

Bogotá D.C. 11 agosto de 2020

Honorable Presidente
MESA DIRECTIVA
Cámara de Representantes
CONGRESO DE LA REPÚBLICA
Ciudad

Asunto: Proyecto de Ley No. ____ De 2020 “”.

Respetado presidente,

En mi condición de Congresista de la Cámara de Representantes de la República de Colombia, radico el presente proyecto de ley por medio del cual se crea un beneficio tributario sobre las partes, repuestos y elementos de seguridad para la reparación, fabricación, ensamblaje y uso de bicicletas, monopatines, bicicletas con asistencia eléctrica y patinetas que se fabriquen, ensamblen y reparen en Colombia, con el fin de estimular la producción nacional., y se dictan otras disposiciones”.

De tal forma, presento a consideración del Congreso de la República este proyecto por medio del cual se crea un beneficio tributario sobre las partes, repuestos y elementos de seguridad para la reparación, fabricación, ensamblaje y uso de bicicletas, monopatines, bicicletas con asistencia eléctrica y patinetas que se fabriquen, ensamblen y reparen en Colombia, con el fin de estimular la producción nacional., y se dictan otras disposiciones, con el fin de iniciar el trámite correspondiente y cumplir con las exigencias dictadas por la Constitución y la ley.

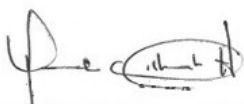
Cordialmente,



KATHERINE MIRANDA PEÑA
REPRESENTANTE A LA CÁMARA POR BOGOTÁ
PARTIDO ALIANZA VERDE



RODRIGO ROJAS LARA
Representante a la Cámara
Partido Liberal



MARTHA P. VILLALBA HODWALKER
Representante a la Cámara
Partido de la Unidad



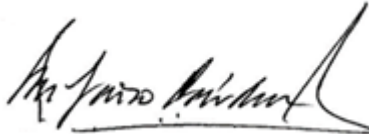
ENRIQUE CABRALES BAQUERO
Representante a la Cámara
Partido Centro Democrático



JOHN JAIRO ROLDAN AVENDAÑO

Representante a la Cámara

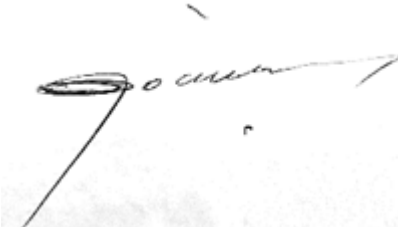
Partido Liberal



JOHN JAIRO CÁRDENAS MORÁN

Representante a la Cámara

Partido de la Unidad



EDGAR ALFONSO GÓMEZ ROMÁN

Representante a la cámara por Santander
partido liberal colombiano



CIRO ALEJANDR RAMÍREZ

Senador de la República
Comisión Tercera
Partido Centro Democrático

PROYECTO DE LEY ____ DE 2020 CÁMARA

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

El Congreso de Colombia



DECRETA:

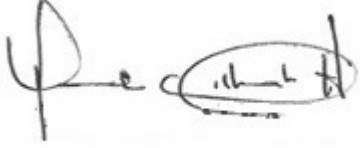


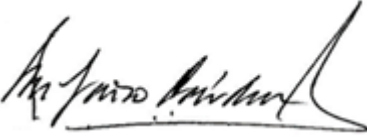
Artículo 1°. Objeto. El objeto de la presente ley es crear un beneficio tributario sobre las partes, repuestos y elementos de seguridad para la reparación, fabricación, ensamblaje y uso de bicicletas, monopatines, bicicletas con asistencia eléctrica y patinetas que se fabriquen, ensamblen y reparen en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

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

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

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

 <p>KATHERINE MIRANDA PEÑA Representante a la cámara por Bogotá PARTIDO ALIANZA VERDE</p>	 <p>RODRIGO ROJAS LARA Representante a la Cámara Partido Liberal</p>
---	---

