



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRESA NACIONAL DE COLOMBIA
www.imprensa.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXI - N° 323

Bogotá, D. C., miércoles, 20 de abril de 2022

EDICIÓN DE 10 PÁGINAS

DIRECTORES:

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

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

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

CÁMARA DE REPRESENTANTES

PROYECTOS DE LEY

PROYECTO DE LEY NÚMERO 446 DE 2022 CÁMARA

por medio de la cual se crea el censo de la lucha contra la pobreza y modifican los criterios de transferencia de algunos subsidios de asignación directa.

Proyecto de Ley No. 446 de 2022 "Por medio de la cual se crea el CENSO de lucha contra la pobreza y modifican los criterios de transferencia de algunos subsidios de asignación directa"

EL CONGRESO DE COLOMBIA

DECRETA:

Artículo 1. Objeto. La presente ley tiene como objetivo mejorar los criterios de distribución de los subsidios de Familias en acción, ingreso solidario, adulto mayor y devolución del IVA a fin de garantizar que las transferencias lleguen efectivamente a los ciudadanos con necesidad de ellas y excluir aquellos que no se encuentran en situación de pobreza o no cumplen los requisitos condicionantes de transferencia.

Artículo 2. Censo de Lucha contra la pobreza. El objetivo de los subsidios de transferencia directa es el de procurar el tránsito de la pobreza hacia el bienestar económico y social de los colombianos beneficiarios. Para lo anterior el Estado colombiano, bajo la dirección del Departamento Administrativo Nacional de Estadística DANE, deberá realizar un censo nacional de verificación de situación de pobreza de los colombianos y de beneficiarios de los subsidios de Familias en Acción, Ingreso Solidario, Colombia Mayor y Devolución del IVA.

Periódicamente se deberán realizar seguimientos para la efectividad de los subsidios en el objetivo de lucha contra la pobreza, de estos seguimientos se deberá nutrir la formulación de los programas de subsidios.

Artículo 2. Adiciónese un artículo 4A a la ley 1532 del 2012 el cual quedará así:

Artículo 4A. Postulación directa a Familias en Acción. Las familias que cumplan con los requisitos establecidos en la presente ley y que no se encuentren cobijadas para el acceso al subsidio de Familias en acción, podrán postularse directamente a través de los canales públicos que disponga el Departamento de la Prosperidad social en todo el territorio nacional.

El Departamento de Prosperidad Social deberá establecer en el término de un (1) año, a partir de la sanción de esta ley, canales virtuales y presenciales que garanticen el acceso a la postulación en el territorio nacional, así como los mecanismos de verificación de cumplimiento de criterios del SISBEN IV para grupos en pobreza extrema o pobreza moderada.

Artículo 3. Postulación directa para subsidios de transferencia condicionada. El Departamento de Prosperidad Social deberá establecer en el término de un (1) año, a partir de la sanción de esta ley, canales virtuales y presenciales que garanticen el acceso a la postulación para los subsidios de Ingreso Solidario, Colombia Mayor y Devolución del IVA en el territorio nacional, así como los mecanismos de verificación de cumplimiento de criterios del SISBEN IV para grupos en pobreza extrema, pobreza moderada o vulnerabilidad.

Artículo 4. Mecanismos de verificación. El Departamento de Prosperidad Social y el Departamento de Planeación Nacional, en lo que les corresponda, deberán implementar medidas

Las entidades deberán presentar un informe bianual conjunto en el que se desagreguen la ejecución de los recursos para los subsidios de familias en acción, ingreso solidario, adulto mayor y devolución del IVA, así como su efectividad para romper con las trampas de la pobreza y asegurar el progreso de los beneficiarios hacia el bienestar económico y social.

Artículo 5. Condicionamiento para la transferencias. Los beneficiarios de los subsidios de Familias en Acción, Ingreso Solidario, Colombia Mayor y Devolución del IVA serán transferidos a los beneficiarios siempre que:

1. Se demuestre que tales recursos están siendo invertidos en pago de deudas, salud, educación y nutrición, debidamente soportado.
2. Se demuestre que los menores de edad y los adultos mayores que ocupan los hogares están siendo asistidos física, mental y emocionalmente dentro de los hogares.

El incumplimiento, falsificación u omisión en las condiciones de transferencia, darán lugar a proceso de pérdida del subsidio.

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

De los honorables congresistas,


EDWARD DAVID RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ
Representante a la Cámara por Bogotá D.C.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La sustentación del presente proyecto de ley nace a través de las diferentes críticas que se han presentado durante años sobre las formas de distribución de los subsidios de transferencias directas y condicionadas como familias en acción, devolución del IVA, Colombia Mayor y más recientemente, Ingreso Solidario.

Es no solo loable, sino necesario que un Estado social de derecho como Colombia, dirija sus esfuerzos sociales en asistir a aquellos que, por razones de pobreza o vulnerabilidad requieren una ayuda adicional a fin de salir de esa situación. El problema que ha tenido históricamente Colombia, es que año tras año, si bien se aumentan en presupuesto dirigido a cubrir los diferentes subsidios, también se hace más evidente que estas subvenciones no están llegando de forma acertada a aquellos que realmente se encuentran en situación de pobreza extrema, moderada o riesgo de caer en pobreza.

El mayor problema se concentra en estratos 2 y 3 donde se radica parte de una población que tiene mucha capacidad de pago respecto a otra población de su mismo estrato ya que el funcionamiento se planearon los pagos por tipo de vivienda y no por ingresos familiares o de los hogares tamaños de las casas, andenes, antejardines, garajes y materiales de fachadas y techos, toda una suerte de elementos que hoy no dicen nada de los ingresos de los hogares, en consecuencia hay amplios sectores y zonas populares en todas las ciudades que han abusado de esta obsoleta clasificación y han mantenido su estrato bajo en detrimento de quienes verdaderamente necesitan ser subsidiados.

