividad que ha permeado la economía colombiana en diferentes sectores. De acuerdo con la sentencia C-203 de 2016, la Corte Constitucional describe el contrabando como el hecho de introducir o extraer mercancías al o desde el territorio colombiano por lugares no habilitados u ocultar, disimular o sustraer mercancías de la intervención y control aduanero o ingresar mercancía a zona primaria¹ sin el cumplimiento de las formalidades previstas en la regulación aduanera¹ y, en este sentido, es considerada una afectación grave las finanzas del Estado colombiano.

En Colombia la Unidad Administrativa Especial Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales -DIAN- es la entidad de orden nacional adscrita al Ministerio de

¹ Corte Constitucional de Colombia – Sentencia C-203 DE 2016

Hacienda y Crédito Público, que coadyuva a garantizar la seguridad fiscal del estado colombiano mediante la administración y control al cumplimiento de las obligaciones tributarias, aduaneras y cambiarias. Dentro de sus funciones se encuentra el control y vigilancia en el cumplimiento de las obligaciones tributarias, aduaneras y cambiarias por importación y exportación de bienes y servicios, para de esta manera evitar el contrabando de mercancías que entren o salgan del país.

En la tarea de lucha contra el contrabando, de acuerdo a cifras publicadas por la DIAN, entre enero y septiembre de 2020 se contabilizó en \$207.260 millones de pesos el valor de las mercancías aprehendidas, cifra que aumentó para el 2021 a \$323.068 millones de pesos, entre enero y septiembre de ese año.

El sector más afectado por este fenómeno es el materias textiles y confecciones con un total de 8.216 aprehensiones por un valor de \$77.182 millones, seguido del sector máquinas y material eléctrico con 3.084 aprehensiones equivalentes a \$64.213 millones.

Sectores más afectados durante el año 2021

	No. Apreh.	Vr. Mill \$	Part. % Vr.
Materias Textiles y Confecciones	8.216	77.182	23,9%
Máquinas y material eléctrico	3.084	64.213	19,9%
Ibates y sus derivados	586	37.777	11,4%
Matras plásticas y sus manufacturas	2.521	17.467	5,4%
Productos Químicos	2.866	16.789	5,2%
	15.099	109.640	

Fuente: Informe de Aprehensiones y Decomisos – DIAN

Un ejemplo de la lucha contra el contrabando que realiza la DIAN es el caso de la Subdirección de Fiscalización Aduanera y la Dirección Seccional de Aduanas de Barranquilla que, en octubre de 2021, logró identificar el ingreso de mercancía ilegal al territorio colombiano que fue incautada en una bodega de un centro empresarial en el que se encontraban 3.700 cajas y sacos de yute avaluados por 4 mil millones

de pesos². Otro caso se presentó en la vía Cajamarca – Ibagué en el que la DIAN incautó 25.000 pares de zapatos de reconocidas marcas por un valor total estimado de 978 millones de pesos³. En Bogotá también se presentó un caso alarmante durante 2020, de un decomiso de 16.000 prendas de vestir de contrabando que eran ocultadas en un restaurante⁴.

En el último boletín del año 2022 del Centro Integrado Policial Permanente Anticontrabando – CIPPA, en el sector de confecciones fueron aprehendidas 12.983.684 unidades de confección avaluadas por la DIAN en 49.989 millones y, se incautaron 625.317 unidades de confección con un valor comercial estimado de 15.276 millones. A esto se le suma la aprehensión e incautación de 726.186 pares de zapatos⁵.

La tarea de los entes de control frente a la lucha contra el contrabando ha permitido mitigar los impactos negativos que tiene esta actividad en la economía, particularmente en términos de empleo y productividad, disminuyendo la incidencia de una práctica que afecta principalmente al sector comercial formalizado. De igual manera se afectan las fuentes de financiación de grupos criminales que incurren en prácticas de contrabando, lavado de activos y narcotráfico para financiar su actuar delictivo.

La lucha contra el contrabando ha generado un alto volumen de mercancías aprehendidas, decomisadas o abandonadas a favor de la Nación. En respuesta a esto, a través de los decretos 1165 del 2 de julio de 2019 y 360 del 7 de abril de 2021 se establecen las condiciones y proceso a seguir para que estas mercancías sean donadas a entidades públicas del orden nacional, departamental, municipal y a la Fuerza Pública, previo cumplimiento de requisitos normativos.

Para que una mercancía pueda ser donada, debe cumplir con las siguientes características:

[...]

- Cuando se afecte el comercio formal y genere competencia desleal entre los sectores de la economía, formalmente organizados.

² El Heraldico - Incautan textiles de contrabando avaluados por más de \$4 mil millones. Extraído de: <https://www.elheraldico.co/judicial/incautan-textiles-de-contrabando-avaluados-por-mas-de-4-mil-millones-856281>

³ RCN Radio – Incautan millonario cargamento de calzado y ropa de contrabando en Tolima. Extraído de: <https://www.rcnradio.com/colombia/region-central/incautan-millonario-cargamento-de-calzado-y-ropa-de-contrabando-en-tolima>

⁴ La República - La Dian incautó 16.000 prendas de vestir de contrabando en restaurante en Bogotá Extraído de: <https://www.larepublica.co/economia/la-dian-incauto-16-000-prendas-de-vestir-de-contrabando-en-restaurante-del-norte-de-bogota-3047777>

⁵ Boletín No. 12 CIPPA 2022

- Cuando las mercancías tengan restricciones legales o administrativas, o estas hagan imposible o inconveniente su disposición bajo otra modalidad.
- Cuando su comercialización no haya sido posible por haberse declarado desierto el proceso de venta en dos (2) oportunidades.
- Cuando las mercancías puedan cumplir una función social, cuando puedan ser usadas para el funcionamiento de una entidad estatal, cuando puedan prestar una utilidad a los sectores de salud, educación, seguridad pública, seguridad alimentaria, servicios públicos, cultura, prevención y atención de desastres, víctimas y población en condición de vulnerabilidad, paz y posconflicto, o cuando estén dirigidos a los sectores más pobres y vulnerables de la población colombiana.
- Cuando no amerite su venta por ser una cantidad mínima o por no existir condiciones del mercado. [...]”⁶

Aquí es importante resaltar que la donación tiene una función social, dado que busca suplir una necesidad o ser de utilidad para el desarrollo de funciones de otra entidad pública. Para efectos del presente proyecto de ley, el cual busca que las mercancías de vestimenta objeto de donación por parte de la DIAN, tengan como principal beneficiario al ICBF, se estaría cumpliendo la característica de función social en el sentido de que se busca beneficiar a niños, niñas, adolescentes, jóvenes y sus familias, que pertenecen a programas de promoción, prevención y protección desarrollados por el Instituto.

El ICBF es la entidad del Estado que trabaja por la prevención y protección integral de la primera infancia, la niñez y la juventud brindando atención particularmente a aquellos en condiciones vulnerables o donde se ven amenazados sus derechos. Entre 2018 y 2021 solo en municipios con Programas de Desarrollo con Enfoque Territorial (PDET) el ICBF brindó atención a más de 1.3 millones de niñas, niños, adolescentes, jóvenes y sus familias, en temas como Educación Inicial Rural (EIR), iniciativas comunitarias relacionadas con primera infancia, potenciar habilidades, talentos y prevenir todo tipo de violencias, entre otros⁷.

Las donaciones de entidades públicas, privadas y organizaciones internacionales han sido un mecanismo a través del cual el ICBF ha podido ejecutar programas de prevención y protección. De acuerdo al informe preliminar de gestión del año 2022, a través de diferentes acuerdos de cooperación, el ICBF ha gestionado donaciones que permiten implementar estrategias como “1.000 Días para Cambiar el Mundo”, programa para el cual se recibieron 7.344 kits de salud bucal para niñas, niños y

⁶ DIAN - ABECÉ OFRECIMIENTO DONACIONES MERCANCÍAS

⁷ ICBF - Entre 2018 y 2021 el ICBF ha atendido a 1.3 millones de niñas, niños, adolescentes, jóvenes y sus familias en territorios PDET

mujeres gestantes. En el informe correspondiente al año 2021 gracias a la generación de alianzas para favorecer la salud y nutrición de las niñas y niños, se destaca el caso de alianza con Unicef, que facilitó la distribución una donación de 552.000 sobres de Alimento Listo para el Consumo (ALC) para riesgo de desnutrición aguda que benefició a 18.400 niños y niñas⁸.

Actualmente para que una entidad pública, como el ICBF, pueda acceder a donaciones de mercancías que han sido aprehendidas, decomisadas o abandonadas por la DIAN, debe hacer continuo seguimiento a las publicaciones de ofrecimiento de mercancías en donación que publica la DIAN a través de su página web, para en un plazo no superior a 5 días hábiles manifestar su interés por escrito, describiendo la necesidad que pretende satisfacer con los mismos y las razones que justifican su solicitud. Dentro de los requisitos para aceptar una donación se describen los siguientes requisitos:

"La entidad interesada en adquirir las mercancías que sean objeto de un ofrecimiento deberá presentar un escrito, acreditando los siguientes requisitos:

- *La manifestación de interés o aceptación debe estar suscrita por el representante legal (o su delegado) de la entidad interesada en recibir en donación los bienes ofrecidos, observando los requisitos establecidos en el artículo 10 de la Ley 489 de 1998 y demás normas que la sustituyan, modifiquen o reglamenten.*
- *La aceptación clara y expresa de la totalidad de las mercancías ofrecidas en donación.*
- *El escrito de aceptación o manifestación de interés deberá describir la necesidad funcional o el programa público que se pretende satisfacer con las mercancías objeto del ofrecimiento, de acuerdo con las funciones que la Constitución y la Ley le ha asignado a la respectiva entidad y exponer las razones que justifican su solicitud. Frente a este requisito es importante indicar que esa descripción de la necesidad funcional y/o programa público deberá tener en cuenta la naturaleza, cantidad y valor de la mercancía objeto del ofrecimiento, así como la cantidad de la población a la que la misma va dirigida.*
- *Se deben anexar los documentos que acrediten la representación legal de la Entidad interesada, tales como: acto administrativo de nombramiento, acta de posesión y documentos de identificación. Cuando la manifestación de interés haya sido suscrita por un delegado del representante legal de la entidad interesada, además de los documentos enunciados se deberá anexar: acto administrativo de delegación en el que se determine claramente las funciones o asuntos específicos cuya atención se transfiere, y demás*

⁸ Informe de Gestión ICBF 2021

documentos como decreto de nombramiento, acta de posesión y documento de identificación del delegado.

- *Solo tendrán validez las manifestaciones de interés o aceptación, recibidas a través del buzón: aceptaciones_donacion@dian.gov.co.⁹*

En caso de que más de una entidad manifieste su interés por una misma mercancía, la DIAN podrá donar preferentemente a la entidad pública que primero haya manifestado su interés. Esta forma proceder no permite la posibilidad de que las mercancías sean donadas a la entidad que mejor sustente la necesidad de los objetos, o que, por ejemplo, se asignen a la entidad que se encuentre atendiendo una situación de emergencia. La primera entidad que manifieste su interés en una mercancía, no refleja que esta sea la que mejor destinación le pueda dar a la misma.

A razón de lo anteriormente expuesto, se considera que el presente proyecto de ley, permitirá que el ICBF pueda ser receptor prioritario de elementos de vestimenta a ser distribuidos entre los niños, niñas y adolescentes beneficiarios de diferentes programas desarrollados por el Instituto a nivel nacional, y de esta manera no estar sujeto al proceso de revisión continua de estos elementos, que sean publicados por la DIAN para ser donados. Lo anterior sumado a que sea la primera institución en manifestar su interés por los mismos. Adicionalmente, el proyecto de ley deja en pie la salvedad de que otras entidades puedan acceder a los artículos, si el ICBF no manifiesta su interés en estos.

⁹DIAN - ABECÉ OFRECIMIENTO DONACIONES MERCANCÍAS

III. CONSTITUCIONALIDAD Y LEGALIDAD

Fundamento Jurídico

Ley 1762 de 2015	Por medio de la cual se adoptan instrumentos para prevenir, controlar y sancionar el contrabando, el lavado de activos y la evasión fiscal. En esta ley se establece la destinación de bienes aprehendidos y decomisados
Decreto 1165 de 2019	Por el cual se dictan disposiciones relativas al régimen de aduanas en desarrollo de la Ley 1609 de 2013. En este se establece la disposición de mercancías decomisadas o abandonadas, en modalidades como venta o donación. En el decreto se establece el procedimiento general de donación de mercancías.
Decreto 360 de 2021	Por el cual se modifica el Decreto 1165 de 2019 relativo al Régimen de Aduanas y se dictan otras disposiciones. En este se modifica el procedimiento general de donación de mercancías por parte de la DIAN.
Resolución ICBF No. 0474 de 2021	Por la cual se reglamenta el proceso de gestión de las donaciones en especie entregadas al Instituto Colombiano de Bienestar Familiar y se deroga la Resolución 6500 de 2012.

IV. IMPACTO FISCAL

Sobre el contenido y alcance de la previsión del impacto fiscal en los proyectos de ley la Honorable Corte Constitucional ha precisado:

"Las obligaciones previstas en el artículo 7° de la Ley 819/03 constituyen un parámetro de racionalidad legislativa, que está encaminado a cumplir propósitos constitucionalmente valiosos, entre ellos el orden de las finanzas públicas, la estabilidad macroeconómica y la aplicación efectiva de las leyes. Esto último en tanto un estudio previo de la compatibilidad entre el contenido del proyecto de ley y las proyecciones de la política económica, disminuye el margen de incertidumbre

respecto de la ejecución material de las previsiones legislativas. El mandato de adecuación entre la justificación de los proyectos de ley y la planeación de la política económica, empero, no puede comprenderse como un requisito de trámite para la aprobación de las iniciativas legislativas, cuyo cumplimiento recaiga exclusivamente en el Congreso. Ello en tanto (i) el Congreso carece de las instancias de evaluación técnica para determinar el impacto fiscal de cada proyecto, la determinación de las fuentes adicionales de financiación y la compatibilidad con el marco fiscal de mediano plazo; y (ii) aceptar una interpretación de esta naturaleza constituiría una carga irrazonable para el Legislador y otorgaría un poder correlativo de veto al Ejecutivo, a través del Ministerio de Hacienda, respecto de la competencia del Congreso para hacer las leyes. Un poder de este carácter, que involucra una barrera en la función constitucional de producción normativa, se muestra incompatible con el balance entre los poderes públicos y el principio democrático. Si se considera dicho mandato como un mecanismo de racionalidad legislativa, su cumplimiento corresponde inicialmente al Ministerio de Hacienda y Crédito Público, una vez el Congreso ha valorado, mediante las herramientas que tiene a su alcance, la compatibilidad entre los gastos que genera la iniciativa legislativa y las proyecciones de la política económica trazada por el Gobierno. Así, si el Ejecutivo considera que las cámaras han efectuado un análisis de impacto fiscal erróneo, corresponde al citado Ministerio el deber de concurrir al procedimiento legislativo, en aras de ilustrar al Congreso sobre las consecuencias económicas del proyecto. El artículo 7° de la Ley 819/03 no puede interpretarse de modo tal que la falta de concurrencia del Ministerio de Hacienda y Crédito Público dentro del proceso legislativo, afecte la validez constitucional del trámite respectivo.

...Así, pues, el mencionado art. 7° de la Ley 819 de 2003 se erige como una importante herramienta tanto para racionalizar el proceso legislativo como para promover la aplicación y el cumplimiento de las leyes, así como la implementación efectiva de las políticas públicas. Pero ello no significa que pueda interpretarse que este artículo constituye una barrera para que el Congreso ejerza su función legislativa o una carga de trámite que recaiga sobre el legislativo exclusivamente.

...Precisamente, los obstáculos casi insuperables que se generarían para la actividad legislativa del Congreso de la República conducirían a concederle una forma de poder de veto al Ministro de Hacienda sobre las iniciativas de ley en el Parlamento. El Ministerio de Hacienda es quien cuenta con los elementos necesarios para poder efectuar estimativos de los costos fiscales, para establecer de dónde pueden surgir los recursos necesarios para asumir los costos de un proyecto y para determinar la compatibilidad de los proyectos con el Marco Fiscal de Mediano Plazo. A él tendrían que acudir los congresistas o las bancadas que quieren presentar un proyecto de ley que implique gastos. De esta manera, el Ministerio decidiría qué peticiones atiende y el orden de prioridad para hacerlo. Con

ello adquiriría el poder de determinar la agenda legislativa, en desmedro de la autonomía del Congreso.^{10*}

V. CAUSALES DE IMPEDIMENTO

Conforme al artículo 3 de la ley 2003 de 2019, que modificó el artículo 291 de la ley 5 de 1992, este proyecto de ley reúne las condiciones del literal a y b, de las circunstancias en las cuales es inexistente el conflicto de intereses del artículo 286 de la ley 5 de 1992, toda vez que es un Proyecto de Ley de interés general, que puede coincidir o fusionarse con los intereses de los electores.

Atentamente,



FABIAN DIAZ PLATA
Senador de la República

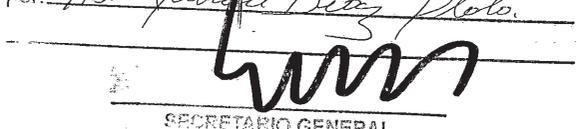
SENADO DE LA REPUBLICA

Secretaría General (Art. 139 y ss Ley 5ª de 1.992)

El día 25 del mes Julio del año 2023

se radicó en este despacho el proyecto de ley N° 28 Acto Legislativo N° _____, con todos y

cada uno de los requisitos constitucionales y legales por: Hs. Fabian Diaz Plata



SECRETARIO GENERAL

¹⁰ Corte Constitucional Sentencia C-315/08

SECCIÓN DE LEYES

SENADO DE LA REPÚBLICA – SECRETARÍA GENERAL – TRAMITACIÓN LEYES

Bogotá D.C., 25 de Julio de 2023

Señor Presidente:

Con el fin de repartir el Proyecto de Ley No.028/23 Senado "POR MEDIO DE LA CUAL SE ESTABLECEN LOS LINEAMIENTOS PARA QUE LA DIRECCIÓN DE IMPUESTOS Y ADUANAS NACIONALES –DIAN DONE AL INSTITUTO COLOMBIANO DE BIENESTAR FAMILIAR – ICBF ARTICULOS DE VESTIMENTA APREHENDIDOS, DECOMISADOS O ABANDONADOS Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES", me permito remitir a su despacho el expediente de la mencionada iniciativa, presentada el día de hoy ante la Secretaría General del Senado de la República por el Honorable Senador FABIAN DIAZ PLATA. La materia de que trata el mencionado Proyecto de Ley es competencia de la Comisión SÉPTIMA Constitucional Permanente del Senado de la República, de conformidad con las disposiciones Constitucionales y Legales.