 <p>MARTHA P. VILLALBA HODWALKER Representante a la Cámara Partido de la Unidad</p>	 <p>ENRIQUE CABRALES BAQUERO Representante a la Cámara por Bogotá Partido Centro Democrático</p>
 <p>JOHN JAIRO ROLDAN AVENDAÑO Representante a la Cámara Partido Liberal</p>	 <p>JOHN JAIRO CÁRDENAS MORÁN Representante a la Cámara Partido de la Unidad.</p>
 <p>EDGAR ALFONSO GÓMEZ ROMÁN HONORABLE REPRESENTANTE A LA CAMARA POR SANTANDER PARTIDO LIBERAL COLOMBIANO</p>	 <p>CIRO ALEJANDRO RAMÍREZ Senador de la República Comisión Tercera Partido Centro Democrático</p>

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. OBJETO DEL PROYECTO DE LEY

El objetivo del presente proyecto de ley es establecer la exención sobre el impuesto del IVA a los elementos de seguridad, las partes y repuestos para la reparación, la fabricación y el uso nacional de bicicletas, bicicletas con asistencia eléctrica, monopatines y patinetas en el territorio nacional; esto para incentivar la producción nacional de esos elementos.

2. FACULTAD DEL CONGRESO

Expresa la Carta Política, que es el Constituyente Delegado, que está facultado para reformar y crear Leyes, de igual forma, se le autoriza para modificar el diseño Constitucional, a través de reformas debidamente presentadas.

“Artículo 114. Corresponde al Congreso de la República reformar la Constitución, hacer las leyes y ejercer control político sobre el gobierno y la administración. El Congreso de la República, estará integrado por el Senado y la Cámara de Representantes”.

3. CONTEXTO

La pandemia de la covid-19 ha afectado la cotidianidad de los ciudadanos, en el mundo entero. Se ha comprobado que la densidad de las ciudades y las aglomeraciones son situaciones que favorecen el contagio y las graves consecuencias de la enfermedad.

En esta nueva perspectiva, los gobiernos han buscado incentivar diferentes modos de transporte que eviten las aglomeraciones, como las bicicletas, las patinetas y los monopatines tanto mecánicos como eléctricos, esos medios propician un distanciamiento social efectivo entre las personas.

En nuestro caso, las ciudades colombianas ya venían cambiando sus hábitos en la movilidad para optimizar los tiempos de viaje, así que, tenemos un camino abonado que puede llegar a ser un hecho de competitividad.

“Con el Índice Global de Ciudades de Bicicleta (2019), Bogotá, Cali y Medellín son las ciudades colombianas con mayor porcentaje en el uso de la bicicleta

como medio de transporte. La capital del país es la ciudad en Latinoamérica con mayor número de ciclorrutas, con más de 410 kilómetros (kms)”¹

Adicionalmente, la bicicleta se ha convertido en un modo de transporte popular y amigable con el ambiente. Se estima, por las encuestas de calidad de vida, que el 32% de los hogares colombianos tienen bicicleta, lo que equivale a 4,1 millones de hogares. Según el BID, el uso de la bicicleta en la región por medio del porcentaje de viajes realizados en bicicleta diariamente le entrega a Bogotá una participación importante, comparada con la región, den5% de los viajes realizados; sin embargo, en 2019 un 10% de los viajes de la ciudad capital se hicieron en bicicleta.

De otra parte, la información arrojada por la encuesta dice que 2 millones de hogares tienen carro particular, es decir la mitad de quienes tienen bicicleta. Sin embargo, el urbanismo colombiano ha priorizado la construcción de la ciudad en la escala del automotor, dejando a un lado al peatón y al usuario de bicicleta.

La covid-19 y la bicicleta.

El distanciamiento social, uno de los principios de comportamiento para disminuir el riesgo de contagio de coronavirus, le reasigna el espacio en la calle a los medios alternativos de movilidad para ciclistas y peatones.

“La bicicleta ha tomado fuerza convirtiéndose en una muy buena alternativa de transporte en las ciudades.

Desplazarse de manera individual limita el riesgo de contagio.

Se respeta el distanciamiento social.

Seguir una actividad física regular permite disfrutar de sus beneficios y reducir el estrés.

Por recomendaciones de la Organización Mundial de la Salud, siempre que sea posible, considere andar en bicicleta o caminar”²

Un viaje activo implica una interacción a escala humana con la ciudad y el tejido urbano, que expone a las personas a elementos viales, desprotegidos del tráfico y, más positivamente, interactúan con las vistas, los sonidos y las actividades en sus alrededores³. Incentivar la bicicleta genera, sin duda, una perspectiva de movilidad distinta y una experiencia humana.