La realidad según las cifras registradas del DANE es que, por ejemplo, un 20,7 por ciento de los hogares ubicados en el estrato 3, por su vivienda, pertenecen al quintil 5, el más alto en la distribución de ingresos. Esto, según las cuentas de Luis Fernando Mejía, director de Fedesarrollo, equivale a “cerca de 700 mil hogares en estrato 3 que son del 20 por ciento de más altos ingresos, pero reciben subsidios”, por otro lado según el Instituto de Estudios Urbanos la población de estrato 5 y 6 no llega al 10%, mientras que en los estratos 1, 2 y 3 se concentra más del 70%, esto implica que el mecanismo sea inestable porque no hay suficientes hogares que paguen más para subsidiar los niveles bajos, por ende, es un sistema insostenible en consecuencia existe un desfase socioeconómico de lo que sucede de puertas para adentro en una vivienda colombiana es, en promedio, cercano a 50 por ciento, según un ejercicio realizado por ONU Hábitat.

Por otro lado, La Secretaría de Planeación Distrital publicó su primer estudio en 2004, y en él cuestionaba las suposiciones de la metodología del DPN, utilizando para ello el caso de Bogotá (Departamento Administrativo de Planeación Distrital [dapd], 2004). En esa ocasión, los autores utilizaron modelos estadísticos donde compararon datos socioeconómicos de diferentes encuestas con los indicadores de estrato. Encontraron que la determinación de seis estratos no se ajusta a la

realidad del ingreso de los hogares bogotanos. Determinaron que la variación de ingreso en el estrato más alto (6) y en el más bajo (1) es muy alta, por lo cual se recomendó la creación de un nuevo estrato 7. Más tarde, otros estudios encontrando una gran heterogeneidad de niveles de ingreso dentro de cada estrato.

MARCO NORMATIVO

La normatividad constitucional y legales y decretos que contienen los subsidios a continuación expuestos los cuales no pueden continuar basándose en el SISBEN IV actual que es una aproximación cercana a la realidad socioeconómica del hogar, mas no es un sistema global, no cubre toda la población. Además, se rige con la metodología de una encuesta y un sistema de subsidio debe funcionar con la lógica de los registros administrativos.

DECRETO LEGISLATIVO NÚMERO 518 DEL 4 DE ABRIL DE 2020. Por el cual se crea el Programa **Ingreso Solidario** para atender las necesidades de los hogares en situación de pobreza y vulnerabilidad en todo el territorio nacional, en el marco del Estado de Emergencia Económica, Social y Ecológica”

DECRETO 535 DE 2020 DE ABRIL 10. Por el cual se adoptan medidas para establecer un procedimiento abreviado de devolución y/o compensación de saldos a favor de los contribuyentes del impuesto sobre la renta y complementarios y del impuesto sobre las ventas -IVA, en el marco del Estado de Emergencia Económica, Social y Ecológica

RESOLUCIÓN No. 01169 DEL 01 DE JULIO DE 2020. Por medio de la cual se regula la entrega de la transferencia monetaria no condicionada, adicional y extraordinaria a los participantes del Programa Jóvenes en Acción.

El programa Familias en Acción, regulado por las **LEYES 1532 DE 2012 Y 1948 DE 2019**, se basa en la entrega condicionada y periódica de una transferencia monetaria directa a las familias en condición de pobreza y pobreza extrema en el país.

DECRETO 743 DE 2018 DE ABRIL 30. Por el cual se adiciona el artículo 2.2.14.1.44. al Decreto 1833 de 2016, a efectos de establecer una priorización en el Programa Colombia Mayor

DECRETO 637 DE 2020 Y EL DECRETO LEGISLATIVO 814 DE 2020 ordena la entrega de transferencias monetarias no condicionadas, adicionales y extraordinarias en favor de los beneficiarios de los programas Protección Social al Adulto Mayor -Colombia Mayor, Familias en Acción y Jóvenes en Acción y se dictan otras disposiciones en el marco del Estado de Emergencia Económica, Social y Ecológica declarado por el Decreto 637 de 2020 y se dictan otras disposiciones.

SUBVENCIONES DE TRANSFERENCIA DIRECTA CONDICIONADA OBJETO DEL PROYECTO

Ingreso solidario

En el marco de la pandemia se implementó el programa Ingreso Solidario, un apoyo económico destinado a tres millones de hogares en condición de pobreza, pobreza extrema y vulnerabilidad económica, que no son beneficiarios de otros programas sociales.

Ingreso Solidario se trata de un subsidio de 160.000 pesos mensuales para familias vulnerables, que según lo anunciado por el Gobierno va hasta diciembre del 2022.

Este programa no maneja inscripciones, ni sorteos de ningún tipo, lo que quiere decir que no es necesario hacer ninguna inscripción, pues la focalización de los tres millones de hogares que reciben el subsidio monetario se realizó al inicio del programa.

Esto, teniendo en cuenta las condiciones de pobreza y vulnerabilidad de los hogares que se encontraban por fuera de otros programas de subsidios estatales ya existentes, como lo son Familias en Acción, Jóvenes en Acción, compensación del IVA y el programa de protección al Adulto Mayor -Colombia Mayor.

Estos hogares fueron identificados utilizando las diferentes bases de datos del Estado, como el Sisbén, las de Prosperidad Social, las del Ministerio de Trabajo, el Ministerio de Salud y el Ministerio de Hacienda y Crédito Público.

Devolución del IVA

Entre las ayudas también se encuentra el programa Devolución del IVA, que al igual que el anterior busca hacerle frente a los efectos de la emergencia causada por el coronavirus.

Este programa está dirigido a 2 millones de hogares que se encuentran en los 32 departamentos para que puedan recibir recursos que aliviarán el impacto del impuesto que grava el consumo de productos y servicios de las personas más vulnerables.

Los seleccionados para este beneficio no deberán realizar ningún trámite. Usted tiene la opción de consultar si está en el listado de beneficiarios ingresando a devolucioniva.prosperidadsocial.gov.co y digitando su número de cédula.

No obstante, a los celulares de las personas beneficiadas llega un mensaje de texto informándoles de la ayuda que les será otorgada.

Sin embargo, es indispensable tener en cuenta que el registro del Sisbén es un requisito indispensable para que desde el programa se puedan identificar a los beneficiarios, por ello recuerde realizar su actualización en el Sisbén IV de manera oportuna.