GREGORIO ELJACH PACHECO
Secretario General

PRESIDENCIA DEL H. SENADO DE LA REPÚBLICA – JULIO 25 DE 2023

De conformidad con el informe de Secretaría General, dese por repartido el precitado Proyecto de Ley a la Comisión SÉPTIMA Constitucional y envíese copia del mismo a la Imprenta Nacional para que sea publicado en la Gaceta del Congreso.

CÚMPLASE

EL PRESIDENTE DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA

IVÁN LEONIDAS NAME VÁSQUEZ

SECRETARIO GENERAL DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA

GREGORIO ELJACH PACHECO

PROYECTO DE LEY NÚMERO 29 DE 2023 SENADO

por medio de la cual se incentiva a las instituciones educativas a la creación de la cátedra anticorrupción para educación media y se dictan otras disposiciones.

PROYECTO DE LEY N° _____ DE 2023 SENADO

"POR MEDIO DE LA CUAL SE INCENTIVA A LAS INSTITUCIONES EDUCATIVAS A LA CREACIÓN DE LA CÁTEDRA ANTICORRUPCIÓN PARA EDUCACIÓN MEDIA Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1º. Objeto: La presente ley tiene por objeto incentivar a las instituciones educativas a la creación e implementación de la Cátedra Anticorrupción para la educación media, con el fin de fortalecer los valores de los estudiantes en materia de ética ciudadana, respeto de la ley y buen uso y cuidado de los recursos públicos.

Artículo 2º. Adiciónese un párrafo al artículo 29 de la ley 115 de 1994 así:

Parágrafo: Independiente del campo de profundización que escoja el estudiante durante su educación media, se debe garantizar un espacio de formación en ética ciudadana, respeto por las leyes y buen uso y cuidado de los recursos públicos.

Artículo 3º. Adiciónese el literal j al artículo 30 de la ley 115 de 1994 así:

j) Fomento de la ética ciudadana y valores cívicos; respeto y entendimiento de la ley, así como el buen uso y cuidado de los recursos públicos.

Artículo 4º. Vigencia. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

Atentamente,

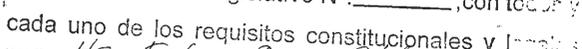
SENADO DE LA REPUBLICA

Secretaría General (Art. 139 y ss Ley 5ª de 1.992)

El día _____ del mes Julio del año 2023

se radicó en este despacho el proyecto de ley N° 29 Acto Legislativo N° _____, con todos y

cada uno de los requisitos constitucionales y legales por: Hs. Fabian Diaz Plata



TÉLEX: 3823000-3824000 EXT 3582

TÉLEFONO: 313 3113410-313 3774142

Á - EDIFICIO NUEVO DEL CONGRESO CRA 7º NO. 8-68 OFI. 530 B - 531 B

BIANDIAZ.PLATA FABIANDIAZCOMUNIDAD FABIANDIAZPLATA FABIANDIAZLEGISLATIVO@GMAIL.COM



SECRETARIO GENERAL

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

PROYECTO DE LEY N° _____ DE 2023 SENADO

"POR MEDIO DE LA CUAL SE INCENTIVA A LAS INSTITUCIONES EDUCATIVAS A LA CREACIÓN DE LA CÁTEDRA ANTICORRUPCIÓN PARA EDUCACIÓN MEDIA Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"

La presente exposición de motivos está compuesta por 6 apartes:

- I. Antecedentes del proyecto
- II. Objeto del proyecto
- III. Justificación del proyecto
- IV. Constitucionalidad y legalidad
- V. Impacto fiscal
- VI. Causales de impedimento

I. ANTECEDENTES DEL PROYECTO

En octubre del año 2018 fue radicado en la Cámara de Representantes el Proyecto de Ley No. 184 de 2018 "Por medio del cual se establece la cátedra obligatoria de ética ciudadana y cuidado de los recursos públicos, se fortalecen los mecanismos de pedagogía social, se imponen sanciones sociales a quienes hayan sido condenados por actos de corrupción y se dictan otras disposiciones", el cual tenía por objeto establecer mecanismos mediante los cuales se implementarían programas de educación y conciencia social que permitieran combatir la corrupción en la administración de los recursos públicos. El proyecto fue archivado por tránsito de legislatura conforme a lo establecido en el artículo 190 de la Ley 5 de 1992.

II. OBJETO DEL PROYECTO

El proyecto de ley tiene por objeto incentivar a las instituciones educativas a la creación e implementación de la Cátedra Anticorrupción para la educación media, con el fin de fortalecer los valores de los estudiantes en materia de ética ciudadana, respeto de la ley y buen uso y cuidado de los recursos públicos.

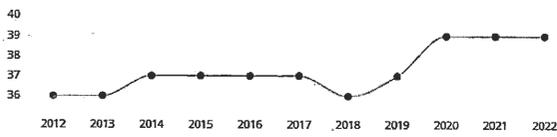
III. JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO

PANORAMA DE LA CORRUPCIÓN EN COLOMBIA

Transparencia Internacional (Transparency International) es una coalición global en contra de la corrupción que mide el Índice de Percepción de la Corrupción (CPI, por sus siglas en inglés). El CPI es el ranking de corrupción más utilizado a nivel mundial y su función es calificar los niveles percibidos de corrupción en el sector público de cada país, a través de diferentes fuentes de datos de distintas organizaciones como el Banco Mundial, el Foro Económico Mundial, entre otros¹. El CPI es un rango de 0 a 100, donde 0 representa un país altamente corrupto y 100 un país con bajos niveles de corrupción.

El 31 de enero de 2023, fue publicado el CPI de 2022, en el que Colombia fue calificado con un índice de 39/100, quedando en el puesto 91 de los 180 países participantes en este estudio (para 2021 Colombia ocupó el puesto 87). El primer lugar a nivel mundial lo ocupa Dinamarca con un índice 90/100. En el siguiente gráfico se muestra el comportamiento del CPI de Colombia entre 2012 y 2022, en el cual se evidencia un aumento del índice entre 2018 y 2020, sin embargo, desde 2020 se ha mantenido en el mismo nivel.

Gráfico 1. Índice de Percepción de la Corrupción -CPI- en Colombia 2012 - 2022

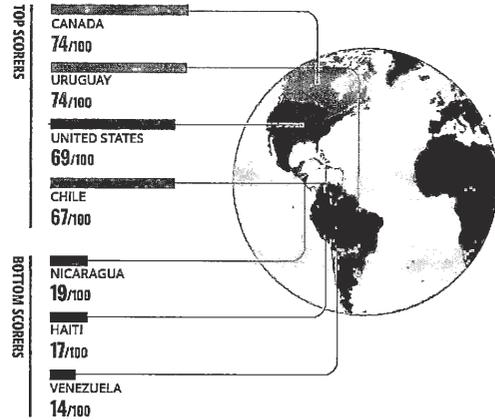


Fuente: Transparency International

El promedio de CPI en el continente americano fue de 43/100, siendo Canadá y Uruguay los países con menor percepción de corrupción (ambos con un índice de 74/100), seguidos de Estados Unidos (69/100) y Chile (67/100). Este estudio sitúa

¹ Transparency International. *The ABCs Of The CPI: How The Corruption Perceptions Index Is Calculated*. Extraído de: <https://www.transparency.org/en/news/how-cpi-scores-are-calculated>

a Colombia por debajo del promedio del continente, exponiendo la difícil realidad del país en materia de corrupción.



Fuente: Transparency International

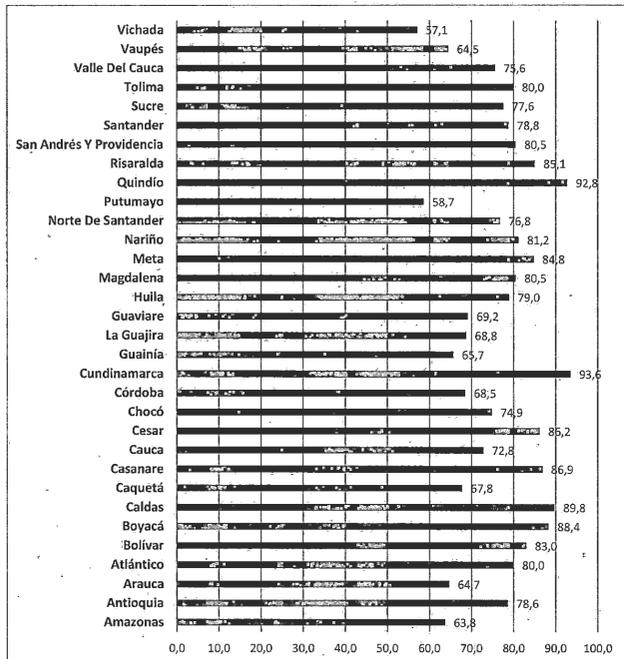
A nivel nacional existe el Índice Nacional Anticorrupción (INAC), el cual busca analizar las capacidades institucionales de las entidades públicas en la lucha contra la corrupción. Este índice permite conocer las fortalezas y debilidades existentes en las entidades evaluadas en temas de transparencia, participación ciudadana, rendición de cuentas, integridad pública y divulgación de información². El INAC utiliza diferentes fuentes de información, como, por ejemplo, el Índice de Desempeño Institucional (IDI), el Índice de Transparencia y Acceso a la Información (ITA), el Índice de Integridad (INTEGRA) y los Indicadores de Contratación Pública del Sistema electrónico de Contratación Pública (SECOP).

El nivel de cumplimiento de este índice es por rangos: De 0 a 25 es bajo; de 26 a 50 es medio; de 51 a 75 es moderado y; de 76 a 100 es alto. Para 2021 se realizó un estudio por gobernación en el que la Gobernación del Vichada obtuvo el puntaje más bajo con 57,1 seguida de la Gobernación de Putumayo con un puntaje de 58,7.

² Índice Nacional Anticorrupción – INAC. Extraído de: <http://anticorruptcion.gov.co/medir/indice-nacional-anticorruptcion>

La gobernación con mejor puntaje fue Cundinamarca con 93,6 seguida, de la Gobernación de Quindío con 92,8.

Gráfico 2. Puntaje INAC por Gobernación 2021



Fuente: Elaboración propia con cifras de INAC.

Las cifras anteriormente expuestas son un reflejo de un fenómeno que por décadas ha afectado a Colombia, que solo entre 2016 y 2020, ha significado pérdidas aproximadas de \$13,67 billones de pesos en actividades como desvío de recursos,

evasión de los impuestos o utilizado para el pago de sobornos y extorsiones³, y que si bien su implicación monetaria es alta, el efecto que estas actividades tienen en la población vulnerable es aún más nocivo y amenaza el cumplimiento de derechos indispensables como la salud, la educación, la alimentación, entre otros.

NECESIDAD DE ENSEÑANZA ANTICORRUPCIÓN EN LA EDUCACIÓN MEDIA

De acuerdo a la Ley 115 de 1994, la educación media tiene como objetivo la comprensión de las ideas y los valores universales y la preparación para el ingreso del educando a la educación superior y al trabajo. Es decir, busca la consolidación de conocimientos y valores necesarios para que los estudiantes cuenten con las herramientas prácticas para acceder a un nivel de educación superior y/o a un trabajo, lo que llevaría a un acercamiento a escenarios que pongan a prueba no solo el aprendizaje técnico y académico acumulado, sino también la formación ética que le permita contar con las competencias para participar en diferentes entornos sociales.

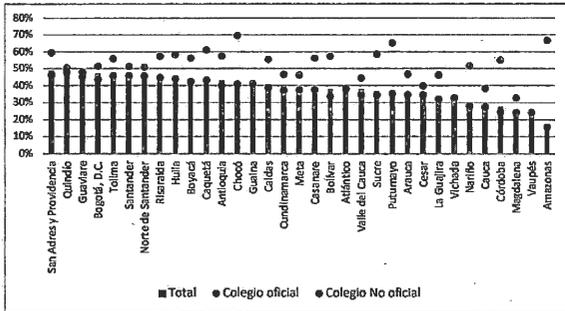
Teniendo en cuenta la incidencia negativa de la corrupción en el país, se considera indispensable que durante la educación media se profundice la enseñanza de valores cívicos con el fin de que el estudiante pueda enfrentarse a diversos escenarios de la vida con las herramientas necesarias para tomar una postura crítica de las actuaciones de otros ciudadanos o que si mismo realice.

Cabe resaltar que, para algunos estudiantes, la educación media es la última oportunidad de formación ciudadana teniendo en cuenta que la falta de recursos económicos imposibilita asumir el costo de una matrícula para acceder a educación superior, sumado a falta de orientación o desinformación para acceder a esta a través de becas o financiación por medio de créditos educativos. De acuerdo a un estudio del Laboratorio de Economía de la Educación de la Universidad Javeriana (LEE), en 2018 solo el 39,7% de los bachilleres del país accedieron de forma inmediata a educación superior⁴.

³ Transparencia por Colombia. *Así Se Mueve La Corrupción: Radiografía de los hechos de corrupción en Colombia*

⁴ Pontificia Universidad Javeriana, Laboratorio de Economía de la Educación. *Informe 40: Tránsito Inmediato a Educación Superior*

Gráfico 3. Tasa de transito inmediato por departamento entre colegios e IES⁵



Fuente: Cálculos LEE, Datos MEN, 2021.

IV. CONSTITUCIONALIDAD Y LEGALIDAD

Fundamento Jurídico

Artículo 67 de la Constitución Política de Colombia	En el cual se define la educación como un derecho de la persona y un servicio público que tiene una función social.
Ley 115 de 1994	Por la cual se expide la ley general de educación. En esta ley se señalan las normas generales para regular el Servicio Público de la Educación.
Ley 1474 de 2011	Por la cual se dictan normas orientadas a fortalecer los mecanismos de prevención, investigación y sanción de

⁵ Ibid.

actos de corrupción y la efectividad del control de la gestión pública.

V. IMPACTO FISCAL

Sobre el contenido y alcance de la previsión del impacto fiscal en los proyectos de ley la Honorable Corte Constitucional ha precisado:

"Las obligaciones previstas en el artículo 7° de la Ley 819/03 constituyen un parámetro de racionalidad legislativa, que está encaminado a cumplir propósitos constitucionalmente valiosos, entre ellos el orden de las finanzas públicas, la estabilidad macroeconómica y la aplicación efectiva de las leyes. Esto último en tanto un estudio previo de la compatibilidad entre el contenido del proyecto de ley y las proyecciones de la política económica, disminuye el margen de incertidumbre respecto de la ejecución material de las previsiones legislativas. El mandato de adecuación entre la justificación de los proyectos de ley y la planeación de la política económica, empero, no puede comprenderse como un requisito de trámite para la aprobación de las iniciativas legislativas, cuyo cumplimiento recaiga exclusivamente en el Congreso. Ello en tanto (i) el Congreso carece de las instancias de evaluación técnica para determinar el impacto fiscal de cada proyecto, la determinación de las fuentes adicionales de financiación y la compatibilidad con el marco fiscal de mediano plazo; y (ii) aceptar una interpretación de esta naturaleza constituiría una carga irrazonable para el Legislador y otorgaría un poder correlativo de veto al Ejecutivo, a través del Ministerio de Hacienda, respecto de la competencia del Congreso para hacer las leyes. Un poder de este carácter, que involucra una barrera en la función constitucional de producción normativa, se muestra incompatible con el balance entre los poderes públicos y el principio democrático. Si se considera dicho mandato como un mecanismo de racionalidad legislativa, su cumplimiento corresponde inicialmente al Ministerio de Hacienda y Crédito Público, una vez el Congreso ha valorado, mediante las herramientas que tiene a su alcance, la compatibilidad entre los gastos que genera la iniciativa legislativa y las proyecciones de la política económica trazada por el Gobierno. Así, si el Ejecutivo considera que las cámaras han efectuado un análisis de impacto fiscal erróneo, corresponde al citado Ministerio el deber de concurrir al procedimiento legislativo, en aras de ilustrar al Congreso sobre las consecuencias económicas del proyecto. El artículo 7° de la Ley 819/03 no puede interpretarse de modo tal que la falta de concurrencia del Ministerio de Hacienda y Crédito Público dentro del proceso legislativo, afecte la validez constitucional del trámite respectivo.

...Así, pues, el mencionado art. 7° de la Ley 819 de 2003 se erige como una importante herramienta tanto para racionalizar el proceso legislativo como para

promover la aplicación y el cumplimiento de las leyes, así como la implementación efectiva de las políticas públicas. Pero ello no significa que pueda interpretarse que este artículo constituye una barrera para que el Congreso ejerza su función legislativa o una carga de trámite que recaiga sobre el legislativo exclusivamente.

...Precisamente, los obstáculos casi insuperables que se generarían para la actividad legislativa del Congreso de la República conducirían a concederle una forma de poder de veto al Ministro de Hacienda sobre las iniciativas de ley en el Parlamento. El Ministerio de Hacienda es quien cuenta con los elementos necesarios para poder efectuar estimativos de los costos fiscales, para establecer de dónde pueden surgir los recursos necesarios para asumir los costos de un proyecto y para determinar la compatibilidad de los proyectos con el Marco Fiscal de Mediano Plazo. A él tendrían que acudir los congresistas o las bancadas que quieren presentar un proyecto de ley que implique gastos. De esta manera, el Ministerio decidiría qué peticiones atiende y el orden de prioridad para hacerlo. Con ello adquiriría el poder de determinar la agenda legislativa, en desmedro de la autonomía del Congreso.⁶

VI. CAUSALES DE IMPEDIMENTO

Conforme al artículo 3 de la ley 2003 de 2019, que modificó el artículo 291 de la ley 5 de 1992, este proyecto de ley reúne las condiciones del literal a y b, de las circunstancias en las cuales es inexistente el conflicto de intereses del artículo 286 de la ley 5 de 1992, toda vez que es un Proyecto de Ley de interés general, que puede coincidir o fusionarse con los intereses de los electores.