¹ Intermodalidad, el principal reto de las ciudades para promover el uso de la bicicleta. <http://ieu.unal.edu.co/medios/noticias-del-ieu/item/intermodalidad-el-principal-reto-de-las-ciudades-para-promover-el-uso-de-la-bicicleta>

² <https://cff-prod.s3.amazonaws.com/storage/files/k1PqnJ4j1geIKz3QPfS9AbUgf7iXVEZifsSeQG37.pdf>

³ <https://www.despacio.org/wp-content/uploads/2020/02/SUTLac-ESP-05022020-web.pdf> pag 58

Vemos cómo ha aumentado el número de personas que montan bicicleta respondiendo a la inevitable condición del distanciamiento social. Los fabricantes de bicicletas y otros medios similares tienen problemas para vender sus productos por la ausencia de un mercado internacional normalizado, se ha presentado escasez mundial de suministros como sillines, marcos, llantas, entre otros.

En la movilidad del cuidado, la bicicleta cumple un rol muy importante como es llevar y traer a sus hijos o hijas, en la atención y acompañamiento a otras personas, realizar compras, atención y gestión de la salud y en el pago, trámites y gestiones⁴.

El mercado de bicicletas está cooptado por las importaciones

Aunque en Colombia existía una industria importante de fabricación de marcos, tenedores y otras partes para bicicletas, en 2020, durante los tres primeros meses del año las importaciones de bicicletas aumentaron en 62%⁵.

En promedio, al año, se venden cerca de 600.000 bicicletas de las cuales se importan casi 458.348 y se ensamblan otras 150.000⁶. Ese porcentaje de importación frena la producción nacional que en otros tiempos fue muy importante.

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

La fabricación nacional de marcos y tenedores requiere de partes importadas para armar o ensamblar una bicicleta completa, lo que genera una desventaja considerable en su precio de venta final, puesto que es mucho más elevado ya que sus partes y componentes tienen un IVA del 19% frente a solo un 5% de las bicicletas importadas. Se podrían recuperar y generar muchos empleos si las condiciones del IVA fueran las mismas para todas las bicicletas tanto nacionales como importadas. Con IVA de 5% serían muchas más las bicicletas armadas o ensambladas con marcos y tenedores nacionales.

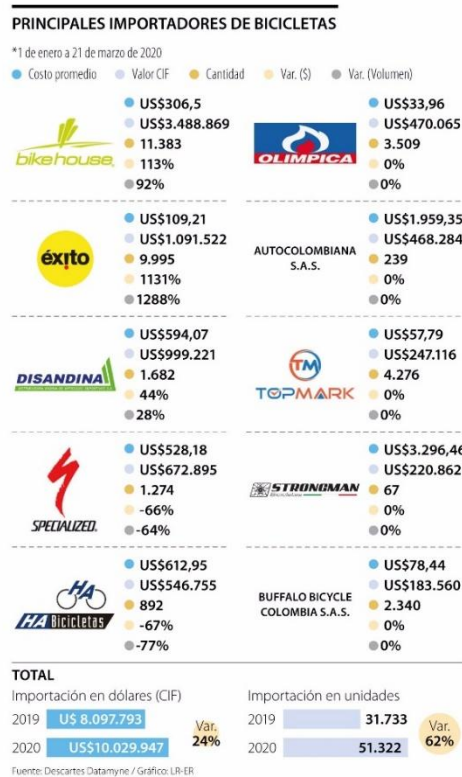
⁴ <https://cff-prod.s3.amazonaws.com/storage/files/SyWFmnQr0NHXocML2OOaXBpX0I6D1KLaMbtaPieT.pdf>

⁵ <https://www.larepublica.co/empresas/pandemia-del-covid-impacto-a-importadores-de-bicicletas-pero-se-esperan-mas-ventas-2996827>

⁶ <https://www.larepublica.co/especiales/mis-documentos-final-2019/este-ano-aumento-56-la-importacion-de-bicicletas-en-colombia-2947079>

Tras levantamiento de cuarentenas en algunos países de Europa, en China y en Estados Unidos registran alzas récord en la demanda, la venta de bicicletas ha crecido hasta 5.000% dada la producción paralizada, las demoras de ensamble y la escasez de stock. Las ventas totales de bicicletas -en línea y en tiendas- en Estados Unidos crecieron un 81% en mayo en relación a mayo de 2019, hasta alcanzar US\$1.110 millones, según People for Bikes, un grupo de fabricantes y minoristas⁷.