Familias en Acción

Este programa ofrece transferencias de dinero de diferentes montos a familias que se encuentran en condición de pobreza y vulnerabilidad. El monto y el tipo de incentivo, ya sea educativo o de salud, que se asignen dependen de la cantidad de menores de edad que haya en la familia.

La familia debe estar clasificada en la encuesta Sisbén IV en categorías A1 y B4, y en la ficha del Sisbén IV deben estar registrados los niños y adolescentes menores de 18 años a cargo de la familia. Usted puede consultar en <https://prosperidadsocial.gov.co/sgpp/transferencias/familias-en-accion/> si su familia fue focalizada para la etapa de inscripción.

Para esta ayuda cada alcaldía gestionará la entrega y establecerá el cronograma para los apoyos. Por ejemplo, para 2022 se espera que las inscripciones se abran entre julio y agosto, una vez finalicen los procesos electorales.

Jóvenes en Acción

Este es un programa que acompaña a los jóvenes en su formación técnica, tecnológica y/o profesional con la entrega de transferencias monetarias de entre 400.000 a 600.000 pesos, con el propósito de mejorar sus capacidades y oportunidades de movilidad social, condiciones de bienestar y para que puedan continuar y finalizar sus estudios.

Asimismo, se brindan procesos pedagógicos para promover y fortalecer sus habilidades para la vida con el fin de potenciar su proyecto de vida.

Colombia Mayor

Este programa busca aumentar la protección a los adultos mayores por medio de la entrega de un subsidio económico para aquellos que se encuentran desamparados, que no cuentan con una pensión, o viven en la extrema pobreza. Este subsidio otorga 80.000 pesos mensuales a los adultos mayores en todos los municipios del país. Y para el 2022 se espera que se realicen los pagos del programa entre el 15 y 25 de febrero.

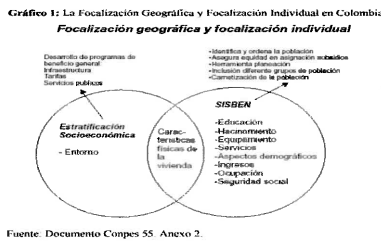
Para ser beneficiario debe ser colombiano y haber residido durante los últimos diez años en el territorio nacional. Además, tener mínimo tres años menos de la edad que se requiere para pensionarse por vejez (actualmente 54 años para mujeres y 59 para hombres) y carecer de rentas o ingresos suficientes para subsistir. De acuerdo con el SISBEN IV, se toman todos los niveles de los grupos A y B y C hasta el subgrupo C1.

Ahora bien, para inscribirse el adulto mayor debe acercarse a la alcaldía de su municipio con su cédula de ciudadanía en físico. En la mayoría de los entes territoriales el trámite se realiza en la Oficina de Atención al Adulto Mayor. En la ciudad de Bogotá se adelanta en las Subdirecciones Locales de la Secretaría de Integración Social.

DATOS GENERALES DE RELEVANCIA

Los autores coinciden en que esto se debe a deficiencias metodológicas, tales como la dificultad de cambiar de estrato un predio en una zona consolidada. La experiencia indica que el estrato solo cambia mayoritariamente para las nuevas construcciones en lotes previamente vacíos. Los cambios de estrato en áreas consolidadas se encuentran con una gran oposición por parte de las comunidades que las habitan, ya que en la práctica se les está retirando un subsidio. Contrariamente, los autores encontraron que la mayoría de las veces las comunidades piden que sus barrios sean re estratificados en un estrato menor, para disfrutar de mayores subsidios. El resultado de estos procesos es que la estratificación que se introdujo en 1999 en Bogotá ha cambiado muy poco más de veinte años después, es por esto que se debe tomar un índice de focalización basado en registros administrativos recientes que permitan la intersección de información que logre evidenciar la capacidad de pago de un hogar y así eliminar la toma de Sisbén basados en el objeto físico (fachada de una casa) para así lograr igualdad. Finalmente, el subsidio asista a quien realmente lo requiere.

GRAFICO BASADO EN LA FOCALIZACION, DONDE SE OBSERVA LA DESIGUALDAD FRENTE A MEDIR ESTRATIFICACION BASADO EN EL ENTORNO Y NO EL INGRESO.



En función de lo anterior es fundamental para el proyecto de ley la restructuración del sistema basado en indicadores de capital como: la tenencia de pólizas de seguro (contenido en el Ruaf), la cantidad y tipo de medios de transporte (registrado en el Runt), la posesión de bienes raíces (catastro), el valor de los gastos en educación (Simat) y la titularidad de las empresas (Cámara de Comercio).

Con la unificación de información se podrá dar seguimiento al gasto de la familia en vivienda, lo que invierte en salud, bienestar de la niñez, educación, alimentación las obligaciones legales de la unidad familiar y las inversiones en obras de rehabilitación relacionadas con el saneamiento de la vivienda. Finalmente lograr discernir la solvencia económica y decretar si merecen subsidios. Logrando eficacia en las políticas sociales.

En contraste es inminente que la estratificación se realice basándose en los ingresos del hogar porque se ha avanzado en el pago de impuestos y el conocimiento de los ingresos de las personas; contribuyendo así a un fácil acceso de unificación de datos y un manejo con el que antes no se contaba en donde un sesgo desproporcionado en donde la informalidad da una mala jugada y es el núcleo de la desigualdad y detrimento económico del país.

por otro lado, los estereotipos de forma negativa puesto que limitan la población porque la estratificación impone un número a las personas, lo que termina siendo asociado a formas de equilibrar entre diferencias sociales lo que obliga poner etiquetas sobre la persona lo cual tiene un resultado impositivo en una sociedad intransigente y segregada.

En un país donde la mayoría parecen identificarse con la pobreza como un problema individual, el Estado debe proponer garantías y desarrollar estrategias de focalización para cambiar ese panorama que genera inequidad al otorgar ayudas del Estado a quien no necesita, con errores garrales en la inclusión y exclusión de los beneficiarios de subsidios y, por consiguiente, ocasionando un despilfarro de recursos públicos.

La presente iniciativa responde a la necesidad de reestructurar el sistema para que sea confiable es necesario que haya cierto tipo de control social, es decir, que la población tenga visibilidad de en qué consiste la clasificación y que esta se de carácter democrático, donde se focalice la población pobre, quiénes serían los beneficiarios, y que excluya a los sectores de altos ingresos para que no haya mal uso de esta política social.