Atentamente,

FABIAN DIAZ PLATA
Senador de la República

⁶ Corte Constitucional Sentencia C-315/08

ESTADO DE LA REPUBLICA

Secretaría General (Art. 139 y ss Ley 5ª de 1.992)

El día 25 del mes julio del año 2023

se radicó en este despacho el proyecto de ley

Nº. 29 Acto Legislativo Nº. _____, con todos y

cada uno de los requisitos constitucionales y legales

por: HS. Fabian Diaz Plata

SECRETARIO GENERAL

SECCIÓN DE LEYES

SENADO DE LA REPÚBLICA – SECRETARÍA GENERAL – TRAMITACIÓN LEYES

Bogotá D.C., 25 de Julio de 2023

Señor Presidente:

Con el fin de repartir el Proyecto de Ley No.029/23 Senado “**POR MEDIO DE LA CUAL SE INCENTIVA A LAS INSTITUCIONES EDUCATIVAS A LA CREACIÓN DE LA CÁTEDRA ANTICORRUPCIÓN PARA EDUCACIÓN MEDIA Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES**”, me permito remitir a su despacho el expediente de la mencionada iniciativa, presentada el día de hoy ante la Secretaría General del Senado de la República por el Honorable Senador FABIAN DIAZ PLATA. La materia de que trata el mencionado Proyecto de Ley es competencia de la Comisión **SEXTA** Constitucional Permanente del Senado de la República, de conformidad con las disposiciones Constitucionales y Legales.

GREGORIO ELJACH PACHECO
Secretario General

PRESIDENCIA DEL H. SENADO DE LA REPÚBLICA – JULIO 25 DE 2023

De conformidad con el informe de Secretaría General, dese por repartido el precitado Proyecto de Ley a la Comisión **SEXTA** Constitucional y envíese copia del mismo a la Imprenta Nacional para que sea publicado en la Gaceta del Congreso.

CÚMPLASE

EL PRESIDENTE DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA

IVÁN LEONIDAS NAME VÁSQUEZ

SECRETARIO GENERAL DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA

GREGORIO ELJACH PACHECO

PROYECTO DE LEY NÚMERO 30 DE 2023 SENADO

por medio de la cual se modifica la Ley 635 de 2000 y se dictan otras disposiciones.

<p>Bogotá D.C., 25 de julio de 2023</p> <p>Señor GREGORIO ELJACH PACHECO Secretario General Senado de la República</p> <p style="text-align: right;"><i>Ref. Presentación Proyecto de Ley "Por medio de la cual se modifica la Ley 635 de 2000 y se dictan otras disposiciones".</i></p> <p>Conforme con lo previsto en los artículos 139, 140 y siguientes de la Ley 5ª de 1992, presentamos a consideración del Congreso de la República el Proyecto de Ley "<i>Por medio de la cual se modifica la Ley 635 de 2000 y se dictan otras disposiciones</i>".</p> <p>Por tal motivo, se anexa el documento original y en digital una copia en formato PDF firmado y una copia en formato digital Word sin firmas.</p> <p>Atentamente,</p> <p style="text-align: center;"></p> <p>FABIAN DIAZ PLATA Senador de la República</p>	<p style="text-align: center;">SENADO DE LA REPÚBLICA</p> <p style="text-align: center;">Secretaría General (Art. 139 y ss Ley 5ª de 1.992)</p> <p>El día <u>25</u> del mes <u>Julio</u> del año <u>2023</u></p> <p>se radicó en este despacho el proyecto de ley N° <u>030</u> Acto Legislativo N° _____, con todos y cada uno de los requisitos constitucionales y legales por: <u>H.S. Fabian Diaz Plata</u></p> <p style="text-align: center;"></p> <p style="text-align: center;">SECRETARIO GENERAL</p>
---	---

PROYECTO DE LEY _____ DE 2023 SENADO

"POR MEDIO DE LA CUAL SE MODIFICA LA LEY 635 DE 2000 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1º. Objeto: La presente ley tiene por objeto eliminar obstáculos socioeconómicos para la presentación de la prueba saber en titularidad del ICFES como requisito indispensable para el acceso a la educación superior, con el fin de garantizar el acceso equitativo a la educación.

Artículo 2º. Adiciónese el siguiente párrafo al artículo 2 de la ley 635 de 2000:

PARÁGRAFO: No podrá exigirse ningún cobro a los estudiantes con niveles socioeconómicos dentro los estratos 1, 2 y 3 conforme su registro en el Sistema Integrado de Matriculas (SIMAT) con el fin de garantizar el derecho a la igualdad y acceso a la educación superior cumpliendo con el requisito de presentación del examen de estado realizado por el ICFES de manera gratuita.

El valor de los exámenes correspondiente a la población estudiantil entre los estratos 1, 2 y 3 estará a cargo del ICFES.

Artículo 3º. Adiciónese el siguiente párrafo al artículo 6 de la ley 635 de 2000:

PARÁGRAFO: El pago de las tarifas estará a cargo del ICFES para los evaluados de estratos 1, 2 y 3.

Artículo 4º. Vigencia: La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

Atentamente,



FABIAN DIAZ PLATA
Senador de la República

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

PROYECTO DE ACTO LEGISLATIVO _____ DE 2023 SENADO

"POR MEDIO DE LA CUAL SE MODIFICA LA LEY 635 DE 2000 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"

La presente exposición de motivos está compuesta por 6 apartes:

- I. Antecedentes del proyecto
- II. Objeto del proyecto
- III. Justificación del proyecto
- IV. Constitucionalidad y legalidad
- V. Impacto fiscal
- VI. Causales de impedimento

I. ANTECEDENTES DEL PROYECTO

Esta iniciativa, fue radicada por primera vez el 21 de julio de 2022 ante el Senado de la República bajo el título de proyecto de ley No. 013 de 2022 "Por el medio de la cual se modifica la ley 635 de 2000" y fue remitida a la Comisión Sexta donde el Honorable Senador Gustavo Adolfo Moreno fue designado como ponente para primer debate. Sin embargo, no fue posible que el proyecto fuera discutido debido a la finalización de la legislatura y fue archivado por tránsito de legislatura conforme a lo establecido en el artículo 190 de la Ley 5ª de 1992.

II. OBJETO DEL PROYECTO

La presente ley tiene por objeto eliminar obstáculos socioeconómicos para la presentación de la prueba saber en titularidad del ICFES como requisito indispensable para el acceso a la educación superior, con el fin de garantizar el acceso equitativo a la educación.

III. JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO

Uno de los mayores obstáculos para muchos estudiantes en diferentes departamentos y municipios de Colombia es el acceso a la presentación del examen de estado realizado por el ICFES, en especial para la población de estratos socioeconómicos 1, 2 y 3 debido que no pueden asumir el valor del mismo iniciando una brecha de acceso a la educación superior pues si bien como lo estipula diferente normativa como la ley 1324 de 2009, ley 30 de 1992, ley 115 de 1994 y otras disposiciones promulgan: "La presentación de los "Exámenes de Estado" es

requisito para ingresar a los programas de pregrado y obtener el título respectivo". En la siguiente tabla se relacionan las tarifas del examen de Estado de la educación media Saber 11 – 2023:

Tabla 1. Tarifas examen de Estado de la educación media Saber 11 – 2023:

POBLACIÓN	TARIFA ORDINARIA 2023	TARIFA EN UVT 2022	TARIFA EXTRAORDINARIA 2023	TARIFA EN UVT 2022
Colegios públicos	\$ 58.000	1,5	\$ 87.500	2,3
Colegios privados rango I: valor de pensión por estudiante menor o igual a \$98.000	\$ 58.000	1,5	\$ 87.500	2,3
Colegios privados rango II: valor de pensión por estudiante mayor a \$98.000	\$ 76.500	2,0	\$ 116.500	3,1
Bachilleres graduados (entre la primera y la cuarta inscripción)	\$ 76.500	2,0	\$ 116.500	3,1
Bachilleres graduados (a partir de la quinta (5ª) inscripción)	\$ 229.500	6,0	\$ 229.500	6,0

Fuente: ICFES¹

El acceso a la educación superior es más que nunca un componente de justicia social y uno de los principales impulsores del desarrollo de un país. Como tal, los gobiernos, las instituciones y la sociedad deben tener fuertes compromisos para garantizar que la educación superior sea universalmente accesible para todos, tal como se establece en el 4 Objetivo de Desarrollo Sostenible, sobre educación de calidad.² Las instituciones de educación superior, al mismo tiempo que contribuyen y en algunos casos incluso permiten que los estudiantes progresen en su vida profesional y personal, desempeñan un papel central en el desarrollo local de las regiones en las que se encuentran. Por lo tanto, se debe garantizar el acceso a estas instituciones sin obstáculos económicos como es el valor de un examen de estado.

El Icfes es un actor relevante a nivel gubernamental, institucional y social sobre el acceso a la educación superior, pues certifica un requisito indispensable para cursar y obtener un título académico en la educación superior.

En diferentes muestras de estudios publicadas por el Instituto Colombiano para la Evaluación de la Educación, se puede evidenciar que falta un alcance integral en el territorio y únicamente se ve una actividad distinguida en las capitales dejando a un

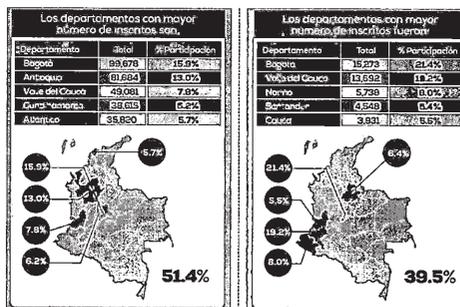
¹ Icfes. Tarifas examen Saber 11". Extraído de: <https://www.icfes.gov.co/tarifas-examen-saber-11%C2%B0>

² Informe Unesco Educación Superior. Extraído de: <https://www.iesalc.unesco.org/wp-content/uploads/2020/11/acceso-universal-a-la-ES-ESPANOL.pdf>

lado los sectores rurales y apartados de Colombia donde encontramos el verdadero reto de llegar con herramientas para impartir educación, garantizando su proceso y continuidad de manera suficiente, pues si bien es un indicativo de la educación primaria y media es un requisito fundamental para acceder a la educación superior, donde el primer obstáculo a superar es el acceso con la gratuidad en su presentación.

A continuación, una ilustración gráfica de lo anteriormente expuesto:

Imagen 1. Gestión y cifras del ICFES 2018-1



Fuente: ICFES³

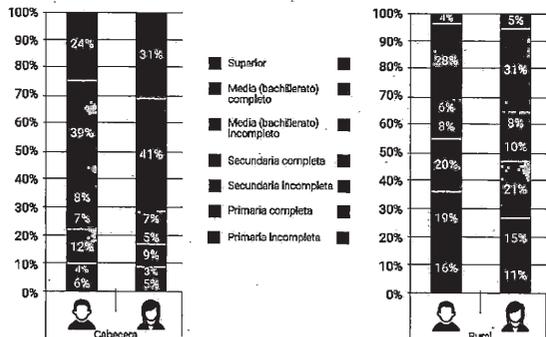
En definitiva, se debe precisar que no solo basta culminar la educación primaria y media para poder acceder a la educación superior si no también debe ser evaluado por el examen de estado en titularidad del Icfes el cual tiene un valor de presentación que vulnera las oportunidades de los estudiantes en situaciones socioeconómicas específicas.

Es un reto acceder a la educación superior, en particular en las zonas rurales ya que tienen menos instituciones cercanas que presten este servicio. Pero no es sólo una cuestión de infraestructura, a esto se le suma que los habitantes de las zonas rurales perciben ingresos inferiores a la media nacional afectando su capacidad adquisitiva. Los jóvenes de las zonas urbanas tienen hasta 35% más de posibilidades de asistir a la educación superior, de acuerdo a cifras del Banco Mundial.

³ EL ICFES EN CIFRAS. Extraído de: <https://www2.icfes.gov.co/documents/39286/2268633/Boletin+de+gestion+primer+semestre+2018+-+icfes+en+cifras.pdf/8b934160-5d34-161a-91ad-aa33a16e034e?version=1.0&t=1647964853866>

Como se observa en la Gráfica 1, y de acuerdo con la Encuesta Nacional de Calidad de Vida de 2013 ⁴, para dicho año solo un 28 % de los hombres y un 31 % de las mujeres entre 18 y 24 años en zonas rurales terminó el bachillerato.

Gráfica 1. Último grado alcanzado de hombres y mujeres entre los 18 y 24 años por zona



Fuente: La Palabra Maestra. Cálculos propios de los autores, a partir de la Encuesta Nacional de Calidad de Vida 2013.

Fomentar la gratuidad de este examen a los estratos 1, 2 y 3 permitirá reducir la brecha de acceso a la educación superior, equiparando las posibilidades con los demás participantes, siendo este un proyecto enfocado a la equidad y la educación. La educación es un derecho fundamental y garantizar que los estudiantes de estratos bajos tengan acceso gratuito al examen ICFES, puede ser considerado como una extensión de ese derecho. Al eliminar las barreras económicas, se estaría fomentando la igualdad de oportunidades y el desarrollo educativo de todos los estudiantes.

Cabe resaltar que la eliminación de barreras económicas, para que la población acceda a educación superior, es un proceso que se ha venido adelantando a través de iniciativas como la gratuidad en matrícula en instituciones universitarias por la Política de Gratuidad que impulsa el gobierno. Esta política, de acuerdo al Ministerio

⁴ La Situación De La Educación Rural, Palabra Maestra. Extraído de: <https://www.compartirpalabramaestra.org/publicaciones-e-investigaciones/otras-investigaciones/la-situacion-de-la-educacion-rural-en-colombia-los-desafios-del-posconflicto-y-la-transformacion-del>

de Educación, es la forma como el Gobierno Nacional asume el pago de la matrícula ordinaria neta de los y las estudiantes de pregrado en cualquiera de las 64 Instituciones de Educación Superior Públicas que tienen vinculación presupuestal con el Ministerio de Educación Nacional y que cumplen los requisitos de acceso indicados en el artículo 9 del Reglamento Operativo de Gratuidad del 2023⁵. Con esta política han sido financiados aproximadamente 660.000 estudiantes, y 85.000 estudiantes han accedido a descuentos recurrentes o provenientes de fuentes como becas de las mismas IES, aportes de Alcaldías, Gobernaciones o descuentos del mismo Gobierno Nacional entre otros.

Estas iniciativas de gratuidad en el acceso a IES deben ser acompañadas de políticas que le permitan a la población culminar el nivel de educación media, y completar los requisitos mínimos para acceder a educación superior, razón por la cual se considera indispensable que desde la rama legislativa se generen leyes en favor de los y las estudiantes con menores recursos para la reducción de la desigualdad.

IV. CONSTITUCIONALIDAD Y LEGALIDAD

CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE COLOMBIA

- **ARTÍCULO 13.** "Todas las personas nacen libres e iguales ante la ley, recibirán la misma protección y trato de las autoridades y gozarán de los mismos derechos, libertades y oportunidades sin ninguna discriminación por razones de sexo, raza, origen nacional o familiar, lengua, religión, opinión política o filosófica. [...]"
- **ARTÍCULO 67.** "La educación es un derecho de la persona y un servicio público que tiene una función social; con ella se busca el acceso al conocimiento, a la ciencia, a la técnica, y a los demás bienes y valores de la cultura. [...]"

LEY 1324 de 2009

ARTÍCULO 7. EXÁMENES DE ESTADO Y LA MEDICIÓN DE LA CALIDAD DE LA EDUCACIÓN EN COLOMBIA. El Instituto Colombiano para la Evaluación de la Educación (Icfes), practicará los siguientes exámenes de Estado e instrumentos de medición:

⁵ Ministerio de Educación. Política de Gratuidad. Extraído de: <https://www.mineducacion.gov.co/portal/Educacion-superior/Politica-de-Gratuidad/409830:Politica-de-Gratuidad-en-la-Educacion-Superior>

1. Medición nacional de la calidad de la educación inicial que ofrecen las instituciones educativas en el nivel precolar.
2. Exámenes para evaluar oficialmente la educación básica primaria y secundaria.
3. Exámenes para evaluar oficialmente la educación formal impartida a quienes terminan el nivel de educación media, o a quienes deseen acreditar que han obtenido los conocimientos y competencias esperados de quienes terminaron dicho nivel.
4. Exámenes para evaluar oficialmente la educación formal impartida a quienes terminan los programas de pregrado en las instituciones de educación superior.

La práctica de la medición de la calidad de la educación inicial en Colombia deberá implementarse a más tardar dos (2) años después de la entrada en vigencia de la presente ley y deberá ser financiada por el Ministerio de Educación Nacional.

La práctica de los exámenes de Estado a los que se refieren los numerales 3) y 4) anteriores son obligatorios en cada institución que imparta educación media y superior, y son requisito para obtener el título respectivo y para ingresar al siguiente nivel educativo. Cada institución inscribirá en los exámenes de Estado a todos los alumnos que se encuentren registrados exclusivamente en el nivel o programa respectivo en el Sistema de Matrículas del Ministerio de Educación Nacional, quien es el responsable de definir los parámetros de la evaluación conforme con el artículo 1o de la Ley 1324 de 2009, así como los objetivos específicos para cada nivel o programa establecidos en las Leyes 115 de 1994 y 30 de 1992, las que las modifiquen o reglamenten. El Icfes reportará los resultados, con base en los cuales el Ministerio de Educación Nacional y las entidades territoriales establecerán proyectos de mejoramiento del sistema educativo.

El Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Educación Nacional deberá reglamentar la aplicación de la medición de la calidad de la educación inicial en el nivel preescolar y de los exámenes de Estado.

El Icfes, en la realización de los exámenes de Estado establecidos en los numerales 3 y 4, deberá hacerlo en condiciones que cubran todos sus costos, según los criterios de contabilidad generalmente aceptados. Los costos se establecerán de conformidad con la Ley 635 de 2000. Los costos se recuperarán con el cobro directo a los evaluados, según su capacidad de pago, en los términos que defina el Gobierno Nacional a través del Ministerio de Educación Nacional. El recaudo se hará siempre por cuenta y riesgo del Icfes e ingresará a su patrimonio.

PARÁGRAFO. La medición de la calidad de la educación inicial a la que se hace referencia en el numeral 1) y los exámenes para evaluar oficialmente la educación básica primaria, secundaria y media, a los que se hacen referencia en los numerales 2) y 3), deberán incluir la evaluación de capacidades, competencias y habilidades sociales, emocionales y ciudadanas para la paz, con el objetivo de valorar la formación integral de los estudiantes.

[...]

ARTÍCULO 12. Transformese el Instituto Colombiano de Fomento a la Educación Superior, ICFES, en una Empresa estatal de carácter social del sector Educación Nacional, entidad pública descentralizada del orden nacional, de naturaleza especial, con personería jurídica, autonomía administrativa y patrimonio propio, vinculada al Ministerio de Educación Nacional. El Gobierno podrá modificar el nombre de la entidad, y podrá disponer, sin embargo, que use la denominación "ICFES", para efectos tales como otorgar sellos de calidad o distinguir los exámenes que se realicen bajo su responsabilidad.

El ICFES tendrá por objeto ofrecer el servicio de evaluación de la educación en todos sus niveles y adelantar investigación sobre los factores que inciden en la calidad educativa, con la finalidad de ofrecer información para mejorar la calidad de la educación. De la misma manera el ICFES podrá realizar otras evaluaciones que le sean encargadas por entidades públicas o privadas y derivar de ellas ingresos, conforme a lo establecido en la Ley 635 de 2000.