El distanciamiento social ha creado la necesidad mundial de la compra de bicicletas y sus partes, por eso es necesario crear un incentivo para impulsar una reactivación de la industria nacional, generar empleo y fortalecer la cadena de valor de la fabricación nacional y la recuperación de marcas nacionales.



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

⁷ <https://www.emol.com/noticias/Economia/2020/07/23/992761/Fabricantes-bicicletas-desbordados-Paris.html>

En la nota del diario La República se puede ver que la marca Treck lidera el mercado que, infortunadamente, está cooptado por las importaciones; por eso es de vital importancia realizar algún tipo de incentivo para el mercado nacional de bicicletas.

4. MARCO NORMATIVO

La Constituyente de 1991 organizó al país como un Estado social de derecho, organizado en forma de República unitaria, descentralizada, con autonomía de sus entidades territoriales, democrática, participativa y pluralista, fundada en el respeto de la dignidad humana, en el trabajo y la solidaridad de las personas que la integran y en la prevalencia del interés general (art1).

En este entendido, se estipuló una serie de garantías constitucionales a la libertad de movilizarse por el territorio nacional, el disfrute de un ambiente sano y la protección de la integridad del espacio público, a saber:

Artículo 24. *Todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, a entrar y salir de él, y a permanecer y residenciarse en 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. (...)*

Artículo 82. *Es deber del Estado velar por la protección de la integridad del espacio público y por su destinación al uso común, el cual prevalece sobre el interés particular. (...)*

Dentro de ese marco constitucional, encontramos la piedra angular de la regulación para el uso de la bicicleta como medio de transporte en la Ley 769 de 2002 por la cual se expidió el Código Nacional de Tránsito Terrestre.

Según esta norma, se entiende por 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; por ciclista, conductor de bicicleta o triciclo; por ciclovía, vía o sección de calzada destinada ocasionalmente para el tránsito de bicicletas, triciclos y peatones; y por cicloruta, vía o sección de la calzada destinada al tránsito de bicicletas en forma exclusiva (art. 2).

Según el Código de Tránsito las motocicletas, motociclos, mototriciclos y bicicletas deben llevar una sola placa reflectiva en el extremo trasero con base en las mismas características y seriado de las placas de los demás vehículos.

Además, como reglas generales para bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y moto triciclos el Código estipula que estos deben transitar por la derecha de las vías

a distancia no mayor de un (1) metro de la acera u orilla y nunca utilizar las vías exclusivas para servicio público colectivo.

Los conductores de estos tipos de vehículos y sus acompañantes deben vestir chalecos o chaquetas reflectivas de identificación que deben ser visibles cuando se conduzca entre las 18:00 y las 6:00 horas del día siguiente, y siempre que la visibilidad sea escasa.

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.

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

Por último, en cuanto a las bicicletas y triciclos, los conductores deben sujetarse a las siguientes normas específicas: no podrán llevar acompañante excepto mediante el uso de dispositivos diseñados especialmente para ello, ni transportar objetos que disminuyan la visibilidad o que los incomoden en la conducción y cuando circulen en horas nocturnas, deben llevar dispositivos en la parte delantera que proyecten luz blanca, y en la parte trasera que refleja luz roja.

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

Posteriormente, con la expedición de la Ley 1801 de 2016 por la cual se expidió el nuevo Código Nacional de Policía y Convivencia se le dedicaron dos capítulos dentro del título XV sobre la libertad de movilidad y circulación al uso de la bicicleta, en esta ocasión el legislador determinó que la presencia de peatones y ciclistas en las vías y zonas para ellos diseñadas, les otorgarán prelación, excepto sobre vías férreas, autopistas y vías arterias, de conformidad con lo establecido en el artículo 105 de la Ley 769 de 2002. En razón a este derecho de vía preferente, los demás vehículos respetarán al ciclista. Serán por tanto especialmente cuidadosos y atentos frente a su desplazamiento, evitarán cualquier acción que implique arrinconar u obstaculizar su movilidad, y le darán prelación en los cruces viales (art. 141).