Puesto que el modelo no tiene en cuenta la renta, el número de personas que componen una familia, la edad, si alguna de esas personas tiene algún tipo de discapacidad o si tienen un empleo.

Es decir: si una persona compró una casa calificada como estrato seis cuando tenía el dinero para pagarla, pero ahora su único ingreso es una pensión baja, no puede recibir ayudas para pagar la factura del agua. Sucede lo mismo al revés. "En el centro de Bogotá hay muchos edificios estrato uno amparados por la ley de patrimonio histórico", explica Roberto Lippi, coordinador de ONU Hábitat para los países andinos. "Esas casas son hoteles y otro tipo de negocios, o la segunda vivienda de muchos ciudadanos. Todos reciben subsidios cuando no los necesitan".

En conclusión, lo cierto es que, a través del tiempo, si bien hemos avanzado en el proceso de entender la necesidad de asistir a los más vulnerables, seguimos rezagados en las formas de redistribución efectiva y realizar un seguimiento efectivo del impacto de los recursos en la vida de las personas y realmente soportarlos para la salida de la pobreza. Por lo anterior, es necesario plantear soluciones estadísticas y materiales para garantizar que los recursos lleguen a quienes lo necesitan y que cumplan.

CONFLICTO DE INTERÉS

De acuerdo a la ley 2003 del 2019, se entiende que se configura conflicto de interés cuando hay un beneficio, particular y directo, debido a que no se tocan montos, sino se trata de diseño institucional y política pública, y cuyo contenido beneficia a los electores en general, no se encuentran razones para entender que se configuran conflictos de interés.

De los honorables congresistas,

[Firma]
EDWARD DAVID RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ
Representante a la Cámara por Bogotá D.C.

Referencias bibliográficas.

A. (s. f.). *El debate del Sisbén más allá de las inconsistencias palpables*. Instituto de Estudios Urbanos. Recuperado 25 de marzo de 2022, de <http://ieu.unal.edu.co/medios/noticias-del-ieu/item/el-debate-del-sisben-mas-alla-de-las-inconsistencias-palpables>

B. Benjumea Zapata, F. J. (2004, 2 agosto). *ESTRATIFICACIÓN SOCIOECONÓMICA Y SISBÉN EN COLOMBIA. I. FOCALIZACIÓN DE LA FOCALIZACIÓN DEL GASTO SOCIAL*. repositorio.uniandes.edu.co. Recuperado 25 de marzo de 2022, de <https://repositorio.uniandes.edu.co/bitstream/handle/1992/10484/u251356.pdf?sequence=>

Cimadamore, A. D. (2008, marzo). *La economía política de la pobreza compilado por alberto cimadamore*. Economía. Recuperado 25 de marzo de 2022, de <http://biblioteca.clasco.edu.ar/clasco/clasco-crop/20100616031536/economia.pdf>

Díaz, R. F. (1999). *SOCIOLOGÍA DEL DESARROLLO, POLÍTICAS SOCIALES Y DEMOCRACIA*. Repositorio.Cepal.Org. Recuperado 25 de marzo de 2022, de https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/1674/4/S3092F825S_es.pdf

¿Es buena la estratificación? (2021, 14 septiembre). Metrocuadrado. Recuperado 25 de marzo de 2022, de <https://www.metrocuadrado.com/noticias/actualidad/es-buena-la-estratificacion-717/>

Estratificación socioeconómica y sisbén en Colombia la focalización de la focalización del gasto social. (s. f.). Library. Recuperado 25 de marzo de 2022, de https://library.co/document/yro7kojy-estratificacion-socioeconomica-sisben-colombia-focalizacion-focalizacion-gasto-social.html?utm_source=related_list

Marcos, A. (2018, 22 abril). *Los estratos en Colombia: eres el lugar en el que vives*. El Pañs. Recuperado 25 de marzo de 2022, de

https://elpais.com/internacional/2018/04/20/colombia/1524176587_818282.html#:~:text=Es%20decir%3A%20si%20una%20persona,Sucede%20lo%20mismo%20al%20rev%20C3%A9s.

Ministerio de Hacienda y Crédito Público. (2021, 29 julio). *Presupuesto general de la nación 2022*. Minhacienda. Recuperado 25 de marzo de 2022, de <https://www.camara.gov.co/sites/default/files/2021-07/P.L.158-2021C%20%28PRESUPUESTO%20GENERAL%202022%29.pdf>

P. (2019, 7 mayo). *En Colombia se deben reevaluar los estratos*. Portafolio.co. Recuperado 25 de marzo de 2022, de <https://www.portafolio.co/economia/en-colombia-se-deben-reevaluar-los-estratos-528701>

Prosperidad Social. (2022, 23 marzo). *Jóvenes en Acción - Transferencias Condicionadas de*. Recuperado 25 de marzo de 2022, de <https://prosperidadsocial.gov.co/sppp/transferencias/jovenes-en-accion/>

Ramírez, L. (2022, 11 febrero). *Conozca algunos subsidios y apoyos económicos con los que cuentan los colombianos*. Gestarsalud. Recuperado 25 de marzo de 2022, de <https://gestarsalud.com/2022/02/10/conozca-algunos-subsidios-y-apoyos-economicos-con-los-que-cuentan-los-colombianos/#:~:text=Cabe%20recordar%20que%20C%20%20seg%20C3%20%20los,que%20la%20cifra%20de%202019.>

PROYECTO DE LEY NÚMERO 447 DE 2022 CÁMARA

por medio del cual se modifican normas relativas a la industria de licores para promover la exportación de licores premium y se dictan otras disposiciones.

PROYECTO DE LEY "POR MEDIO DEL CUAL SE MODIFICAN NORMAS RELATIVAS A LA INDUSTRIA DE LICORES PARA PROMOVER LA EXPORTACIÓN DE LICORES PREMIUM Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. Objeto del Proyecto de Ley

El presente Proyecto de Ley tiene por objeto adicionar 1 artículo y modificar el artículo 7° de la Ley 1816 de 2016, por la cual se fija el régimen propio del monopolio rentístico de licores destilados, y se dictan otras disposiciones.