El ICFES tendrá su domicilio en la ciudad de Bogotá, D. C.

Los órganos de dirección y administración serán la Junta Directiva y el representante legal. La composición y funciones de la Junta Directiva así como la elección o designación de sus miembros, se establecerán en el reglamento que para este efecto expida el Gobierno Nacional.

La representación legal del ICFES estará a cargo de un director, quien será agente del Presidente de la República, y de libre nombramiento y remoción. Sus funciones serán las fijadas en la ley y en los estatutos de la entidad.

Régimen jurídico. Los actos que realice el ICFES para el desarrollo de sus actividades, estarán sujetos a las disposiciones del derecho público. Los contratos que deba celebrar y otorgar el ICFES como entidad de naturaleza especial, en desarrollo de su objeto, se sujetarán a las disposiciones del derecho privado.

Los contratos que se encuentren actualmente en ejecución seguirán rigiéndose, hasta su terminación, por las normas vigentes en el momento de su celebración.

Régimen laboral. Los servidores públicos vinculados a la planta de personal del ICFES serán empleados públicos sujetos al régimen que regula el empleo público, la carrera administrativa y la gerencia pública.

Patrimonio y fuentes de recursos. El patrimonio del ICFES está integrado por todos los activos que posea al publicarse esta ley, y por los que adquiera luego en ejercicio de las actividades propias de su objeto y su naturaleza. El ICFES seguirá respondiendo por todos los pasivos existentes al publicarse esta ley, pero la deuda externa será asumida por la Nación.

El ICFES establecerá las tarifas necesarias para que las evaluaciones que se le encomienden cubran en forma completa los costos y gastos que ocasionen, según principios de contabilidad generalmente aceptados, salvo las excepciones contempladas en la Ley 635 de 2000.

El ICFES tendrá, por lo menos las funciones a las que se refiere esta ley y las que a continuación se describen:

1. Establecer las metodologías y procedimientos que guían la evaluación externa de la calidad de la educación.
2. Desarrollar la fundamentación teórica, diseñar, elaborar y aplicar instrumentos de evaluación de la calidad de la educación, dirigidos a los estudiantes de los niveles de educación básica, media y superior, de acuerdo con las orientaciones que para el efecto defina el Ministerio de Educación Nacional.
3. Diseñar, implementar, administrar y mantener actualizadas las bases de datos con la información de los resultados alcanzados en las pruebas aplicadas y los factores asociados, de acuerdo con prácticas internacionalmente aceptadas.
4. Organizar y administrar el banco de pruebas y preguntas, según niveles educativos y programas, el cual tendrá carácter reservado.
5. Diseñar, implementar y controlar el procesamiento de información y la producción y divulgación de resultados de las evaluaciones realizadas, según las necesidades identificadas en cada nivel educativo.
6. Prestar asistencia técnica al Ministerio de Educación Nacional y a las Secretarías de Educación, en temas relacionados con la evaluación de la calidad de la educación que son de su competencia.
7. Realizar estudios e investigaciones en el campo de la evaluación de la calidad de la educación que contemplen aspectos cuantitativos y cualitativos.
8. Impulsar y fortalecer la cultura de la evaluación mediante la difusión de los resultados de los análisis y el desarrollo de actividades de formación en los temas que son de su competencia, en los niveles local, regional y nacional.
9. Desarrollar la fundamentación teórica, diseñar, elaborar y aplicar instrumentos de evaluación complementarios, que sean solicitados por entidades oficiales o privadas.
10. Promover la participación del país en programas y proyectos internacionales en materia de evaluación y establecer relaciones de cooperación con organismos pares, localizados en otros países o regiones.

11. Definir y recaudar las tarifas correspondientes a los costos de los servicios prestados en lo concerniente a las funciones señaladas para el ICFES.

12. Participar en el diseño, implementación y orientación del sistema de evaluación de la calidad de la educación en sus distintos niveles.

13. Las demás funciones que le fijen las leyes y los reglamentos, de acuerdo con su naturaleza.

El ICFES destinará en forma íntegra los beneficios y utilidades que obtenga a fortalecer el sistema de evaluación educativa, expandiendo la cobertura y calidad de servicios de evaluación.

Son fuentes de recursos del ICFES las siguientes:

1. Las partidas que con destino al ICFES se incluyan en el Presupuesto General de la Nación:
2. Los ingresos provenientes de la prestación de sus servicios.
3. Los bienes e ingresos que como persona jurídica adquiera a cualquier título para el desarrollo de su objeto.
4. Las donaciones que reciba de entidades públicas y de los particulares.
5. Los demás bienes y recursos que determine el ordenamiento jurídico.

Régimen de transición. El ICFES dispondrá de seis (6) meses, contados a partir de la promulgación de la presente ley, para adecuarse normativamente a su nueva naturaleza jurídica y estructura administrativa.

PARÁGRAFO. En ningún caso podrá privatizarse o enajenarse el ICFES.

V. IMPACTO FISCAL

Sobre el contenido y alcance de la previsión del impacto fiscal en los proyectos de ley la Honorable Corte Constitucional ha precisado:

"Las obligaciones previstas en el artículo 7° de la Ley 819/03 constituyen un parámetro de racionalidad legislativa, que está encaminado a cumplir propósitos constitucionalmente valiosos, entre ellos el orden de las finanzas públicas, la estabilidad macroeconómica y la aplicación efectiva de las leyes. Esto último en tanto un estudio previo de la compatibilidad entre el contenido del proyecto de ley y las proyecciones de la política económica, disminuye el margen de incertidumbre respecto de la ejecución material de las previsiones legislativas. El mandato de adecuación entre la justificación de los proyectos de ley y la planeación de la política

económica, empero, no puede comprenderse como un requisito de trámite para la aprobación de las iniciativas legislativas, cuyo cumplimiento recaiga exclusivamente en el Congreso. Ello en tanto (i) el Congreso carece de las instancias de evaluación técnica para determinar el impacto fiscal de cada proyecto, la determinación de las fuentes adicionales de financiación y la compatibilidad con el marco fiscal de mediano plazo; y (ii) aceptar una interpretación de esta naturaleza constituiría una carga irrazonable para el Legislador y otorgaría un poder correlativo de veto al Ejecutivo, a través del Ministerio de Hacienda, respecto de la competencia del Congreso para hacer las leyes. Un poder de este carácter, que involucra una barrera en la función constitucional de producción normativa, se muestra incompatible con el balance entre los poderes públicos y el principio democrático. Si se considera dicho mandato como un mecanismo de racionalidad legislativa, su cumplimiento corresponde inicialmente al Ministerio de Hacienda y Crédito Público, una vez el Congreso ha valorado, mediante las herramientas que tiene a su alcance, la compatibilidad entre los gastos que genera la iniciativa legislativa y las proyecciones de la política económica trazada por el Gobierno. Así, si el Ejecutivo considera que las cámaras han efectuado un análisis de impacto fiscal erróneo, corresponde al citado Ministerio el deber de concurrir al procedimiento legislativo, en aras de ilustrar al Congreso sobre las consecuencias económicas del proyecto. El artículo 7° de la Ley 819/03 no puede interpretarse de modo tal que la falta de concurrencia del Ministerio de Hacienda y Crédito Público dentro del proceso legislativo, afecte la validez constitucional del trámite respectivo.

...Así, pues, el mencionado art. 7° de la Ley 819 de 2003 se erige como una importante herramienta tanto para racionalizar el proceso legislativo como para promover la aplicación y el cumplimiento de las leyes, así como la implementación efectiva de las políticas públicas. Pero ello no significa que pueda interpretarse que este artículo constituye una barrera para que el Congreso ejerza su función legislativa o una carga de trámite que recaiga sobre el legislativo exclusivamente.

...Precisamente, los obstáculos casi insuperables que se generarían para la actividad legislativa del Congreso de la República conducirían a concederle una forma de poder de veto al Ministro de Hacienda sobre las iniciativas de ley en el Parlamento. El Ministerio de Hacienda es quien cuenta con los elementos necesarios para poder efectuar estimativos de los costos fiscales; para establecer de dónde pueden surgir los recursos necesarios para asumir los costos de un proyecto y para determinar la compatibilidad de los proyectos con el Marco Fiscal de Mediano Plazo. A él tendrían que acudir los congresistas o las bancadas que quieren presentar un proyecto de ley que implique gastos. De esta manera, el Ministerio decidiría qué peticiones atiende y el orden de prioridad para hacerlo. Con ello adquiriría el poder de determinar la agenda legislativa, en desmedro de la autonomía del Congreso.⁶⁷

⁶ Corte Constitucional Sentencia C-315/08

VI. CAUSALES DE IMPEDIMENTO

Conforme al artículo 3 de la ley 2003 de 2019, que modificó el artículo 291 de la ley 5 de 1992, este proyecto de ley reúne las condiciones del literal a y b, de las circunstancias en las cuales es inexistente el conflicto de intereses del artículo 286 de la ley 5 de 1992, toda vez que es un Proyecto de Ley de interés general, que puede coincidir o fusionarse con los intereses de los electores.

Atentamente,



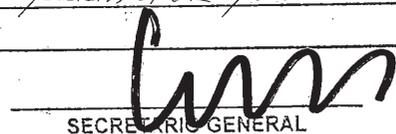
FABIAN DIAZ PLATA
Senador de la República

SENADO DE LA REPUBLICA

Secretaría General (Art. 139 y ss Ley 5ª de 1.992)

El día 25 del mes Julio del año 2023

se radicó en este despacho el proyecto de ley
N° 30 Acto Legislativo N° _____, con todos y
cada uno de los requisitos constitucionales y legales
por: HS Fabian Diaz Plata



SECRETARÍA GENERAL

SECCIÓN DE LEYES

SENADO DE LA REPÚBLICA – SECRETARÍA GENERAL – TRAMITACIÓN LEYES

Bogotá D.C., 25 de Julio de 2023

Señor Presidente:

Con el fin de repartir el Proyecto de Ley No.030/23 Senado “**POR MEDIO DE LA CUAL SE MODIFICA LA LEY 635 DE 2000 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES**”, me permito remitir a su despacho el expediente de la mencionada iniciativa, presentada el día de hoy ante la Secretaría General del Senado de la República por el Honorable Senador FABIAN DIAZ PLATA. La materia de que trata el mencionado Proyecto de Ley es competencia de la Comisión **SEXTA** Constitucional Permanente del Senado de la República, de conformidad con las disposiciones Constitucionales y Legales.

GREGORIO ELJACH PACHECO
Secretario General

PRESIDENCIA DEL H. SENADO DE LA REPÚBLICA – JULIO 25 DE 2023

De conformidad con el informe de Secretaría General, dese por repartido el precitado Proyecto de Ley a la Comisión **SEXTA** Constitucional y envíese copia del mismo a la Imprenta Nacional para que sea publicado en la Gaceta del Congreso.

CÚMPLASE

EL PRESIDENTE DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA

IVÁN LEONIDAS NAME VÁSQUEZ

SECRETARIO GENERAL DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA

GREGORIO ELJACH PACHECO

PROYECTO DE LEY NÚMERO 31 DE 2023 SENADO

por medio de la cual se reglamenta la presentación de la licencia de conducción digital y se dictan otras disposiciones.

PROYECTO DE LEY No ____ DE 2023 SENADO

"POR MEDIO DE LA CUAL SE REGLAMENTA LA PRESENTACIÓN DE LA LICENCIA DE CONDUCCIÓN DIGITAL Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1º. Modifíquese el artículo 17 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

Artículo 17º. Otorgamiento. La licencia de conducción será otorgada por primera vez a quien cumpla con todos los requisitos descritos en el artículo 19 de este código, por la entidad pública o privada autorizada para el efecto por el organismo de tránsito en su respectiva jurisdicción.

El formato de la licencia de conducción será único nacional, de conformidad con la ficha técnica que establezca el Ministerio de Transporte, incorporando como mínimo el nombre completo del conductor, fotografía, número del documento de identificación, huella y tipo de sangre, fecha de nacimiento, categorías autorizadas, restricciones, fechas de expedición y de vencimiento y organismo de tránsito que la expidió.

Dentro de las características técnicas que contendrán las licencias de conducción se incluirán, entre otros, un código de barras bidimensional, magnético u óptico con los datos del registro y un holograma de seguridad. Las licencias de conducción deberán permitir al organismo de tránsito confrontar la identidad del respectivo titular de conformidad con las normas de ley vigentes sobre la materia, sin costo alguno.

Además de la entrega de su licencia física, el conductor al que se le otorgue, renueve o recategorice su licencia, podrá solicitar la expedición adicional de la licencia de conducción digital sin costo adicional, la cual contendrá todos los datos registrados por el conductor, entre ellos su dirección de domicilio y notificaciones. La licencia digital tendrá los mismos efectos legales que la licencia física y deberá ser aceptada por los cuerpos de control, y podrá ser presentada desde cualquier dispositivo tecnológico portátil.

La licencia de conducción digital deberá guardar el registro de las sanciones y demás anotaciones asociadas a la licencia, permitiéndole la identificación, autenticación y consulta al conductor y a las autoridades en el marco de sus competencias, sin costo alguno. El Ministerio de Transporte garantizará la interoperabilidad, firma digital y consulta con todos los sistemas de información que lo requieran.

Parágrafo 1º. Las autoridades de tránsito, organismos de tránsito y agentes de tránsito deberán dar por cumplida la obligación de portar los documentos como: documento de identidad, licencia de conducción, licencia de tránsito, seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) y certificado de revisión técnico mecánica y de gases, mediante la consulta en los Sistemas de Información establecidos por la autoridad de tránsito competente, sin que sea exigible su presentación en físico.

Parágrafo 2º. Dentro de seis (6) meses contados a partir de la entrada en vigencia de la presente Ley, el Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte reglamentará la expedición y presentación de la licencia de conducción digital y modificará la ficha técnica del formato único nacional para ese propósito.

Parágrafo 3º. La reglamentación de la licencia de conducción digital deberá cumplir los requisitos establecidos por el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, que se encuentran contenidos en el Título 20 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1078 de 2015, y demás normas que las complementen o sustituyan.

Parágrafo 4º Las autoridades encargadas de la tramitación, expedición y/o renovación de la licencia de conducir digital, deberán integrar la Licencia de Conducir digital a los Servicios Ciudadanos Digitales.

Artículo 2º. Modifíquese el parágrafo del artículo 26 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

Artículo 26º. Causales de Suspensión o Cancelación. La licencia de conducción se suspenderá:

(...)

Parágrafo. La suspensión o cancelación de la Licencia de Conducción implica la entrega obligatoria del documento a la autoridad de tránsito competente para imponer la sanción por el periodo de la suspensión o a partir de la cancelación de ella y su trámite equivalente frente a la Licencia de Conducción en formato digital, de acuerdo con la reglamentación que expida el Gobierno Nacional.

La resolución de la autoridad de tránsito que establezca la responsabilidad e imponga la suspensión o cancelación de la licencia de conducción, deberá

contener la prohibición expresa al infractor de conducir vehículos automotores durante el tiempo que se le suspenda o cancele la licencia.

La notificación de la suspensión o cancelación de la licencia de conducción, se realizará de conformidad con las disposiciones aplicables del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

Una vez se encuentre en firme la resolución de la autoridad de tránsito mediante la cual cancela la licencia de conducción, por las causales previstas en los numerales 6° y 7° de este artículo, se compulsarán copias de la actuación administrativa a la Fiscalía General de la Nación, para lo de su competencia.

Transcurridos veinticinco (25) años desde la cancelación, el conductor podrá volver a solicitar una nueva licencia de conducción.

Artículo 3°. Modifíquese el parágrafo 2 del artículo 152 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

Artículo 152°. Sanciones y grados de alcoholemia.

(...)

Parágrafo 2°. En todos los casos enunciados, la autoridad de tránsito o quien haga sus veces, al momento de realizar la orden de comparendo procederá a realizar la retención preventiva de la licencia de conducción, y su trámite equivalente frente a la Licencia de Conducción en formato digital, de acuerdo con la reglamentación que expida el Gobierno Nacional, la cual se mantendrá hasta tanto quede en firme el acto administrativo que decide sobre la responsabilidad contravencional. La retención y su trámite equivalente frente a la Licencia de Conducción en formato digital, deberá registrarse de manera inmediata en el RUNT.

Artículo 4°. Modifíquese el artículo 131 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

Artículo 131°. Multas. Los infractores de las normas de tránsito serán sancionados con la imposición de multas, de acuerdo con el tipo de infracción así: (...)

B. Será sancionado con multa equivalente a ocho (8) salarios mínimos legales diarios vigentes (SMLDV) el conductor y/o propietario de un vehículo automotor que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones:

B.1. Conducir un vehículo sin presentar la licencia de conducción en formato físico o digital.

Artículo 5°. Modifíquese el artículo 15 de la Ley 1005 de 2006, el cual quedará así:

Artículo 15°. Competencia y fijación de los derechos de tránsito. Corresponde a las Asambleas Departamentales, Concejos Municipales o Distritales, de conformidad con el artículo 338 de la Carta Política y el artículo 168 de la Ley 769 de 2002, fijar el sistema y método para determinar las tarifas por los derechos de tránsito que se realizan en los Organismos de Tránsito ante el Registro Único Nacional de Tránsito -RUNT.

Las tarifas por los derechos de tránsito estarán basadas en un estudio económico sobre los costos del servicio con indicadores de eficiencia, eficacia y economía, en el cual, se deberá incluir por concepto de los costos inherentes a la facultad que tiene el Ministerio de Transporte de asignar series, códigos y rangos de las especies venales correspondientes a licencia de tránsito, placa única nacional, tarjeta de registro y licencia de conducción, el equivalente a 0,70 Unidades de Valor Tributario (UVT) por la generación o modificación de una especie venal de tránsito, independientemente que se realice de manera individual o conjunta en una sola solicitud.

El ciudadano deberá cancelar esta tarifa a través de los medios dispuestos para tal fin a favor del Ministerio de Transporte.

El titular de una licencia de conducción expedida antes de la entrada en vigencia de la presente ley podrá solicitar la expedición de la licencia de conducción digital asumiendo los costos a los que hubiere lugar.

Parágrafo Transitorio. El valor que le corresponde al Ministerio de Transporte establecido en el presente artículo se debe transferir a partir del 1 de enero de 2023 y a través de los medios dispuestos para tal fin, mientras tanto se continuará transfiriendo el porcentaje del 35% establecido en el artículo 15 de la Ley 1005 de 2006, debiendo liquidarse y cancelarse al momento de hacer el trámite y serán girados por el organismo de tránsito a más tardar el 30 de cada mes.