También se determinaron unos comportamientos contrarios a la convivencia en ciclorutas y carriles exclusivos para bicicletas cuando los no usuarios de bicicletas obstruyan estas rutas o carriles y dificulten de alguna manera la movilidad del usuario en bicicleta, con lo que se aplicaría una medida correctiva de manera general a quienes incurran en este tipo de comportamientos.

Este Código dejó en cabeza de los alcaldes distritales y municipales la reglamentación del uso de ciclo rutas y carriles exclusivos para bicicletas, en su jurisdicción y para los casos de municipios que conurben, los alcaldes podrán acordar una reglamentación conjunta para el desplazamiento entre los respectivos municipios.

Ahora bien, con la expedición de la Ley 1811 de 2016 por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional, se modificaron los artículos 58, 60, 63, 76 y 95 de la Ley 769 de 2002 por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y el artículo 1 de la Ley 1503 de 2011 con el objeto de definir lineamientos generales en educación, responsabilidad social empresarial y acciones estatales y comunitarias para promover en las personas la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y en consecuencia, la formación de criterios autónomos, solidarios y prudentes para la toma de decisiones en situaciones de desplazamiento o de uso de la vía pública.

Esta ley tiene por objetivo incentivar el uso de la bicicleta como medio principal de transporte en todo el territorio nacional, incrementar el número de viajes en medio alternativo de transporte, avanzar en la mitigación del impacto ambiental que produce el tránsito automotor y mejorar la movilidad urbana.

Por validar 30 veces el uso de biciparqueadero dentro de los sistemas masivos de transporte se recibirá un pasaje abonado en la tarjeta de viajes y los funcionarios que acrediten su llegada al trabajo en bicicleta por 30 días se les concederá medio día de descanso remunerado.

La ley prevé que cada entidad territorial regulará y asegurará las condiciones en que los sistemas integrados de transporte masivo, sistemas integrados de transporte público, sistemas estratégicos de transporte de transporte público y sistemas integrados de transporte regional contabilizarán los viajes de alimentación en la bicicleta.

También impone, como obligación, a los parqueaderos de los edificios públicos destinar un espacio de, al menos, 10 % de los cupos destinados para vehículos automotores para el parqueo de bicicletas, en el caso de ser inferior a 120 estacionamientos de automotores se deberá garantizar un mínimo de 12 cupos.

En cuanto a asuntos específicos para bici usuarios se contempló que ellos deben transitar ocupando un carril, observando lo dispuesto en los artículos 60 y 68 del Código del Tránsito, los conductores que transiten en grupo deberán ocupar un carril y nunca podrán utilizar las vías exclusivas para servicio público colectivo, podrán compartir espacios garantizando la prioridad de estos en el entorno vial y se estipula que todo conductor de vehículo automotor deberá realizar el adelantamiento de un ciclista a una distancia no menor de un metro y medio del mismo.

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

Código nacional de tránsito terrestre (Ley 769 de 2002) Vigente

... ..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.

Ley Planeación urbana sostenible (Ley 1083 de 2006) Vigente

... ..Los planes de movilidad sostenible y segura darán prelación a los medios de transporte no motorizados (peatón y bicicleta) y al transporte público con energéticos y tecnologías de bajas o cero emisiones. En todo caso, los planes de movilidad deberán determinar

Ley de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía (Ley 1503 de 2011) Vigente

... ..f. Se impulsen y apoyen campañas formativas e informativas sobre el uso de la bicicleta como medio de transporte en todo el territorio nacional. Parágrafo 1°. El Gobierno nacional incluirá dentro del Plan Nacional de Seguridad Vial

Resolución número 000067 de 2017, por la cual se reglamenta el incentivo al uso de la bicicleta en la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales

Código Nacional de Seguridad y Convivencia Ciudadana (Ley 1801 de 2016) Vigente

... .. o complementen por los concejos distritales o municipales, para el estacionamiento y depósito temporal de vehículos automotores, motos o bicicletas, a título oneroso o gratuito. Parágrafo. Los estacionamientos o parqueaderos ubicados en inmuebles de uso público, como parques, zonas verdes y

Resolución organizacional número ogz-0626-2017 de 2017, por la cual se reglamenta el incentivo al uso de bicicleta por parte de los servicios públicos de la entidad.