Lo anterior, con el objeto de ofrecer a los exportadores de licores premium facilitar el ejercicio de su actividad productiva, teniendo en cuenta el creciente desarrollo que ha venido mostrando la industria licorera en Colombia, el cual ha llegado a niveles tales, que ha permitido la participación de varios licores premium colombianos en el mercado internacional.

En este sentido, este Proyecto de Ley serviría de mecanismo para fortalecer el aparato exportador colombiano: promoviendo la creación de industrias dedicadas a la exportación de licores, generando la prosperidad en la economía colombiana, empleos al interior del país, incentivaría la construcción de infraestructura tecnificada en la forma de fábricas, centros de acopio, destilerías, entre otras, y además estimularía la economía de las regiones donde estas industrias se ubiquen.

2. Panorama general del mercado de exportación de licores premium en Colombia

Los licores premium

Cada vez más sectores se centran en el mercado que demanda los más altos estándares de calidad y el de las bebidas, tanto alcohólicas, como no alcohólicas, es uno de ellos. Se ofrecen bebidas 'premium', de alta gama, dotadas de sofisticación en la selección de ingredientes, en su formulación, en su elaboración y embotellado. Desde whiskies a ginebras, vinos a tequilas, incluso café, zumos o aguas minerales. Las bebidas premium abarcan todos los espectros posibles y son sin duda una opción a considerar para productores que trabajen con los más altos estándares de calidad en sus procesos, materias primas y maestría en su mano de obra.

En particular, los Licores Premium están elaborados para satisfacer los gustos más exigentes y brindar una experiencia memorable para quienes saben apreciar el lujo y disfrutan lo mejor. Aunque no existe una definición técnica oficial al respecto, los licores premium se reconocen así porque son bebidas de alta gama que se elaboran con ingredientes de primerísima calidad, en algunos casos orgánicos y mediante minuciosos procesos que buscan extraer las mejores notas de cada licor. Sin duda, se trata de bebidas de lujo, que en caso del ron suelen añejarse durante al menos tres años.¹

En resumen, los licores premium han sido identificados por los consumidores como aquellos licores que tienen una calidad superior y que se pueden asociar a una serie de valores conceptuales, que el cliente termina vinculando a una marca específica.

Ron Premium

Este destilado de la caña de azúcar vive en la actualidad una edad de oro que ha posicionado al ron añejo en la misma categoría que otros elixires de alta gama, como el whisky, el cognac o la ginebra (especialmente en formato

¹ Highland, Carol. The Difference Between Well, Premium And Top Shelf Liquor. Disponible en: <https://luxuryactivist.com/lifestyle/the-difference-between-well-premium-and-top-shelf-liquor/>

Gin Tonic). El perfil consumidor de ron premium es un público sibarita, exigente y conocedor de las bebidas de alta gama. Las características que lo hacen ser más valorado son, su proceso de elaboración y la combinación de los sabores y aromas mielados y es considerado perfecto para maridar con platos de alta gastronomía, gracias a su añejamiento en barricas de roble de alta calidad.

El Ron Premium es aquel que ha alcanzado el nivel de perfección y madurez precisa, mostrando características agradables de cuerpo, sabor y aroma que se encuentran completamente balanceados, y que son el resultado de un estricto proceso de producción con los más altos estándares de calidad, que incluye la selección de las mejores variedades de caña de azúcar, la obtención de mieles y una cuidadosa destilación de los alcoholes, los cuales son sometidos al añejamiento natural a través del tiempo. En dicho proceso se usan barriles de roble cuidadosamente seleccionados y bajo condiciones ambientales específicas y controladas de temperatura, humedad y calidad del aire que garantizan la obtención de un ron superior a los productos similares de su categoría.

Varios factores intervienen en el nivel de calidad de un ron de alta gama: la materia prima y la calidad de la caña de azúcar, en la que influyen tanto el terreno en el que se cultiva como las condiciones climatológicas. También el proceso de elaboración, que puede hacerse con melazas o jugo de caña (guarapo). Las marcas más prestigiosas emplean mieles vírgenes y de alta pureza. La destilación se lleva a cabo en alambiques de cobre o en grandes columnas continuas.

El añejamiento en altura es otra de las claves. Aunque la caña necesita un clima cálido para su crecimiento, la producción de ron premium requiere ambientes más frescos, por lo que muchas marcas la llevan a cabo en alturas considerables. Zacapa, por ejemplo, lo hace a más de 2.000 metros de altura.

Un ron premium se madura sin prisas, en barricas de roble de distintas procedencias, usualmente roble blanco americano, lo que confiere aromas de toffee, vainilla, cacao, caramelo, frutos secos, turba, etc. También en algunos casos se usan barricas de vino de Jerez, y su consecuente aportación de sabor afrutado, usando el tipo de crianza de solera. (Zacapa o Santa Teresa utilizan hasta cuatro barricas).²

En los últimos años, los rones premium de Colombia han alcanzado relevancia y reconocimiento en este sector. Por ejemplo, el Ron "Parce", de origen colombiano, fue recientemente galardonado como el mejor ron y mejor bebida blanca añejada de la octava edición anual de New York World Wine & Spirits Competition, así como doble medalla de oro a las bebidas de 3, 8 y 12 años.³

Esta bebida se ha empezado a comercializar en varios países de América Latina, en Estados Unidos, China y Corea del Sur.⁴

Entre sus planes de expansión, el Ron "Parce" ha proyectado incursionar en los exigentes mercados de Francia y Emiratos Árabes Unidos;⁵ para lo cual requeriría ampliar su capacidad instalada, a efectos de lograr los niveles de producción en Colombia requeridos para competir en este tipo de mercados.