El Ministerio de Transporte podrá suscribir acuerdos de pago por las sumas que se le adeuden por el porcentaje o valor que le corresponde de los derechos de tránsito de que trata el artículo 15 de la Ley 1005 de 2006, conforme las disposiciones legales vigentes que regulen la materia.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

PROYECTO DE LEY N° DE 2023 SENADO

"Por medio de la cual se reglamenta la presentación de la licencia de conducción digital y se dictan otras disposiciones"

La presente exposición de motivos está compuesta por 5 apartes:

- I. Antecedentes del proyecto
- II. Objeto del proyecto
- III. Justificación del proyecto
- IV. Impacto fiscal
- V. Causales de impedimento

I. ANTECEDENTES DEL PROYECTO

Esta iniciativa, fue radicada por primera vez en la Cámara de Representantes el 3 de agosto de 2021 bajo el título de proyecto de ley No. 180 de 2021 "Por medio del cual se reglamenta la presentación de la licencia de conducción virtual y se crean otras disposiciones" donde fue asignada a la Comisión Sexta. No obstante, el proyecto fue archivado por tránsito de legislatura conforme a lo establecido en el artículo 190 de la Ley 5ª de 1992.

El 21 de julio de 2022 la iniciativa fue radicada ante el Senado de la República bajo el título de proyecto de ley No. 026 de 2022 "Por medio del cual se reglamenta la presentación de la licencia de conducción virtual y se crean otras disposiciones" y fue asignada a la Comisión Sexta donde, el Honorable Senador Pedro Hernando Flórez radicó informe de ponencia positiva el 16 de junio de 2023, sin embargo no fue posible que el proyecto fuera discutido debido a la finalización de la legislatura y nuevamente fue archivado. En el presente proyecto de ley fueron tenidas en cuenta algunas modificaciones del informe de ponencia presentado en su momento por el senador Flórez.

II. OBJETO DEL PROYECTO

La iniciativa tiene por objeto establecer los lineamientos para la implementación de la licencia de conducción digital en Colombia con el fin de que esta sea utilizada en el territorio nacional y de esta manera reducir las infracciones de tránsito generadas por el incumplimiento del porte físico de este documento.

Artículo 6°. Vigencia. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

Atentamente,

FABIAN DIAZ PLATA
Senador de la República

GOBIERNO DE LA REPUBLICA

Secretaría General (Art. 139 y ss Ley 5ª de 1.992)

El día 25 del mes Julio del año 2023

se radicó en este despacho el proyecto de ley

N° 31 Acto Legislativo N° _____, con todos y

cada uno de los requisitos constitucionales y legales

por: Hs. Fabian Diaz Plata

SECRETARIO GENERAL

III. JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO

Los principios rectores del Código Nacional de Tránsito y Transporte son: seguridad de los usuarios, la movilidad, la calidad, la oportunidad, el cubrimiento, la libertad de acceso, la plena identificación, libre circulación, educación y descentralización. Le corresponde al Ministerio de Transporte como autoridad suprema de tránsito definir, orientar, vigilar e inspeccionar la ejecución de la política nacional en materia de tránsito.

Para los intereses de la presente ley es importante hacer claridad en algunos conceptos fundamentales.

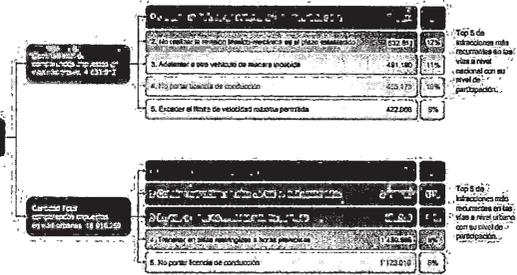
Licencia de conducción¹ Documento público de carácter personal e intransferible expedido por autoridad competente, el cual autoriza a una persona para la conducción de vehículos con validez en todo el territorio nacional.

La presente iniciativa pretende reglamentar y generar disposiciones para la implementación de la licencia de conducción digital para el territorio nacional. Las consideraciones previstas en este proyecto de ley busca facilitar la presentación de la documentación reglamentaria para poder circular por las carreteras nacionales y reducir con ello las infracciones de tránsito generadas por el incumplimiento de la normatividad vigente alrededor de la portabilidad de este documento.

Se presenta esta iniciativa enfocada directamente a la licencia de conducción debido a las reglamentaciones desarrolladas por la Resolución 4170² de 2016 del Ministerio de Transporte.

¹ CONGRESO DE LA REPÚBLICA. Por el cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones. Bogotá, 2002.
² La póliza digital es una nueva presentación del SOAT, en un formato que se puede guardar en dispositivos móviles, como el celular, tabletas o computadores, manteniendo las características de seguridad propias de los documentos electrónicos.

Imagen 1. Ranking de multas a nivel nacional.



Fuente: Federación Colombiana de Municipios.³

Según un informe presentado por la Federación Nacional de Municipios, para el año 2015 se impartieron aproximadamente 23.448.171 multas de tránsito en todo el país, siendo el no porte de la licencia de conducción una de las multas más recurrentes, para este caso, las infracciones cometidas fueron aproximadamente de 1.578.191.

De acuerdo a la Tabla de Autoliquidación de Infracciones de la Secretaría de Movilidad de Bogotá⁴, a partir del 1 de enero de 2023, la tarifa por infracción de conducir un vehículo sin llevar consigo la licencia de conducción es de \$278.600.

VALOR UNIDAD UVT 2023	42.412
En estos casos los vehículos serán inmovilizados	100%
AL INFRACCIÓN PARA CONDUCTORES DE VEHICULO NO AUTOMOTOR O DE TRACCION ANIMAL	CANTIDAD
B. CONDUCTOR DE UN VEHICULO AUTOMOTOR	VALOR UVT
B01 *Conducir un vehículo sin llevar consigo la licencia de conducción.	6,57
B02 *Conducir un vehículo con la licencia de conducción vencida.	6,57
B03 *Sin placas, o sin el permiso vigente expedido por autoridad de tránsito.	6,57
B04 *Con placas adulteradas.	6,57

Fuente: Secretaría de Movilidad de Bogotá

³ FEDERACIÓN COLOMBIANA DE MUNICIPIOS. Transitemos: Un decenio estadístico de las infracciones de tránsito en Colombia. Bogotá, 2015.
⁴ SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE BOGOTÁ. TABLA DE AUTOLIQUIDACIÓN DE INFRACCIONES 2023. Extraído de: https://bogota.gov.co/sites/default/files/inline-files/tabla-de-liquidacion_3.xlsx

La implementación de la licencia de conducción digital permitirá que haya una mayor accesibilidad para la validación de este requisito, evitando la imposición de sanciones a los conductores que, pese a que cuentan con el documento físico, no lo portan al momento de ser requerido por la autoridad de tránsito. A razón de lo anterior se considera indispensable que en la normativa vigente se establezcan las características de la información que debe contener el mismo y la forma en que podrá verificarse. De igual manera ante una sanción, que implique alguna afectación a la licencia física, igualmente sea aplicable a la licencia digital.

Por otra parte, la reglamentación de licencia de conducción digital contribuirá a la reducción de la falsificación de este documento, ya que se implementan mecanismos de seguridad e identificación de última tecnología que dificultan su falsificación. De acuerdo a cifras de la policía nacional, para el primer semestre de 2019 el 77% de los documentos falsos decomisados a conductores, correspondían a licencias de conducción falsas⁵.

La digitalización de documentos a su vez permite que se dé una interoperabilidad de sistemas de información en canales digitales reduciendo los tiempos de consulta, contribuyendo a conservación de la información y actualización continua de la misma, que puede verse representada en la reducción de costos y tiempos administrativos.

EXPERIENCIAS INTERNACIONALES

- a) En Australia, New South Wales anunció en noviembre de 2015 la introducción para 2016 de las licencias de conducir electrónicas en teléfonos inteligentes. El estado de Western Australia anunció un plan para digitalizar las licencias de conducir en abril de 2016. El Ministro de Finanzas, Servicios y Propiedad de NSW, Dominic Perrotet, declaró que las licencias de conducir digitales se lanzarán en el año 2019. Actualmente ya se encuentra implementada la licencia de conducción online en el estado de New South Wales.⁶
- b) En julio de 2017, CONTRAN, el Comité Nacional de Tránsito de Brasil aprobó una propuesta para el lanzamiento de licencias de conducir digitales en 2018⁷.

⁵ EL TIEMPO. Cada día son capturados dos conductores por portar documentos falsos. Extraído de: <https://www.eltiempo.com/justicia/investigacion/panorama-de-conductores-con-licencias-falsas-en-colombia-370590>
⁶ SERVICE NSQ. Replace a NSW driver licence online. Extraído de <https://www.service.nsw.gov.au/transaction/replace-nsw-driver-licence-online>
⁷ BNAMERICAS. Brasil comienza a entregar licencias de conducir digitales. Extraído de <https://www.bnamericas.com/es/noticias/brasil-comienza-a-entregar-licencias-de-conducir-digitales>

- c) En febrero de 2018, la Agencia de Transporte y Seguridad de Finlandia reveló que luego de una prueba exitosa, implementará una licencia de conducir digital gratuita para fines del verano. La aplicación de la DDL no es un reemplazo del documento actual sino un complemento, por ahora⁸.
- d) A partir de 2023, Chile empezará la implementación de la licencia de conducir digital, luego de la ejecución de planes piloto y testeos técnicos al Sistema de Gestión de Licencias del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.⁹

IV. IMPACTO FISCAL

Sobre el contenido y alcance de la previsión del impacto fiscal en los proyectos de ley la Honorable Corte Constitucional ha precisado:

"Las obligaciones previstas en el artículo 7º de la Ley 819/03 constituyen un parámetro de racionalidad legislativa, que está encaminado a cumplir propósitos constitucionalmente valiosos, entre ellos el orden de las finanzas públicas, la estabilidad macroeconómica y la aplicación efectiva de las leyes. Esto último en tanto un estudio previo de la compatibilidad entre el contenido del proyecto de ley y las proyecciones de la política económica, disminuye el margen de incertidumbre respecto de la ejecución material de las provisiones legislativas. El mandato de adecuación entre la justificación de los proyectos de ley y la planeación de la política económica, empero, no puede comprenderse como un requisito de trámite para la aprobación de las iniciativas legislativas, cuyo cumplimiento recaiga exclusivamente en el Congreso. Ello en tanto (i) el Congreso carece de las instancias de evaluación técnica para determinar el impacto fiscal de cada proyecto, la determinación de las fuentes adicionales de financiación y la compatibilidad con el marco fiscal de mediano plazo; y (ii) aceptar una interpretación de esta naturaleza constituiría una carga irrazonable para el Legislador y otorgaría un poder correlativo de veto al Ejecutivo, a través del Ministerio de Hacienda, respecto de la competencia del Congreso para hacer las leyes. Un poder de este carácter, que involucra una barrera en la función constitucional de producción normativa, se muestra incompatible con el balance entre los poderes públicos y el principio democrático. Si se considera dicho mandato como un mecanismo de racionalidad legislativa, su cumplimiento corresponde inicialmente al Ministerio de Hacienda y Crédito Público, una vez el Congreso ha valorado, mediante las herramientas que tiene a su alcance, la compatibilidad entre los gastos que genera la iniciativa legislativa y las proyecciones de la política económica trazada por el Gobierno. Así, si el Ejecutivo considera que

⁸ Finland first to unveil a digital driver's license. Extraído de: <https://yle.fi/a/3-10055628>
⁹ COMISIÓN NACIONAL DE SEGURIDAD DE TRÁNSITO, Chile. Extraído de: <https://licenciadigital.conaset.cl/>

las cámaras han efectuado un análisis de impacto fiscal erróneo, corresponde al citado Ministerio el deber de concurrir al procedimiento legislativo, en aras de ilustrar al Congreso sobre las consecuencias económicas del proyecto. El artículo 7° de la Ley 819/03 no puede interpretarse de modo tal que la falta de concurrencia del Ministerio de Hacienda y Crédito Público dentro del proceso legislativo, afecte la validez constitucional del trámite respectivo.

...Así, pues, el mencionado art. 7° de la Ley 819 de 2003 se erige como una importante herramienta tanto para racionalizar el proceso legislativo como para promover la aplicación y el cumplimiento de las leyes, así como la implementación efectiva de las políticas públicas. Pero ello no significa que pueda interpretarse que este artículo constituye una barrera para que el Congreso ejerza su función legislativa o una carga de trámite que recaiga sobre el legislativo exclusivamente.

...Precisamente, los obstáculos casi insuperables que se generarían para la actividad legislativa del Congreso de la República conducirían a concederle una forma de poder de veto al Ministro de Hacienda sobre las iniciativas de ley en el Parlamento. El Ministerio de Hacienda es quien cuenta con los elementos necesarios para poder efectuar estimativos de los costos fiscales, para establecer de dónde pueden surgir los recursos necesarios para asumir los costos de un proyecto y para determinar la compatibilidad de los proyectos con el Marco Fiscal de Mediano Plazo. A él tendrían que acudir los congresistas o las bancadas que quieren presentar un proyecto de ley que implique gastos. De esta manera, el Ministerio decidiría qué peticiones atiende y el orden de prioridad para hacerlo. Con ello adquiriría el poder de determinar la agenda legislativa, en desmedro de la autonomía del Congreso.¹⁰

¹⁰ Corte Constitucional Sentencia C-315/08

V. CAUSALES DE IMPEDIMENTO

Conforme al artículo 3 de la ley 2003 de 2019, que modificó el artículo 291 de la ley 5 de 1992, este proyecto de ley reúne las condiciones del literal a y b, de las circunstancias en las cuales es inexistente el conflicto de intereses del artículo 286 de la ley 5 de 1992, toda vez que es un Proyecto de Ley de interés general, que puede coincidir o fusionarse con los intereses de los electores.

Atentamente,



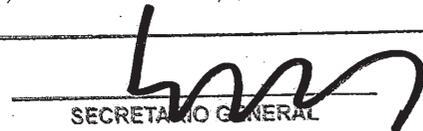
FABIAN DIAZ PLATA
Senador de la República

SENADO DE LA REPÚBLICA

Secretaría General (Art. 139 y ss Ley 5ª de 1.992)

El día 25 del mes Julio del año 2023

se radicó en este despacho el proyecto de ley N° 31 Acto Legislativo N° _____, con todos y cada uno de los requisitos constitucionales y legales por: Hs. Fabian Diaz Plata



SECRETARIO GENERAL

SECCIÓN DE LEYES

SENADO DE LA REPÚBLICA – SECRETARÍA GENERAL – TRAMITACIÓN LEYES

Bogotá D.C., 25 de Julio de 2023

Señor Presidente:

Con el fin de repartir el Proyecto de Ley No.031/23 Senado "POR MEDIO DE LA CUAL SE REGLAMENTA LA PRESENTACIÓN DE LA LICENCIA DE CONDUCCIÓN DIGITAL Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES", me permito remitir a su despacho el expediente de la mencionada iniciativa, presentada el día de hoy ante la Secretaría General del Senado de la República por el Honorable Senador FABIAN DIAZ PLATA. La materia de que trata el mencionado Proyecto de Ley es competencia de la Comisión **SEXTA** Constitucional Permanente del Senado de la República, de conformidad con las disposiciones Constitucionales y Legales.

GREGORIO ELJACH PACHECO
Secretario General

PRESIDENCIA DEL H. SENADO DE LA REPÚBLICA – JULIO 25 DE 2023

De conformidad con el informe de Secretaria General, dese por repartido el precitado Proyecto de Ley a la Comisión **SEXTA** Constitucional y envíese copia del mismo a la Imprenta Nacional para que sea publicado en la Gaceta del Congreso.

CÚMPLASE

EL PRESIDENTE DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA

IVÁN LEONIDAS NAME VÁSQUEZ

SECRETARIO GENERAL DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA

GREGORIO ELJACH PACHECO

PROYECTO DE LEY NÚMERO 32 DE 2023 SENADO

por medio de la cual se establecen las pautas para la implementación y operación del sistema de bicicletas públicas y se dictan otras disposiciones.

Bogotá D.C., 25 de julio de 2023

Señor GREGORIO ELJACH PACHECO Secretario General Senado de la República

Ref. Presentación Proyecto de Ley "Por medio de la cual se establecen las pautas para la implementación y operación del Sistema de Bicicletas Públicas y se dictan otras disposiciones"

Conforme con lo previsto en los artículos 139, 140 y siguientes de la Ley 5ª de 1992, presentamos a consideración del Congreso de la República el Proyecto de Ley "Por medio de la cual se establecen las pautas para la implementación y operación del Sistema de Bicicletas Públicas y se dictan otras disposiciones".

Por tal motivo, se anexa el documento original y en digital una copia en formato PDF firmado y una copia en formato digital Word sin firmas.

Atentamente,

FABIAN DIAZ PLATA Senador de la República (Art. 139 y ss Ley 5ª de 1.992)

El día 25 del mes Julio del año 2023 se radicó en este despacho el proyecto de ley N° 032 Acto Legislativo N° con todos y cada uno de los requisitos constitucionales y legales por: HS Fabian Diaz Plata

PROYECTO DE LEY DE 2023 SENADO

"POR MEDIO DE LA CUAL SE ESTABLECEN LAS PAUTAS PARA LA IMPLEMENTACIÓN Y OPERACIÓN DEL SISTEMA DE BICICLETAS PÚBLICAS Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1º. Objeto. La presente ley tiene por objeto establecer los lineamientos generales para la formulación de la política pública sobre el Sistema de Bicicletas Públicas (SBP), para incentivar la movilidad activa, disminuir las emisiones de CO2 y mejorar la salud pública.

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

-Bicicleta: Vehículo no motorizado de dos (2) o más ruedas en línea, el cual se desplaza por el esfuerzo de su conductor accionando por medio de pedales.

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

-Bicicleta Pública: Bicicleta de construcción robusta para el transporte continuo de usuarios, que cuenta con graduación a la altura del asiento, luces reflectivas delanteras, trasera y laterales, protección anti-salpicaduras (guardabarros y/o tapa cadenas) así como, la protección para los frenos, la cadena y los radios de la rueda. Adicionalmente, puede tener: canasto o parrilla para portar objetos, la inclusión de anuncios comerciales del SBP, identificación por medio de un tag o etiqueta de identificación por Radio Frecuencia (RFID, por su sigla en inglés), sistemas de fijación no convencionales y sistema de posicionamiento global GPS para evitar el hurto.

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

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

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

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

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

-Transporte Sostenible: Conjunto de procesos que tienen como finalidad el desplazamiento y comunicación, que logra una mejor integración de la economía

y responde a la necesidad de movilidad respetando el medio ambiente y mejorando la equidad social, la salud, y la resiliencia de las ciudades.