Decreto número 1807 de 2019, por medio del cual se reglamentan los numerales 13 del artículo 424 y 6 del artículo 477 del Estatuto Tributario y se modifica y adiciona el Decreto 1625 de 2016, Único Reglamentario en Materia Tributaria

... .. adicionó el numeral 6 al artículo 477 del Estatuto Tributario para incluir como bienes exentos del Impuesto sobre las Ventas (IVA), "Las bicicletas y sus partes; motocicletas y sus partes y motocarros y sus partes, que se introduzcan y comercialicen en los departamentos de Amazonas, Guainía,

Ley de protección al cesante en Colombia. (Ley 1636 de 2013) Vigente

... ..#Numeral 5 adicionado por la 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, publicada en el Diario Oficial de Colombia el 2 de Mayo de 2016. ARTÍCULO

Resolución número 0002919 de 2017, por la cual se establece el procedimiento para que los funcionarios públicos del Ministerio de Transporte accedan a los beneficios de que trata la Ley 1811 de 2016

... ..CONSIDERANDO:. Que la 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", tiene por objeto incentivar el uso de la bicicleta como medio de

Resolución número 000735 de 2020, por medio de la cual se adopta el protocolo de bioseguridad para el manejo y control del riesgo de coronavirus COVID-19 en la prestación de los servicios de centros de llamada, centros de contacto, centros de soporte...

... ..3.2.3 Desplazamiento desde y hacia el lugar de trabajo. Incentivar el uso de alternativas de transporte individuales como bicicleta, moto, entre otros. 3.3 PREVENCIÓN Y MANEJO DE SITUACIONES DE RIESGO DE CONTAGIO. 3.3.1 Prevención de contagio. a) La empresa deberá tener por lo

Resolución número 0000160 de 2017, por la cual se reglamenta el registro y la circulación de los vehículos automotores tipo ciclomotor, tricimotor y cuadríciclo y se dictan otras disposiciones

... ..bicicleta, tricimóviles y transporte peatonal en todo el territorio nacional. Que la Ley 1811 de 2016 establece: "Artículo 2°. Beneficiarios. Los

5. NECESIDAD DE LA INCIATIVA

El mundo vive una pandemia que, inevitablemente, ha generado un cambio en los comportamientos humanos. El distanciamiento social es un imperativo en esta nueva realidad que nos ha traído el coronavirus. Por eso las ciudades deben cambiar sus formas de operar, entre ellas la movilidad urbana.

La bicicleta es ideal para el distanciamiento social entre las personas, sin embargo, en el mercado internacional las unidades se encuentran agotadas o con aumentos en el precio de las bicicletas.

Por eso, este proyecto busca lograr incentivos a la industria nacional de la bicicleta por medio de la exclusión del IVA para partes producidas en Colombia. Así volver a incentivar el empleo que tiene un conocimiento establecido en la bicicleta y tener cadenas de valor.

De los Honorables Congresistas,

<p><i>Katherine Miranda Peña</i></p> <p>KATHERINE MIRANDA PEÑA REPRESENTANTE A LA CÁMARA POR BOGOTÁ PARTIDO ALIANZA VERDE</p>	<p><i>Rodrigo Rojas Lara</i></p> <p>RODRIGO ROJAS LARA Representante a la Cámara Partido Liberal</p>

 <p>MARTHA P. VILLALBA HODWALKER Representante a la Cámara Partido de la Unidad</p>	 <p>ENRIQUE CABRALES BAQUERO Representante a la Cámara por Bogotá Partido Centro Democrático</p>
 <p>JOHN JAIRO ROLDAN AVENDAÑO Representante a la Cámara Partido Liberal</p>	 <p>JOHN JAIRO CÁRDENAS MORÁN Representante a la Cámara Partido de la Unidad.</p>
 <p>EDGAR ALFONSO GÓMEZ ROMÁN HONORABLE REPRESENTANTE A LA CAMARA POR SANTANDER PARTIDO LIBERAL COLOMBIANO</p>	 <p>GIRO ALEJANDRO RAMÍREZ Senador de la República Comisión Tercera Partido Centro Democrático</p>