² Revista Forbes México, El ron: la bebida noble, aromática y premium, por María Rodríguez. Publicado el 15 de abril de 2017. Disponible en <https://www.forbes.com.mx/forbes-life/el-ron-la-bebida-noble-aromatica-y-premium/#:~:text=Un%20ron%20premium%20se%20madura,de%20sabor%20afrutado%2C%20usando%20el-premium#:~:text=Un%20ron%20premium%20se%20madura,de%20sabor%20afrutado%2C%20usando%20el>

³ Revista Portafolio. Parce, el ron colombiano que gana premios en Estados Unidos. Disponible en: <https://www.portafolio.co/negocios/empresas/parce-el-ron-colombiano-que-gana-premios-en-estados-unidos-526568>

⁴ Ibidem

⁵ Revista Portafolio. Ron Parce apunta a mercados de Francia y Dubái para crecer en clientes <https://www.portafolio.co/negocios/empresas/ron-parce-los-nuevos-mercados-a-los-que-apunta-y-los-premio-que-gano-553735>

En esta misma situación se encuentran otros licores premium de origen Colombiano, tales como (i) el Ron La Hechicera, el cual en 2013 fue incluido en la revista GQ versión Reino Unido como una de las '100 mejores cosas del mundo en este momento'; (ii) el Aguardiente Mil Demonios, único aguardiente colombiano en recibir una medalla de plata en la San Francisco World Spirit Competition; y (iii) el Vino Marqués de Villa de Leyva, que actualmente es considerado como uno de los vinos colombianos con mayor reconocimiento internacional.⁶

Este mercado emergente hace patente la necesidad de incentivar su crecimiento y promover una incursión más profunda de estos licores en el extranjero, creando las condiciones propicias para la consolidación de una industria colombiana sólida y competitiva en el mercado mundial de licores premium, bajo el entendido de que ya se ha confirmado el potencial del licor premium colombiano con la obtención de diversos galardones en el pasado.

3. Incentivo a la producción de licores premium en otros países

De acuerdo con el Departamento de Comercio de los Estados Unidos⁷, para la partida arancelaria 2208, que se refiere a "alcohol etílico sin desnaturalizar con grado alcohólico volumétrico inferior al 80% de volumen" (el mismo grupo de productos a los que se refiere la Ley 1816 de 2016 en el parágrafo 3°, artículo 2° cuando define licor destilado), México exportó en el 2020 al mercado de los Estados un total de 2.673 millones de dólares. Valor que en 2021 subió a 3.754 millones de dólares. Con ello, se denota un crecimiento de exportaciones por el valor de 1.081 millones de dólares en este producto.

Sin embargo, México no es el único país a nivel Latinoamericano que se ha beneficiado de la exportación de este tipo de productos hacia Estados Unidos. Se detallan algunos mercados de interés en la siguiente tabla:

País exportador ⁸	Marco temporal de referencia	
	2020	2021
Nicaragua	\$13 millones	\$18 millones
Venezuela	\$11 millones	\$17 millones
Brasil	\$8 millones	\$7 millones
Panamá	\$2 millones	\$6 millones
Perú	\$2 millones	\$4 millones
Colombia	\$3 millones	\$4 millones

Lo anterior demuestra que Colombia, a pesar de competir con países similares a nivel latinoamericano, se está viendo superado por países como Venezuela y Nicaragua, quedándose rezagado en el comercio mundial de licores premium.

Contrastando los distintos valores de exportación de licores destilados en 2020 y 2022, se identificó que el mercado de exportación de licor destilado en Colombia tiene un potencial considerable i) de crecimiento y, ii) de beneficiar la industria nacional exportadora de licores.

Todo ello, con el propósito de destacar los beneficios que traería incentivar la producción de licores a través de actores privados que se dediquen, exclusivamente, a la producción con fines de exportación.

4. Panorama general del mercado interno de licores premium en Colombia

⁶ Diario La República. Top 4 de licores premium colombianos que triunfan en el mercado del exterior. Disponible en: <https://www.larepublica.co/socio/top-4-de-licores-premium-colombianos-que-triunfan-en-el-mercado-del-exterior-2739005>

⁷ <https://www.trade.gov/tradestats-express-national-and-state-trade-data>

⁸ Información tomada de: <https://www.trade.gov/tradestats-express-national-and-state-trade-data>

El Proyecto de Ley garantiza a las licoreras departamentales el ejercicio exclusivo de la actividad productora de licores premium que se comercializan en Colombia. En estos términos, no incluye ningún matiz sobre esta competencia exclusiva de los departamentos, la cual se mantiene inalterada.

Lo anterior resulta relevante toda vez que el mercado interno ha incrementado su consumo de licor en los últimos años:

"En el año de la pandemia, cuando los colombianos pasaron de beber 1.760 millones de litros de alcohol en 2019 a 1.852 millones de litros en 2020, es tradicional que para la época de fin de año se incremente el uso de bebidas.

(...) El consumo de licor por habitante entre los colombianos llegó a 36,4 litros al año, de acuerdo con el informe de Euromonitor International.⁹

Ahora bien, específicamente sobre licores premium, es cada vez más relevante el consumo en el mercado interno de Colombia, esto "gracias a la Ley 1816 de 2016, la cual concedió permiso a la empresa privada para comercializar este tipo de bebidas en el territorio nacional".¹⁰

Así las cosas, el Proyecto de Ley deja intactas las competencias de los departamentos para producir licores premium para comercialización en el territorio nacional.

5. Potenciales beneficios de la creación de incentivos a la exportación de licores premium

De emitirse, esta Ley favorecería la creación de infraestructura destinada a la fabricación de licores para la exportación, toda vez que, si se quiere competir en mercados exigentes, es necesario mejorar y ampliar la capacidad instalada, la cadena productiva y construir nuevas fábricas, generando un beneficio correlativo a todos sus eslabones, desde productores de caña hasta comercializadoras multinacionales.

El aumento de la canasta exportadora favorecería el ingreso de divisas, dinamizaría la economía, y reduciría el impacto negativo de los fenómenos inflacionarios que actualmente se observan alrededor de todo el mundo¹¹ en la tasa de cambio y en la economía nacional.