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

-Movilidad Activa: Es la capacidad que tienen las personas para desplazarse de un lugar a otro, ya sea caminando o usando cualquier vehículo que requiera el uso de la energía de una persona para su funcionamiento. Asimismo, para las personas con algún tipo de discapacidad, incluye aquellos modos de transporte que usan algún artefacto mecánico o asistido para suplirla.

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

- Accesibilidad. Garantizar a todo ciudadano, independientemente de sus limitaciones físicas y cognitivas, el uso de los Sistemas de Bicicletas Públicas y toda su infraestructura.
-Corresponsabilidad. Promover acciones conjuntas entre el Estado, las entidades territoriales, ciclistas y usuarios de otros medios de transporte, con el fin de asumir una corresponsabilidad en torno al uso de los SBP y mejorar la movilidad.
-Crecimiento Sostenible. Garantizar que a través del uso de la bicicleta exista una relación recíproca con el desarrollo, el mejoramiento de la movilidad, la estructura económica de las entidades territoriales, el fomento de la salud pública y el cuidado del medio ambiente.
-Igualdad. Dentro de los SBP todos sus usuarios contarán con los mismos derechos y obligaciones.
-Integración multimodal. Promover la articulación entre todos los medios de transporte público disponibles en la ciudad, facilitando el acceso, la cobertura y la complementariedad de los ciclistas en la movilidad urbana activa.
-Asequibilidad. Garantizar a todos los ciudadanos la posibilidad de contar con los medios para elegir la bicicleta como medio de transporte.
-Participación. Reconocer a los usuarios de los SBP como actores activos en el mejoramiento de la movilidad territorial y el fomento del uso de la bicicleta como medio de transporte público.

- **Planificación.** Acompañar en el marco de la Política Nacional de Movilidad Urbana y Regional a las entidades territoriales en los procesos de planeación, implementación, organización y evaluación de los SBP.
- **Transversalidad y concurrencia.** Implementar en forma conjunta y articulada entre las entidades de carácter Nacional, Departamental y Local, los Sistemas de Bicicletas Públicos, aportando a estos en el marco de sus respectivas competencias, y garantizando el compromiso de todos los sectores administrativos de gobierno, de manera que el uso de la bicicleta y la movilidad activa sean desarrollados tal y como se expone en la Política Nacional de Movilidad Urbana y Regional.

Artículo 4° Lineamientos de Implementación. Las entidades territoriales podrán desplegar las acciones que se requieran para la implementación del Sistema de Bicicletas Público, observando los siguientes lineamientos:

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

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

Parágrafo 1°. Para cumplir lo contemplado en este artículo, las Secretarías de Tránsito y Transporte, Movilidad o quién haga sus veces, deberán llevar a cabo de forma detallada y rigurosa, el estudio técnico, económico y jurídico que demuestre la viabilidad requerida para la implementación del SBP.

Parágrafo Transitorio. Las entidades territoriales que ya cuenten con un Sistema de Bicicletas Públicas, deberán en un término no superior a 6 meses

- c. Realizarán anualmente estudios de demanda, con el fin de determinar el comportamiento de la misma y aumentar el número de bicicletas en cada ciclo parqueadero de acuerdo a las necesidades que dicte este estudio.
- d. Verificarán de manera periódica el estado de las ciclorrutas y de las bicicletas para garantizar el adecuado funcionamiento del sistema.
- e. Generarán la interconexión entre las ciclorrutas con instituciones públicas como universidades, instituciones educativas, museos, bibliotecas, hospitales, alcaldías municipales, estaciones de los sistemas integrados de transporte.
- f. Realizarán campañas pedagógicas sobre el cuidado del medio ambiente y el cuidado de lo público a fin de velar por el buen estado de las bicicletas prestadas a la ciudadanía, sobre el Sistema de Bicicletas Públicas y el comportamiento vial.
- g. Realizarán las respectivas actividades de seguimiento, control y vigilancia del SBP.

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

- a. Red de ciclo parqueaderos en el área de cobertura.
- b. Articulación del SBP con los demás sistemas de transporte público.
- c. Ciclo parqueaderos señalizados, seguros, visibles y accesibles.
- d. Sistema de identificación y afiliación de usuarios.
- e. Sistema de monitoreo integrado a la red de la Policía Nacional.
- f. Bicicletas durables, atractivas y utilitarias.
- g. Señalización adecuada en las ciclorrutas.
- h. Elementos de seguridad para los usuarios.
- i. Mecanismos de información para la movilidad al ciudadano, que permita registrar al usuario y ofrecer información en tiempo real del SBP.

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

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

El registro y afiliación por parte de los bicisuarios al Sistema de Bicicletas

adaptar esta ley al sistema que opera en la respectiva entidad territorial.

Artículo 6° Regulación. De manera armónica y respetando la descentralización y la autonomía territorial, el Ministerio de Transporte en conjunto con el Departamento Nacional de Planeación (DNP), brindarán el apoyo técnico a las entidades territoriales en un plazo no mayor a un año (1), posterior a la fecha de promulgación de la presente ley, para establecer los lineamientos por los cuales se regirá la implementación del SBP en los municipios mencionados en el artículo 5° de la presente ley.

De igual forma, definirán las pautas para la realización de los estudios técnicos requeridos, de acuerdo con lo establecido en la Política Nacional de Movilidad Urbana y Regional o el instrumento que haga sus veces.

Artículo 7° Financiación del SBP. La financiación del Sistema de Bicicletas Públicas será acorde con los recursos de cada entidad territorial, igualmente podrá recibir donaciones y aportes del sector privado.

Con el fin de garantizar su sustentabilidad, estos sistemas podrán ser operados por entidades y/o empresas públicas, privadas y/o de economía mixta.

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

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

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

- a. Garantizarán la existencia de ciclorrutas en el Plan de Movilidad Municipal, propendiendo por un aumento gradual acorde a los estudios técnicos y realidades de cada ente territorial.
- b. Integrarán el SBP al Plan de Movilidad Municipal.

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

Artículo 11° Vigencia. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

Atentamente,



FABIAN DIAZ PLATA
Senador de la República

ESTADO DE LA REPUBLICA
Secretaría General (Art. 139 y ss Ley 5ª de 1.992)

El día 25 del mes Julio del año _____

se radicó en este despacho el proyecto de ley N° 32 Acto Legislativo N° _____, con todos y cada uno de los requisitos constitucionales y legales por:



SECRETARIO GENERAL

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

PROYECTO DE LEY _____ DE 2023 SENADO

"POR MEDIO DE LA CUAL SE ESTABLECEN LAS PAUTAS PARA LA IMPLEMENTACIÓN Y OPERACIÓN DEL SISTEMA DE BICICLETAS PÚBLICAS Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"

La presente exposición de motivos está compuesta por 6 apartes:

- I. Antecedentes del proyecto
- II. Objeto del proyecto
- III. Justificación del proyecto
- IV. Constitucionalidad y legalidad
- V. Impacto fiscal
- VI. Causales de impedimento

I. ANTECEDENTES DEL PROYECTO

Esta iniciativa fue radicada por primera vez en la Cámara de Representantes el 20 de julio de 2020. No obstante, a pesar de que fue radicado el informe de ponencia para segundo debate, el proyecto fue archivado por tránsito de legislatura conforme a lo establecido en el artículo 190 de la Ley 5ª de 1992.

El 21 de julio de 2022 la iniciativa fue radicada ante el Senado de la República bajo el título de proyecto de ley No. 018 de 2022 "Por medio de la cual se establecen las pautas para la implementación del Sistema de Bicicletas Público y se dictan otras disposiciones" y fue remitida a la Comisión Sexta donde el Honorable Senador Guido Echeverry Piedrahíta fue designado como ponente para primer debate. Sin embargo, no fue posible que el proyecto fuera discutido debido a la finalización de la legislatura y nuevamente fue archivado. En el presente proyecto de ley fueron tenidas en cuenta algunas modificaciones del informe de ponencia presentado en su momento por el senador Echeverry.

II. OBJETO DEL PROYECTO

La presente ley tiene por objeto establecer los lineamientos generales para la formulación de la política pública sobre el Sistema de Bicicletas Públicas (SBP), para incentivar la movilidad activa, disminuir las emisiones de CO2 y mejorar la salud pública.

III. JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO

El proyecto se encuentra encaminado a crear una política de movilidad ciclista eficiente en el territorio nacional, ya que se considera necesario que este tipo de iniciativas reciban una fuerte inversión por parte del gobierno, toda vez que, de acuerdo con estudios de movilidad realizados en Bogotá en el año 2018, más de 835.000 personas se movilizan en bicicleta a diario, así como otras ciudades y municipios, que luego de la pandemia por COVID-19 incentivaron el uso de medios de transporte alternativos a los masivos.

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

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

Y no solo la salud de los ciclistas mejora cuando las ciudades promuevan las bicicletas como medio de transporte. La potencia del pedal produce cero emisiones de carbono, un gran beneficio para el medio ambiente. Las cifras de las Naciones Unidas predicen que la población mundial llegará a 9,7 mil millones para el año 2050, y el 68 % de las personas habitarán en las ciudades¹.

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

¹ Naciones Unidas. La población mundial llegará a 8000 millones en 2022. Extraído de: <https://www.un.org/es/desa-es/la-poblaci%C3%B3n-mundial-llegar%C3%A1-8000-millones-en-2022#:~:text=Las%20C3%BAltimas%20proyecciones%20de%20las,y%209700%20millones%20en%202050.>

transporte público a un sistema de transporte que contribuya a la movilidad compatible con el clima a nivel mundial.²

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

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

	OBJETIVO INCONDICIONAL	OBJETIVO CONDICIONAL
COLOMBIA	Reducir emisiones en un 20% con respecto al escenario sin cambios para el 2030.	Podría aumentar la ambición de una reducción del 20% con respecto al escenario sin cambios al 30% para el 2030 (sujeto al apoyo internacional).
MÉXICO	Reducir las emisiones combinadas de GEI y carbono negro en un 25% con respecto al escenario sin cambios en el 2030.	Reducción del 40% de las emisiones de GEI y carbono negro para el 2030 (condicionado al acceso a recursos financieros y transferencia de tecnología).
CHILE	Reducción del 30% de la intensidad de emisión del PIB por debajo de los niveles de 2007 para 2030 (excluyendo LULUCF).	Reducción del 35-45% de la intensidad de emisión del PIB por debajo de los niveles de 2007 para el 2030 (meta que depende del apoyo financiero internacional).
BRASIL	Se compromete a reducir las emisiones en un 37% para 2025 y un 49% para 2030 en comparación con los niveles de 2014.	El país recibe con agrado el apoyo de los países desarrollados con miras a generar beneficios nacionales.

Fuente: United Nations Framework Convention on Climate Change (UNFCCC), *ClimateScope*³

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

² BancoMundial(2017). Movilidad. Extraído de: www.bancomundial.org/es/results/2017/12/01/mobility

³El Dialogo y UNFCCC. CARGANDO EL FUTURO: El crecimiento de los mercados de autos y autobuses eléctricos en las ciudades de América Latina. Extraído de: [chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://www.thedialogue.org/wp-content/uploads/2018/09/CARGANDO-EL-FUTURO.pdf](https://www.thedialogue.org/wp-content/uploads/2018/09/CARGANDO-EL-FUTURO.pdf)

venir en un sistema de corresponsabilidad entre el Estado, la sociedad, la familia y el ciudadano.

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

Tabla 1. Principales acciones que permitirán cumplir las metas de reducción de emisiones

Sector	Principales oportunidades de mitigación
Agrícola, Forestal y Cambios de Uso del Suelo	<ul style="list-style-type: none"> • Reducción de la deforestación • Plantaciones forestales comerciales y sistemas agroforestales • Restauración ecológica (restauración, rehabilitación y recuperación) • Sistemas agroforestales con alto potencial de captura de carbono • Mejores prácticas de fertilización (cultivos de papa y arroz) • Ganadería sostenible (sistemas silvopastorales intensivos, pastoreo racional) • Modelos más eficientes de uso del suelo; Ordenamiento territorial
Energía	<ul style="list-style-type: none"> • Eficiencia energética en sectores de demanda, transformación y producción • Sistemas de redes inteligentes • Portafolio de energías renovables • Esquemas de generación con fuentes no convencionales y sistemas híbridos más estrategias de eficiencia energética para Zonas No Interconectadas • Reducción de pérdidas de transporte de energía • Participación de demanda mediante esquemas de precios y de incentivos • Captura y almacenamiento de carbono
Industria	<ul style="list-style-type: none"> • Eficiencia energética (hornos, hornos, motores) • Sustitución de carbón por biomasa y en general introducción de combustibles de menos carbono intensidad • Desarrollos tecnológicos en los procesos productivos
Transporte	<ul style="list-style-type: none"> • Renovación de la flota • Vehículos eléctricos; Uso de combustibles de menor carbono intensidad • Promoción del transporte público; Sistemas públicos de bicicletas Desincentivos al uso del transporte privado; Cobres por congestión • Transporte multimodal (Tunel y Néneo) • Optimización transporte carga
Vivienda	<ul style="list-style-type: none"> • Eficiencia energética e introducción de energéticos más limpios (sustitución de bombillos incandescentes; mejora en eficiencia de otros acondicionadores y asutias a gas natural; reemplazo y duración de nevaas; uso de energía solar) • Renovación de vivienda • Materiales y mejores técnicas de diseño y construcción • Ciudadés sostenibles
Residuos	<ul style="list-style-type: none"> • Aprovechamiento de residuos sólidos (compostaje) • Captura y quema de metano en rellenos sanitarios • Captura y quema de metano en plantas de tratamiento de aguas residuales domésticas e industriales

Fuente: Ministerio de Relaciones Exteriores⁴

⁴ Ministerio de Relaciones Exteriores. Colombia se compromete a reducir el 20% de sus emisiones de gases de efecto invernadero para el año 2030. Extraído de: <https://www.cancilleria.gov.co/newsroom/news/colombia-compromete-reducir-20-emisiones-gases-efecto-invernadero-ano-2030>

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

Sumado a lo anterior, Colombia ha tomado participación en varios eventos y acuerdos internacionales encaminados a lograr avances importantes en temas ambientales, sociales y económicos, en los cuales se destacan la Agenda 2030 (2015) y la Nueva Agenda Urbana (2016). Con respecto a la Agenda 2030, esta se logró gracias al apoyo de numerosos países, organizaciones internacionales y actores no gubernamentales, gracias al cual se consolidó un documento con 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible encaminados hacia la sostenibilidad económica, social y ambiental de los países miembros. Colombia bajo este compromiso internacional se planteó como una de las metas al 2030 reducir las emisiones totales de efecto invernadero en un 20%⁵. En cuanto a la Nueva Agenda Urbana, celebrada en Quito, Ecuador, como parte de la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre Vivienda y Desarrollo Urbano Sostenible, Hábitat III, esta se centra en discutir y establecer compromisos sólidos que permitan avanzar a las ciudades en bienestar social, protección medioambiental y crecimiento económico, como resultado de la preocupación por la gran migración hacia las ciudades, se calcula que para el año 2050 dos tercios de la humanidad vivirán en zonas urbanas, lo que representa un gran desafío para la sostenibilidad social, económica y ambiental de las mismas. Para el caso colombiano, según el Ministerio de Ambiente, al día de hoy, cerca del 76% de la población vive en zonas urbanas y demanda más del 75% de los recursos⁶.

IV. CONSTITUCIONALIDAD Y LEGALIDAD
CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE COLOMBIA

Artículo 79. Todas las personas tienen derecho a gozar de un ambiente sano. La ley garantizará la participación de la comunidad en las decisiones que puedan afectarlo.

Es deber del Estado proteger la diversidad e integridad del ambiente, conservar las

⁵ Departamento Nacional de Planeación (2018). CONPES 3918. Recuperado el 25/01/2019. [En línea] <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ/C3/B3micos/3918.pdf>.

⁶ Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible. Con la Nueva Agenda Urbana Colombia se encamina hacia el desarrollo sostenible de sus ciudades. Recuperado el 25/01/2019. [En línea] <https://www.minambiente.gov.co/asuntos-ambientales-sectorial-y-urbana/con-la-nueva-agenda-urbana-colombia-se-encamina-hacia-el-desarrollo-sostenible-de-sus-ciudades/>

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

“La Constitución Política de 1991 no encargó el deber de conservación y preservación del medio ambiente a una sola autoridad pública, sino que comprometió a todas las instancias de poder en la ejecución de políticas de defensa del patrimonio ecológico. La política ambiental ha de ser una política integrada institucionalmente y coordinada desde el nivel central de la Administración. La eficacia en la preservación de los recursos naturales debe alcanzarse mediante la coordinación de los esfuerzos de las distintas instancias territoriales, por lo que se requiere de la existencia de un nivel central de decisión que coordine las instancias locales a efectos de lograr una política ambiental homogénea y coherente en el nivel nacional. El artículo 80 constitucional establece que la planificación de la política ambiental corresponde al Estado, lo que impone, de suyo, la existencia de un ente de coordinación que diseñe los lineamientos básicos y los canales de cooperación entre las diferentes autoridades estatales que funcionan descentralizada o desconcentradamente. El carácter nacional de la política del medio ambiente es fundamento para considerar que la misma debe coordinarse desde los niveles centrales de la administración. Asimismo, el hecho de que los Estados sean los sujetos internacionalmente responsables por el cumplimiento de los compromisos ambientales exige la adopción de políticas domésticas coherentes, cuya unidad se refleje fuera de las fronteras nacionales. Esta coherencia solo se garantiza mediante la dirección y coordinación de la política ambiental por parte de la autoridad central, pues, tal como lo indica el artículo 226 de la Constitución Política, la función de promover las relaciones internacionales ecológicas está en cabeza del Estado, sobre las bases de la equidad, la reciprocidad y la conveniencia nacional”⁹

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

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

“El control ambiental ha sido entendido como la inspección, la vigilancia y la aplicación de las medidas técnicas y legales necesarias para evitar o disminuir cualquier tipo de afección al ambiente producto de las actividades humanas o desastres naturales, entendiendo que un impacto se produce por cualquier alteración en el medio biótico, abiótico socioeconómico, ya sea adversa o

⁹ Sentencia 462/08

áreas de especial importancia ecológica y fomentar la educación para el logro de estos fines.

PRINCIPIO DE PROGRESIVIDAD EN MATERIA DE PROTECCIÓN AL MEDIO AMBIENTE

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

“El mandato de progresividad tiene dos contenidos complementarios, por un lado, el reconocimiento de que la satisfacción plena de los derechos establecidos en el pacto supone una cierta gradualidad; y por otra, también implica un sentido de progreso, consistente en la obligación estatal de mejorar las condiciones de goce y ejercicio de los derechos económicos, sociales y culturales. Así, una vez alcanzado indeterminado nivel de protección “la amplia libertad de configuración del legislador en materia de derechos sociales se ve restringida, al menos en un aspecto: todo retroceso frente al nivel de protección alcanzado es constitucionalmente problemático puesto que precisamente contradice el mandato de progresividad”, lo cual no solo es aplicable respecto a la actividad del Legislador sino también respecto a la actuación de la Administración en el diseño y ejecución de políticas públicas en materia de derechos económicos sociales y culturales al igual que cualquier rama de los poderes públicos con competencias en la materia”⁷

PROTECCIÓN DE LA NATURALEZA

Perspectivas en que se concreta:

“La legislación expedida y la jurisprudencia constitucional vertida sobre la defensa al medio natural y el entorno ecológico han partido de un desarrollo histórico y líneas de pensamiento que han desembocado en la existencia de diversos enfoques jurídicos que vienen a concretarse en visiones: i) antropocéntricas, ii) biométricas y iii) ecocéntricas, entre otras”⁸

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

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

⁷ Sentencia C-443/09

⁸ Sentencia C-449/15

beneficiosa, total o parcial, siempre que pueda ser atribuido al desarrollo de una obra, actividad o hecho de la naturaleza”¹⁰.

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

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

Artículo 78.

La ley regulará el control de calidad de bienes y servicios ofrecidos y prestados a la comunidad, así como la información que debe suministrarse al público en su comercialización. Serán responsables, de acuerdo con la ley, quienes en la producción y en la comercialización de bienes y servicios, atenten contra la salud, la seguridad y el adecuado aprovisionamiento a consumidores y usuarios. El Estado garantizará la participación de las organizaciones de consumidores y usuarios en el estudio de las disposiciones que les conciernen. Para gozar de este derecho las organizaciones deben ser representativas y observar procedimientos democráticos internos.¹¹

Podemos evidenciar que es obligación constitucional del estado garantizar la óptima calidad de la prestación de los servicios, conforme a políticas públicas que el mismo deba estructurar y más procura y garantía de un ambiente sano y la protección de los bienes de interés públicos como son los recursos naturales.

Sentencia C-293 abril 23 de 2002 Expediente D-3748

Los principios generales que deben guiar la política ambiental, corresponden a las autoridades ambientales en correlación directa con las obligaciones estatales, pues estas están enfocadas al principio de precaución, conforme al cual existe un peligro latente grave e irreversible al ambiente, el número de emisiones de CO2 emitidas en las ciudades atentan directamente con el bienestar de las población, por eso

¹⁰ Sentencia T-227/17.

¹¹ Artículo 78 Constitución Política

<p><i>corresponde a las entidades gubernamentales adoptar medidas eficaces para evitar la degradación del medio ambiente</i></p> <p style="text-align: center;">MARCO LEGAL</p> <p>LEY 105 DE 1993</p> <p>"Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones."</p> <p>En su artículo segundo, la presente ley se refiere a los principios fundamentales del transporte público argumentando el transporte público es una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas por medio de vehículos apropiados a cada una de las infraestructuras del sector, en condiciones de libertad, de acceso, calidad y seguridad de los usuarios, sujeto a una contraprestación económica y se regirá por los siguientes principios:</p> <ul style="list-style-type: none"> • DEL ACCESO AL TRANSPORTE: <p>El cual implica:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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. d. Que el diseño de la infraestructura de transporte, así como en la provisión de los servicios de transporte público de pasajeros, las autoridades competentes promuevan el establecimiento de las condiciones para su uso por los discapacitados físicos, sensoriales y psíquicos. <ul style="list-style-type: none"> • EL CARÁCTER DEL SERVICIO PÚBLICO DEL TRANSPORTE: <p>La operación del transporte público en Colombia es un servicio público bajo la regulación del Estado, quien ejercerá el control y la vigilancia necesarios para su adecuada prestación en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • DEL TRANSPORTE INTERMODAL: <p>Las autoridades competentes promoverán el mejor comportamiento intermodal, favoreciendo la sana competencia entre modos de transporte, así como su adecuada complementación.</p> <p>LEY 336 DE 1996. "ESTATUTO GENERAL DE TRANSPORTE"</p> <p>La presente ley tiene por objeto unificar los principios y los criterios que servirán de fundamento para la regulación y reglamentación del transporte público aéreo, marítimo, fluvial, férreo, masivo y terrestre y su operación en el territorio nacional, de conformidad con la Ley 105 de 1993, y con las normas que la modifiquen o sustituyan.</p> <p>En su artículo cuarto fundamentan: "El transporte gozará de la especial protección estatal y estará sometido a las condiciones y beneficios establecidos por las disposiciones reguladoras de la materia, las que se incluirán en el Plan Nacional de Desarrollo, y como servicio público continuará bajo la dirección, regulación y control del Estado, sin perjuicio de que su prestación pueda serle encomendada a los particulares". Correlativamente en la presente ley en su artículo quinto: El carácter de servicio público esencial bajo la regulación del Estado que la ley le otorga a la operación de las empresas de transporte público, implica la prelación del interés general sobre el particular, especialmente en cuanto a la garantía de la prestación del servicio y a la protección de los usuarios, conforme a los derechos y obligaciones que señale el reglamento para cada modo(...)".</p> <p>LEY 769 DE 2002. "Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones".</p> <p>El articulado del presente Código rige en todo el territorio nacional y regulan la circulación de los peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito, y vehículos por las vías públicas o privadas que están abiertas al público, o en las vías privadas, que internamente circulan vehículos; así como la actuación y procedimientos de las autoridades de tránsito.</p> <p>En su artículo sesenta y ocho nos enuncian la utilización de los carriles. Los vehículos transitan de la siguiente forma:</p> <p>"Parágrafo 1°. Sin perjuicio de las normas que sobre el particular se establecen en este código, las bicicletas, motocicletas, motociclos, mototriciclos y vehículos de tracción animal e impulsión humana, tramitarán de acuerdo con las reglas que en cada caso dicte la autoridad de tránsito competente. En todo caso, estará prohibido transitar por los andenes o aceras, o puentes de uso exclusivo para los peatones.</p>
<p><i>Parágrafo 2°. Se prohíbe el tránsito de motocicletas y motociclos por las ciclorrutas o ciclo vías. En caso de infracción se procederá a la inmovilización".</i></p> <p>CAPÍTULO V</p> <p>CICLISTAS Y MOTOCICLISTAS</p> <p>En el artículo noventa y cuatro se enuncian las Normas generales para bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos. Los conductores de bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos, estarán sujetos a las siguientes normas:</p> <p>Deben transitar por la derecha de las vías a distancia no mayor de un (1) metro de la acera u orilla y nunca utilizar las vías exclusivas para servicio público colectivo.</p> <p>Los conductores de estos tipos de vehículos y sus acompañantes deben vestir chalecos o chaquetas reflectivas de identificación que deben ser visibles cuando se conduzca entre las 18:00 y las 6:00 horas del día siguiente, y siempre que la visibilidad sea escasa.</p> <p>Los conductores que transiten en grupo lo harán uno detrás de otro.</p> <p>No deben sujetarse de otro vehículo o viajar cerca de otro carruaje de mayor tamaño que lo oculte de la vista de los conductores que transiten en sentido contrario.</p> <p>No deben transitar sobre las aceras, lugares destinados al tránsito de peatones y por aquellas vías en donde las autoridades competentes lo prohíban. Deben conducir en las vías públicas permitidas o, donde existan, en aquellas especialmente diseñadas para ello.</p> <p>Deben respetar las señales, normas de tránsito y límites de velocidad.</p> <p>No deben adelantar a otros vehículos por la derecha o entre vehículos que transiten por sus respectivos carriles. Siempre utilizarán el carril libre a la izquierda del vehículo para sobrepasar.</p> <p>Deben usar las señales manuales detalladas en el artículo sesenta y nueve de la presente ley.</p> <p>Los conductores y los acompañantes cuando hubiere, deberán utilizar casco de seguridad, de acuerdo como fije el Ministerio de Transporte.</p> <p>La no utilización del casco de seguridad cuando corresponda, dará lugar a la inmovilización del vehículo.</p> <p>LEY 1083 DE 2006. "Por medio de la cual se establecen algunas normas sobre planeación urbana sostenible y se dictan otras disposiciones".</p>	<p>Esta ley es promulgada con el fin de dar prelación a la movilización en modos alternativos de transporte, entendiendo por estos el desplazamiento peatonal, en bicicleta o en otros medios no contaminantes, así como los sistemas de transporte público que funcionen con combustibles limpios, los municipios y distritos que deben adoptar Planes de Ordenamiento Territorial en los términos del literal a) del artículo 9° de la Ley 388 de 1997, formularán y adoptarán Planes de Movilidad según los parámetros de que trata la presente ley.</p> <p>Su primer artículo es establecido con el fin de dar prelación a la movilización en modos alternativos de transporte, entendiendo por estos el desplazamiento peatonal, en bicicleta o en otros medios no contaminantes, así como los sistemas de transporte público que funcionen con combustibles limpios, los municipios y distritos que deben adoptar Planes de Ordenamiento Territorial en los términos del literal a) del artículo 9° de la Ley 388 de 1997, formularán y adoptarán Planes de Movilidad según los parámetros de que trata la presente ley.</p> <p>LEY 1811 DE 2016. "Por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el Código Nacional de Tránsito".</p> <p>La presente ley tiene por objeto incentivar el uso de la bicicleta como medio principal de transporte en todo el territorio nacional; incrementar el número de viajes en bicicleta, avanzar en la mitigación del impacto ambiental que produce el tránsito automotor y mejorar la movilidad urbana.</p> <p>En su artículo primero nos enuncia el objeto de la presente ley que es incentivar el uso de la bicicleta como medio principal de transporte en todo el territorio nacional; incrementar el número de viajes en bicicleta, avanzar en la mitigación del impacto ambiental que produce el tránsito automotor y mejorar la movilidad urbana.</p> <p>Continuando con el artículo cuarto frente al uso de bicicletas dentro de los SITM, SITP, SETP y SITR. Los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, Sistemas Integrados de Transporte Público, Sistemas Estratégicos de Transporte Público y Sistemas Integrados de Transporte Regional, establecerán esquemas de estacionamientos adecuados, seguros y ajustados periódicamente a la demanda de bicicletas para que les permitan a los usuarios ingresar o conectar con diferentes sistemas de transporte.</p> <p>Artículo 9°. Normas específicas para bicicletas y triciclos. El artículo 95 de la Ley 769 de 2002 quedará así:</p> <p><i>Artículo 95. Normas específicas para bicicletas y triciclos. Las bicicletas y triciclos se sujetarán a las siguientes normas específicas:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Debe transitar ocupando un carril, observando lo dispuesto en los artículos 60 y 68 del presente código.

2. Los conductores que transiten en grupo deberán ocupar un carril y nunca podrán utilizar las vías exclusivas para servicio público colectivo.
3. Los conductores podrán compartir espacios garantizando la prioridad de estos en el entorno vial.
4. No podrán llevar acompañante excepto mediante el uso de dispositivos diseñados especialmente para él o transportar objetos que disminuyan la visibilidad o que impida un tránsito seguro.
5. Cuando circulen en horas nocturnas, deben llevar dispositivos en la parte delantera que proyecten luz blanca, y en la parte trasera que refleje luz roja.

Conveniencia Social y Económica

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

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

Lo anterior a través de Sistemas de Bicicletas Públicas (SBP) los cuales pueden definirse como un sistema que "permite tomar y retornar bicicletas en cualquiera de las estaciones, las cuales están ubicadas dentro de un perímetro determinado y a una distancia relativamente corta entre ellas (400 a 600 metros). Las bicicletas están a disposición, para abonados permanentes o temporales, la mayor parte del día y del año, e incluso las hay hasta 24 horas todo el año. Por lo general, se permite su uso gratuito 30 o 45 minutos para lograr un alto número de viajes de proximidad. Se han consolidado como un instrumento efectivo de fomento del uso diario de la bicicleta para nuevos usuarios de la misma"¹².

¹² Montezuma, R. (2015). Sistemas Públicos de Bicicletas para América Latina. Guía práctica para Implementación. Bogotá: CAF; Fundación Ciudad Humana. Extraído de: <http://socioteca.caf.com/handle/123456789/745>

- Logística de redistribución: reposicionar o balancear el sistema por medio de la reubicación de bicicletas.
- Infraestructura y sistema de mantenimiento.
- Financiamiento,¹⁴



15

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

¿Por qué es necesario?

Mejora de la Movilidad Urbana

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

¹⁴ Ibidem.
¹⁵ Montezuma, R., P. 11, 2015

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

¿Qué es un Sistema de Bicicletas Públicas?

Es un nuevo sistema de movilidad pública, que involucra el autoservicio, se basa en el préstamo o alquiler temporal de bicicletas, por lo general por medios automatizados, aunque también existen medios manuales, para facilitar el uso urbano de este vehículo. Se trata ante todo de un sistema público para fomentar el uso urbano de la bicicleta en viajes de corta distancia y duración (por lo general alrededor de 30 minutos), entre personas previamente inscritas e identificadas, quienes para el uso de la cicla deben tomarla en una estación preestablecida y retornarla después de su uso a la misma o a otra estación, todo dentro de un área de funcionamiento del sistema.¹³

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

Los principales componentes de un SBP son un complejo conjunto compuesto por:

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

¹³ Montezuma, R. 2015, p. 10

Según un nuevo estudio de INRIX, empresa especialista en el sector transporte, a 2018 los bogotanos padecieron los peores embotellamientos a nivel latinoamericano y a nivel mundial, según muestra la siguiente imagen¹⁶, los bogotanos desperdiciaron en promedio 11 días al año (272 horas), en el tráfico, en Ciudad de México pasaron 218 horas y en Belo Horizonte 202 horas.



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

Lograr un uso masivo de la bicicleta como medio de transporte tiene un importante efecto en bajar el nivel de congestión de las vías, lo que al mismo tiempo repercute en la disminución del consumo de combustibles fósiles y con ello un efecto favorable para el ambiente.

El fin último de las ciudades latinoamericanas es reducir la congestión, todo esto a través de formas sustentables de movilidad como la bicicleta, no obstante, y aun cuando las ciudades han dispuesto un aparato administrativo enfocado en el uso de este medio de transporte, existe un alto déficit en los datos sobre el ciclismo urbano y en la disponibilidad de información para los usuarios. La existencia de estos departamentos es crucial para el apoyo al uso de la bicicleta. La regulación sobre

¹⁶ Statista. Las ciudades latinoamericanas con peor tránsito, 2019. [En línea] <https://es.statista.com/grafico/17001/las-ciudades-de-america-latina-con-mas-horas-perdidas-en-embotellamientos/>

su uso tiene como objetivo proteger al ciclista, al igual que aclarar sus responsabilidades en la vía sin que ello genere una política restrictiva hacia el uso. Esto ayudará a reducir los accidentes que involucran a usuarios vulnerables: motociclistas, ciclistas y peatones.

Medio ambiente:

Los cambios y transformaciones que hoy vive el mundo tienen en su mayoría un componente medioambiental, toda vez que es indispensable propender por la disminución y mitigación efectiva de los efectos producidos por el cambio climático causado por la humanidad. La calidad del aire es una de las principales preocupaciones a nivel mundial, dado su gran impacto en la salud de la población, el medio ambiente, los cultivos y el deterioro de la infraestructura. En Colombia, el monitoreo y control de la contaminación atmosférica ha tomado día a día mayor relevancia, debido a que, según cifras de la Organización Mundial de la Salud, una de cada ocho muertes ocurridas a nivel mundial es ocasionada por la contaminación del aire. A nivel nacional, el Departamento Nacional de Planeación estimó que durante el año 2015, los efectos de este fenómeno estuvieron asociados a 10.527 muertes y 67,8 millones de síntomas y enfermedades.

Los SBP reducen la congestión vial y mejoran la calidad del aire y su aporte es muy evidente, puesto que la bicicleta pública ofrece una alternativa de transporte para viajes cortos que de otra manera tendrían que hacerse en auto. Desde noviembre del 2011, los 220000 miembros del sistema de bicicletas públicas en Washington D.C., han reducido cerca de 4.4 millones el número de millas recorridas en auto (LDA Consulting 2012). Igualmente, ofrecen un servicio complementario al transporte público, brindando una alternativa a los viajes cortos que, de otra forma, se habrían realizado en transporte público o en automóvil como se enunció anteriormente¹⁷.

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

¹⁷ Instituto de Políticas para el Transporte y el desarrollo (ITDP), Guía para la Planeación del Sistema de Bicicleta Pública, 2015, p. 14
¹⁸ Ministerio de Ambiente a la solicitud de información MADS E- 2019-4176.

Característica	Prom. Pasajeros Transportados	Emisiones PM2.5 (g/Km - pasajero)	Emisiones CO (g/Km-pasajero)	Emisiones NMVOC (g/Km-pasajero)	Emisiones NOx (g/Km-pasajero)
Bicicletas	1	0	0	0	0
Vehículos particulares (livianos)	2	0,0011	1,2100	0,1030	0,1145
Buses antes del 2015	90	0,0024	0,0271	0,0051 Dado como THC-CH4	0,1189 Dado como NO2 eq
Busetas antes del 2015	50	0,0044	0,0488	0,0093 Dado como THC-CH4	0,2140 Dado como NO2 eq
Buses año 2015 en adelante	90	0,0005	0,0025	0,0002 Dado como THC-CH4	0,0602 Dado como NO2 eq
Busetas año 2015 en adelante	50	0,0009	0,0045	0,0004 Dado como THC-CH4	0,1355 Dado como NO2 eq

Es importante señalar que, de acuerdo con un estudio presentado en 2018 por el DNP, la degradación ambiental en Colombia tuvo un costo de 16.6 Billones de pesos (2,08% del PIB de ese año), donde 12,2 Billones de pesos fueron causados por la mala calidad del aire en las áreas urbanas (1,5% del PIB), lo cual demuestra que el daño ambiental tiene claros efectos económicos a considerar. Es fundamental señalar que es el transporte, el responsable del 80% de las emisiones de tipo PM2.5 y que las fuentes fijas aportan el 20% restante, lo cual demuestra que es el transporte el principal factor de afectación atmosférica de las ciudades y de la salud pública. Por otro lado, es evidente como la bicicleta genera soluciones en términos de contaminación y también de movilidad, pero es necesario que esta venga

acompañada de medidas enfocadas en la reducción del uso de todo el transporte motorizado.