Adicionalmente, se aumentaría el impacto social positivo que la cadena productiva del licor premium actualmente tiene, generando nuevos empleos y extendiendo el alcance de los programas de sostenibilidad. Por ejemplo, el Ingenio azucarero Providencia, productor de alcohol tipo tafia (materia prima del ron), señaló que se educaron "1.100 niños y jóvenes en básica y secundaria con bilingüismo, tenemos guardería con el ICBF, convenios con el Sena y la Universidad Autónoma de Occidente. Damos 15 becas a los mejores estudiantes de El Cerro y damos 130 becas universitarias a hijos de nuestros trabajadores;" y adicionalmente "[a] año, con el Centro de Formación Integral Providencia, más los programas que tenemos en el ingenio para ayuda social, aportamos \$4.000 millones aproximadamente".¹²

⁹ SEMANA. Nace la primera plataforma para comprar licor premium a través del comercio electrónico. Disponible en: <https://www.semana.com/economia/empresas/articulo/nace-la-primer-plataforma-para-comprar-licor-premium-a-traves-del-comercio-electronico/202135/>

¹⁰ El Tiempo. Ocho destilados premium hechos en Colombia. Disponible en: <https://www.eltiempo.com/cultura/gastronomia/licores-destilados-de-alta-calidad-producidos-en-colombia-609258>

¹¹ Desilver, Drew. Inflation has risen around the world, but the U.S. has seen one of the biggest increases Disponible en: <https://www.pewresearch.org/fact-tank/2021/11/24/inflation-has-risen-around-the-world-but-the-u-s-has-seen-one-of-the-biggest-increases/>

¹² Diario La República. El Ingenio Providencia anunció que planea exportar azúcar y alcohol orgánico a Japón. Disponible en: <https://www.larepublica.co/empresas/el-ingenio-providencia-anuncio-que-planea-exportar-azucar-y-alcohol-orgnico-a-japon-3252978>

Se espera que, con incentivos a las exportaciones de licor premium, el impacto social favorable que generan las empresas que hacen parte de la cadena productiva de estos bienes se incremente sustancialmente.

Es decir, la exportación de licores producidos por empresas privadas no solo generaría empleo, sino que al mismo tiempo ofrece la oportunidad de utilizar en un proceso de mayor valor agregado el alcohol potable producido por las empresas colombianas y aumenta el impacto positivo en la sociedad.

Turismo Industrial

Por otro lado, proyectos de producción de licores premium, podría crear un nicho de turismo en país, dentro de la cadena productiva de la caña de azúcar, específicamente para la producción y exportación de Ron Premium, lo que aprovecharía la infraestructura turística existente en la zona, generando un flujo de turismo adicional con vocación de permanencia.

Ciertamente, también se debe tener en cuenta la diversificación de la industria del turismo que se está desarrollando en Colombia: el Turismo Industrial, que es una actividad turístico-cultural emergente, que sirve para que muchos destinos, poseedores de un significativo patrimonio industrial, histórico y ecológico, puedan adecuarlo y reconvertirlo en una atracción turística que ayude al desarrollo del territorio, que sirva como complemento al turismo ya existente, pero mucho más consolidado, diversificado y con un poderoso atractivo para los turistas internacionales. Este modelo de turismo asociado a la producción de licores de alta calidad ya está perfectamente consolidado en Europa, California, Argentina y Chile con la producción de vino, en el Perú con la fabricación del Pisco y en México con la producción de Tequila y Mezcal, países en los que se generan importantes flujos de turistas, empleo y divisas para las regiones en donde esas industrias se encuentran localizadas.

6. Propuesta

Teniendo en cuenta las anteriores consideraciones, se plantea la siguiente propuesta con el objeto de promover la exportación de licores Premium.

Tal como se ha demostrado, la exportación de licores Premium es un mercado en proceso de expansión que genera empleo, divisas a la economía del país, al tiempo que podría hacer uso del alcohol potable resultado de los procesos de transformación de la caña de azúcar.

Es por ello que se somete a consideración del honorable Congreso de la República, modificar el artículo 7º y agregar el artículo 8.1 de la Ley 1816 de 2016, con el propósito de ofrecer un mecanismo expedito al momento de otorgar permisos para la producción de licores exclusivamente para su exportación y la producción de alcohol potable con destino a la producción de licores.

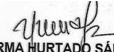
A dichos efectos el proyecto de ley en su artículo 1 establece los requisitos taxativos que debe acreditar quien solicite una autorización de producción de licores con fines exportación, el término temporal en el cual debe ser expedida, la posibilidad de solicitar y tramitar dicha autorización haciendo uso de medios electrónicos en favor de los departamentos cuando se trate de la producción de estos bienes.

Como parte de este incentivo se promueve la producción de alcohol potable con destino a la fabricación de licores, cuya autorización por parte de los departamentos debe adelantarse a partir del mismo procedimiento establecido en el nuevo artículo 8.1.

Finalmente, para no afectar la competitividad de los licores nacionales en los mercados internacionales, su producción dentro del país se exonera del pago de los derechos de explotación, pero única y exclusivamente cuando sean destinados a la exportación. Lo anterior bajo el principio de tributación internacional de no exportar

impuestos, bajo el cual, actualmente en la legislación tributaria nacional las exportaciones de bienes y servicios se consideran exentas de Iva y con derecho a devolución, no están gravadas con el impuesto de Industria y Comercio y adicionalmente, no son sujetas a retención en la fuente a título de impuesto de renta. Esta exoneración beneficiaría tanto a productores nacionales, como extranjeros que se encuentren en la misma situación, es decir cuando produzcan licores para exportación, con lo que, en tal sentido no se genera ningún trato preferencial, para alguno de ellos.

Atentamente,


NORMA HURTADO SÁNCHEZ
 Representante a la Cámara


MIGUEL AMIN ESCAF
 Senador de la República


ALFREDO RAFAEL DEL AGUILE ZULETA
 Representante a la Cámara


CHRISTIAN JOSÉ MORENO VILLAMIZAR
 Representante a la Cámara

PROYECTO DE LEY "POR MEDIO DEL CUAL SE MODIFICAN NORMAS RELATIVAS A LA INDUSTRIA DE LICORES PARA PROMOVER LA EXPORTACIÓN DE LICORES PREMIUM Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"

ARTÍCULO 1. Adiciónese un artículo nuevo a la ley 1816 de 2016, el cual quedará así:

ARTÍCULO 8-1º. PERMISOS OTORGADOS POR LOS DEPARTAMENTOS A EMPRESAS PRIVADAS PARA LA PRODUCCIÓN DE LICORES CON DESTINO A LA EXPORTACIÓN. Además del mecanismo para contratación de terceros para la producción de licores y alcohol potable con destino a la fabricación de licores establecido en el artículo 7º de la Ley 1816 de 2016, los departamentos que ejerzan el monopolio de producción podrán otorgar permisos a empresas privadas para la producción de licores sobre los cuales los departamentos no ostenten la titularidad de los derechos de propiedad industrial, siempre y cuando dicha producción se destine exclusivamente para la exportación. Estos permisos se otorgarán previa iniciativa y solicitud del interesado, de conformidad con los requisitos señalados en el presente artículo.