Beneficios para la Salud

La actividad física, es cualquier movimiento del cuerpo que genere un gasto energético y puede relacionarse con actividades como trabajar, jugar, realizar actividades del hogar y otras como las recreativas, no debe confundirse con el ejercicio el cual es una subcategoría de esta pero es planeado, estructurado repetitivo y posee metas específicas, lo que debe tenerse en cuenta es que toda actividad física es beneficiosa para la salud. Según la OMS, la inactividad física es uno de los principales factores de riesgo a nivel mundial, pues aumenta el riesgo de padecer enfermedades no transmisibles como cáncer, diabetes y enfermedad cardiovascular.

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

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

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

- Reducción de riesgo de aparición de enfermedades crónicas no transmisibles como la hipertensión, diabetes, enfermedades cardiovasculares y pulmonares, y otras mencionadas anteriormente
- Pedalear mejora el ritmo cardíaco en cuanto a su eficiencia pues disminuye la cantidad de latidos por minuto y la tensión arterial, contribuye a la eliminación del colesterol malo y a retener el bueno, baja los triglicéridos, aumenta la elasticidad de los vasos arteriales mejorando la circulación y previniendo en 50% el riesgo de infarto y otras cardiopatías, disminuye la

adherencia y agregación plaquetarias (implicada en los infartos de miocardio).

- Fortalece músculos y huesos: Pedalear activa la mayoría de los músculos del cuerpo, especialmente los de la parte inferior (cuádriceps, glúteos y gemelos), así como la región lumbar, abdominal, los hombros y la espalda, lo que repercute en fortalecimiento de los huesos sin desgaste de las articulaciones, por lo que adicionalmente se indica en personas con artrosis¹⁹.
- Mejora el equilibrio y la coordinación: Montar bicicleta activa todos los sentidos, músculos y huesos, estimulando el cerebro y todo el sistema nervioso, activando el sistema corporal de equilibrio y coordinación, características que lo hacen además recomendable en todas las etapas de la vida, desde la infancia hasta la vejez.
- Mejora la respuesta ante infecciones: Usar frecuentemente la bicicleta como medio de transporte o recreación estimula la producción de células blancas que se encuentran en la sangre y nos defienden de las bacterias que nos generan infecciones.
- Reduce el peso corporal pues ayuda a la quema de grasa sobrante al aumentar el ritmo metabólico.
- Disminuye las necesidades de insulina, y mejora la tolerancia a la glucosa.
- Disminuye la ansiedad y la depresión. Mejora el sentimiento de bienestar.
- Mejora la resistencia al trabajo.
- La bicicleta reduce el estrés en las articulaciones, existen estudios que afirman que el pedaleo mejora los síntomas del parkinson, pues tiene propiedades neuro restauradoras y neuroprotectoras, por la liberación de neurotrofinas y dopamina.²⁰

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

¹⁹ Alcaldía Mayor de Bogotá. Bajar de peso, el riesgo de infarto y el estrés, entre los beneficios que trae la bici. Recuperado el 10/09/2020. [En línea] <https://bogota.gov.co/mi-ciudad/cultura-deporte-y-recreacion/beneficios-de-la-bicicleta-para-la-salud>

²⁰ Universidad de la Laguna. Beneficios del uso de la bicicleta. Recuperado el 10/09/2020. [En línea] https://www3.gobiernodecanarias.org/sanidad/scs/content/eb746e4a-a9ce-11e3-87a8-b75a262fb22d/ULL_Beneficios_Uso_Bicicleta.pdf

Referentes Nacionales

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

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

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

Referentes Internacionales

Esta nueva forma de transportarse ha ido creciendo con fuerza a nivel mundial, ahora son más los países que sumados a Dinamarca (país ciclista) han incorporado este medio de transporte como una alternativa viable, sostenible y segura. Por ejemplo, en Londres existe un SBP enfocado al alquiler llamado Barclays Cycle Hire, se estima que se han realizado más de 22 millones de viajes desde el 2010 y que un usuario puede hacer uso de más de 8.000 bicicletas en 500 estaciones, para lo cual debe realizar un pago de acuerdo al tiempo que utilice este servicio. Si el usuario solo "alquila" el servicio durante 30 minutos este será gratis, pero si lo utiliza por 2 horas puede costar £ 6,00, por 6 horas £ 35,00, y así se establecen unos rangos de precios con el fin de desincentivar los recorridos largos y poder rotar las bicicletas a más usuarios. Si las bicicletas no se devuelven en 24 horas o presentan algún daño, se llega a aplicar una multa hasta por £ 300.00²¹. Barcelona, por su parte, cuenta con un sistema llamado Bicing, el cual funciona las 24 horas del día los 365 días del año. Actualmente cuenta con 7 mil bicicletas robustas, estables y cómodas, con características similares a las encontradas en Londres, Nueva York o Montreal. De las 7.000 unidades disponibles, 6.000 son mecánicas y 1.000 eléctricas, existen 425 estaciones mixtas (para eléctricas y mecánicas) y 3

²¹Barclays Cycle Hire London. Recuperado el 6/02/2019. [En línea] <https://freetourbyfoot.com/barclays-cycle-hire-london/>.

tipos de sistemas de acceso al servicio (tarjeta inteligente, aplicación móvil y teléfono inteligente con tecnología NFC), entre otros²².

Presentes en el continente americano, se encontraron este tipo de sistemas en ciudades como Washington, Ciudad de México y Medellín. Con respecto a Washington, cuenta con un sistema llamado Capital Bikeshare, el cual es un servicio de bicicletas compartidas del Metro D. C., con más de 4.300 bicicletas y más de 500 estaciones en 6 jurisdicciones: Washington D. C., Arlington, VA, Alexandria, VA, Montgomery, MD, Prince George's County, MD y Fairfax County, VA. Este sistema está diseñado para viajes rápidos, articulados a los sistemas de transporte urbanos; los viajes menores a 30 minutos no tienen costo alguno, los viajes de 60 minutos tienen un costo de 2 dólares, y existen viajes para turistas en los cuales se puede alquilar el servicio de bicicletas por 24 horas, e incluso por 3 días y su precio varía dependiendo del tiempo del servicio²³.

Estos son algunos de los sistemas que existen alrededor del mundo, y que, según una noticia publicada por El Espectador, han pasado de 100 en el año 2002 a más de 600 para el 2014²⁴ y sigue creciendo rápidamente.

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

- 1) Infraestructura, proyectos de innovación, servicios y promoción,
- 2) Compromiso político en su implementación y evaluación
- 3) Regulación de las condiciones que rodean el uso de vehículos, etc.²⁵

Nivel Europeo

²² Página oficial Bicing. Recuperado el 6/02/2019. [En línea] www.bicing.barcelona/es/nou-servici-bicing.
²³ Day Passes. Recuperado el 6/02/2019. Página oficial [En línea] www.capitalbikeshare.com/pricing/day-passes.
²⁴ El Espectador (2014). Se mueven las bicicletas compartidas en el mundo. Recuperado el 5/02/2019. [En línea] < <https://www.elespectador.com/noticias/bogota/se-mueven-bicicletas-compartidas-el-mundo-articulo-527947>.
²⁵ Quintero, Julián (2017). Bicicletas compartidas como sistema de transporte público urbano: análisis de políticas públicas en Colombia (1989-2017). Revista Ciudades, Estados y Política. ISSN 2462-9103; DOI 10.15446/cep.

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

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

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

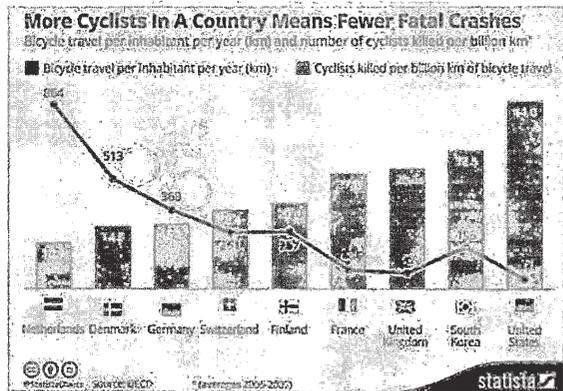
#	City	Country	Bike	CC	Population	Area	Population density	Area density											
1	Utrecht	Netherlands	S	CC	353,328	120,900	2,918	24,287	2,426	200	1,626	13	1,327	107	8,784	724	7,060	564	
2	Münster	Germany	S	CC	319,734	319,000	999	1,000	999	999	999	999	999	999	999	999	999	999	999
3	Amberes	Belgium	S	CC	252,077	252,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
4	Copenhague	Denmark	S	CC	231,231	231,200	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
5	Ámsterdam	Netherlands	S	CC	227,000	227,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
6	Malmö	Sweden	S	CC	281,500	281,500	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
7	Hamburgo	China	L	CC	2,200,000	2,200,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
8	Bern	Switzerland	S	CC	257,000	257,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
9	Bruselas	Belgium	S	CC	227,000	227,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
10	Hannover	Germany	S	CC	517,000	517,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000

Fuente: Foro Económico Mundial

Ciudades como Münster, Alemania, que ocuparon el segundo lugar, han invertido en una infraestructura exclusiva para fomentar el uso de bicicletas y permitir que las personas viajen con mayor seguridad, lo que hace que casi dos quintas partes de la población se traslade regularmente en bicicleta.²⁶

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

²⁶ Foro Económico Mundial. Estas son las mejores ciudades del mundo para ser ciclista. Extraído de: <https://es.weforum.org/agenda/2019/06/estas-son-las-mejores-ciudades-del-mundo-para-ser-ciclista/>



Como lo muestra el gráfico anterior, aumentar la cantidad de ciclistas en una ciudad puede reducir la cantidad de muertos en accidentes. Un informe reciente de la OCDE²⁸ sobre seguridad de las bicicletas encontró mejores niveles de conciencia en lugares con un alto número de ciclistas, carriles para bicicletas y otras infraestructuras de apoyo.

A Nivel Latinoamericano

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

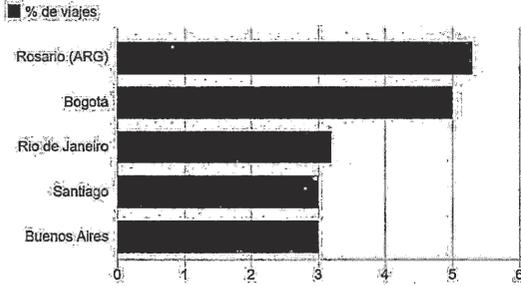
- Rosario es una de las principales ciudades argentinas que tienen mayores índices de uso de bicicletas.

²⁷ Statista. More Cyclists In A Country Means Fewer Fatal Crashes. Extraído de: <https://www.statista.com/chart/3261/more-cyclists-in-a-country-means-fewer-fatal-crashes#:~:text=Both%20motorists%20and%20cyclists%20need.and%20the%20safety%20improve>.
²⁸ Cycling Safety Summary and Conclusions, OCDE. Extraído de: <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/cycling-safety-roundtable-summary.pdf>

- Bogotá es la segunda urbe con mayor número de viajes en bicicleta reportados por día (611.472).
- Santiago de Chile es la tercera con mayor cantidad de viajes de bicicleta por día con 510.569.

Estos datos se desprenden de un estudio sobre 56 ciudades de América Latina y el Caribe que presentó el Banco Interamericano de Desarrollo en 2015 para impulsar el uso de la bicicleta²⁹

Porcentaje de viajes realizados en bicicleta



30

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

²⁹BBC. Extraído de: https://www.bbc.com/mundo/noticias/2016/04/160419_bicicleta_america_latina_paises_ciudades
³⁰Ibid.

V. IMPACTO FISCAL

Sobre el contenido y alcance de la previsión del impacto fiscal en los proyectos de ley la Honorable Corte Constitucional ha precisado:

"Las obligaciones previstas en el artículo 7° de la Ley 819/03 constituyen un parámetro de racionalidad legislativa, que está encaminado a cumplir propósitos constitucionalmente valiosos, entre ellos el orden de las finanzas públicas, la estabilidad macroeconómica y la aplicación efectiva de las leyes. Esto último en tanto un estudio previo de la compatibilidad entre el contenido del proyecto de ley y las proyecciones de la política económica, disminuye el margen de incertidumbre respecto de la ejecución material de las provisiones legislativas. El mandato de adecuación entre la justificación de los proyectos de ley y la planeación de la política económica, empero, no puede comprenderse como un requisito de trámite para la aprobación de las iniciativas legislativas, cuyo cumplimiento recaiga exclusivamente en el Congreso. Ello en tanto (i) el Congreso carece de las instancias de evaluación técnica para determinar el impacto fiscal de cada proyecto, la determinación de las fuentes adicionales de financiación y la compatibilidad con el marco fiscal de mediano plazo; y (ii) aceptar una interpretación de esta naturaleza constituiría una carga irrazonable para el Legislador y otorgaría un poder correlativo de veto al Ejecutivo, a través del Ministerio de Hacienda, respecto de la competencia del Congreso para hacer las leyes. Un poder de este carácter, que involucra una barrera en la función constitucional de producción normativa, se muestra incompatible con el balance entre los poderes públicos y el principio democrático. Si se considera dicho mandato como un mecanismo de racionalidad legislativa, su cumplimiento corresponde inicialmente al Ministerio de Hacienda y Crédito Público, una vez el Congreso ha valorado, mediante las herramientas que tiene a su alcance, la compatibilidad entre los gastos que genera la iniciativa legislativa y las proyecciones de la política económica trazada por el Gobierno. Así, si el Ejecutivo considera que las cámaras han efectuado un análisis de impacto fiscal erróneo, corresponde al citado Ministerio el deber de concurrir al procedimiento legislativo, en aras de ilustrar al Congreso sobre las consecuencias económicas del proyecto. El artículo 7° de la Ley 819/03 no puede interpretarse de modo tal que la falta de concurrencia del Ministerio de Hacienda y Crédito Público dentro del proceso legislativo, afecte la validez constitucional del trámite respectivo.

...Así, pues, el mencionado art. 7° de la Ley 819 de 2003 se erige como una importante herramienta tanto para racionalizar el proceso legislativo como para promover la aplicación y el cumplimiento de las leyes, así como la implementación efectiva de las políticas públicas. Pero ello no significa que pueda interpretarse que este artículo constituye una barrera para que el Congreso ejerza su función legislativa o una carga de trámite que recaiga sobre el legislativo exclusivamente.

...Precisamente, los obstáculos casi insuperables que se generarían para la actividad legislativa del Congreso de la República conducirían a concederle una forma de poder de veto al Ministro de Hacienda sobre las iniciativas de ley en el Parlamento. El Ministerio de Hacienda es quien cuenta con los elementos necesarios para poder efectuar estimativos de los costos fiscales, para establecer de dónde pueden surgir los recursos necesarios para asumir los costos de un proyecto y para determinar la compatibilidad de los proyectos con el Marco Fiscal de Mediano Plazo. A él tendrían que acudir los congresistas o las bancadas que quieren presentar un proyecto de ley que implique gastos. De esta manera, el Ministerio decidiría qué peticiones atiende y el orden de prioridad para hacerlo. Con ello adquiriría el poder de determinar la agenda legislativa, en desmedro de la autonomía del Congreso.³¹

VI. CAUSALES DE IMPEDIMENTO

Conforme al artículo 3 de la ley 2003 de 2019, que modificó el artículo 291 de la ley 5 de 1992, este proyecto de ley reúne las condiciones del literal a y b, de las circunstancias en las cuales es inexistente el conflicto de intereses del artículo 286 de la ley 5 de 1992, toda vez que es un Proyecto de Ley de interés general, que puede coincidir o fusionarse con los intereses de los electores.

Atentamente,

SENADO DE LA REPUBLICA
Secretaría General (Art. 139 y ss Ley 5° de 1.992)
El día 25 del mes Julio del año 2023
se radicó en este despacho el proyecto de
FABIAN DIAZ PLATA
Senador de la República, 32 Acto Legislativo N°, con todo
cada uno de los requisitos constitucionales y lege
por: H.S. Fabian Diaz Plata
SECRETARIO GENERAL

³¹ Corte Constitucional Sentencia C-315/08

SECCIÓN DE LEYES

SENADO DE LA REPÚBLICA – SECRETARÍA GENERAL – TRAMITACIÓN LEYES

Bogotá D.C., 25 de Julio de 2023

Señor Presidente:

Con el fin de repartir el Proyecto de Ley No.032/23 Senado "POR MEDIO DE LA CUAL SE ESTABLECEN LAS PAUTAS PARA LA IMPLEMENTACIÓN Y OPERACIÓN DEL SISTEMA DE BICICLETAS PÚBLICAS Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES", me permito remitir a su despacho el expediente de la mencionada iniciativa, presentada el día de hoy ante la Secretaría General del Senado de la República por el Honorable Senador FABIAN DIAZ PLATA. La materia de que trata el mencionado Proyecto de Ley es competencia de la Comisión SEXTA Constitucional Permanente del Senado de la República, de conformidad con las disposiciones Constitucionales y Legales.

GREGORIO ELJACH PACHECO
Secretario General

PRESIDENCIA DEL H. SENADO DE LA REPÚBLICA – JULIO 25 DE 2023

De conformidad con el informe de Secretaría General, dese por repartido el precitado Proyecto de Ley a la Comisión SEXTA Constitucional y envíese copia del mismo a la Imprenta Nacional para que sea publicado en la Gaceta del Congreso.

CÚMPLASE

EL PRESIDENTE DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA

IVÁN LEONIDAS NAME VÁSQUEZ

SECRETARIO GENERAL DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA

GREGORIO ELJACH PACHECO

C O N T E N I D O

Gaceta número 950 - Viernes, 28 de julio de 2023		Págs.
SENADO DE LA REPÚBLICA		
PROYECTOS DE LEY		
Proyecto de ley número 27 de 2023 Senado, por medio de la cual se dignifica la práctica rural (Servicio Social Obligatorio) en Colombia para el personal médico, con énfasis en las áreas de Bacteriología, Enfermería, Medicina y Odontología y se dictan otras disposiciones.....	1	Proyecto de ley número 29 de 2023 Senado, por medio de la cual se incentiva a las instituciones educativas a la creación de la cátedra anticorrupción para educación media y se dictan otras disposiciones..... 8
Proyecto de ley número 28 de 2023 Senado, por medio de la cual se establecen los lineamientos para que la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN) done al Instituto Colombiano de Bienestar Familiar (ICBF) artículos de vestimenta aprehendidos, decomisados o abandonados y se dictan otras disposiciones.	5	Proyecto de ley número 30 de 2023 Senado, por medio de la cual se modifica la Ley 635 de 2000 y se dictan otras disposiciones..... 11
		Proyecto de ley número 31 de 2023 Senado, por medio de la cual se reglamenta la presentación de la licencia de conducción digital y se dictan otras disposiciones. 15
		Proyecto de ley número 32 de 2023 Senado, por medio de la cual se establecen las pautas para la implementación y operación del sistema de bicicletas públicas y se dictan otras disposiciones. 19