1. La solicitud debe cumplir los siguientes requisitos:

- a. En caso de ser el propietario de los derechos de propiedad industrial la solicitud debe ser formulada por el representante legal o por apoderado anexo el certificado de existencia y representación legal.
- b. En caso de no ser el propietario de los derechos de propiedad industrial el solicitante deberá aportar las pruebas que acredite haber recibido autorización del titular de los derechos de propiedad industrial frente a las cuales se presenta la solicitud para producir los licores a los que se refiere la solicitud.
- c. En cualquiera de los casos anteriores, se deberá adjuntar una declaración juramentada que certifique que el representante legal y los miembros de junta directiva, cuando proceda, no han sido hallados responsables por conductas ilegales que impliquen contrabando o adulteración de licores, ni la falsificación de sus marcas.

2. La solicitud de permiso de producción deberá resolverse en un término máximo de treinta (30) días hábiles, respetando el debido proceso y de conformidad con la ley, y se decidirá mediante acto administrativo particular y motivado, contra el cual procederán los recursos de ley.

3. El permiso deberá cumplir con las siguientes condiciones:

- a. Ser claro y no discriminatorio para todos los productores.
- b. Obedecer a la Constitución y a las leyes vigentes que regulan la materia.
- c. Mantener las mismas condiciones para empresas de origen nacional o extranjero.
- d. No podrá establecer cuota mínima o máxima de volumen de mercancía que se deba producir en el departamento.
- e. No podrá establecer precio mínimo de venta de los productos.
- f. Los permisos de producción tendrán una duración de veinte (20) años, prorrogables por periodos sucesivos del mismo término cada vez.
- g. El Departamento no podrá exigir requisitos, permisos, licencias o certificaciones que no se encuentren previstas en la presente ley para el otorgamiento del permiso de producción.

4. El solicitante del permiso que cuente con una planta de producción, es decir, ya establecida en el departamento, deberá aportar en la solicitud, el concepto favorable de la planta expedido por el Invima. En caso de que el beneficiario del permiso no tenga previamente la planta construida, éste aportará ante el departamento, el

respectivo concepto favorable así como las licencias o requisitos establecidos por ley necesarios, antes de iniciar la producción.

5. El Departamento no podrá expedir permisos de producción de licores cuando:

- a. El solicitante o su representante legal estuviesen inhabilitados para contratar con el Estado de conformidad con la Constitución y las leyes vigentes que regulan la materia.
- b. El solicitante o sus representantes legales hubiesen sido condenados por algún delito contra la administración pública.

PARÁGRAFO 1. En ningún caso será necesario contar con la aprobación de la empresa industrial y comercial de propiedad del respectivo departamento para la expedición del permiso de producción.

PARÁGRAFO 2. En ningún caso el departamento podrá condicionar el ejercicio del permiso de producción a trámites, requisitos, permisos, licencias o certificaciones adicionales a los anteriormente descritos; ni tampoco podrán solicitar la presentación de documentos de competencia de otras autoridades en virtud de lo dispuesto en la ley 962 de 2005 o el que lo adicione, modifique o sustituya.

PARÁGRAFO 3. Las solicitudes de permisos de producción se podrán hacer por medios electrónicos adjuntando los documentos señalados en el presente artículo, sin ser necesario su presentación física los cuales gozarán de plena validez, salvo aquellos departamentos que por limitaciones de conectividad requieran lo contrario. Dicho mecanismo debe permitir fácil acceso para el envío y cargue de los documentos.

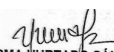
PARÁGRAFO 4. Los derechos de explotación de producción no se causarán a los productos destinados para la exportación.


ARTÍCULO 2. Adiciónese un parágrafo al artículo 7º de la ley 1816 de 2016, el cual quedará así:

PARÁGRAFO 2º: Cuando se trate de contratación de terceros para la producción de alcohol potable destinado a la fabricación de licores, no será obligatorio surtir el procedimiento de adjudicación mediante licitación pública y en su lugar, se podrá seguir el procedimiento señalado en el artículo 8-1º de esta Ley.

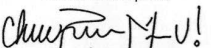
ARTÍCULO 3. La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación.

Atentamente,


NORMA HURTADO SÁNCHEZ
 Representante a la Cámara


MIGUEL AMIN ESCAF
 Senador de la República


ALFREDO RAFAEL DEL AGUILE ZULETA
 Representante a la Cámara


CHRISTIAN JOSÉ MORENO VILLAMIZAR
 Representante a la Cámara

PROYECTO DE LEY NÚMERO 448 DE 2022 CÁMARA

por medio de la cual se exonera a los prestadores de servicios turísticos de alojamiento en hoteles del pago de la sobretasa o contribución especial en el sector eléctrico.

PROYECTO DE LEY NÚMERO ____ DE 2022 CÁMARA

"Por medio de la cual se exonera a los prestadores de servicios turísticos de alojamiento en hoteles del pago de la sobretasa o contribución especial en el sector eléctrico."

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1. Objeto. Exonerar a los prestadores de servicios turísticos de alojamiento y hospedaje, con inscripción activa y vigente en el Registro Nacional de Turismo, del pago de la sobretasa o contribución especial en el sector eléctrico.

Artículo 2. Adiciónese el párrafo sexto al artículo 211 del Estatuto Tributario, modificado por el artículo 13 de la Ley 633 de 2000, el cual quedará así:

ARTÍCULO 211.

(...)

"PARÁGRAFO SEXTO: Los prestadores de servicios turísticos con inscripción activa y vigente en el Registro Nacional de Turismo, en establecimientos de comercio abiertos al público, debidamente acreditados mediante su inscripción en el Registro Mercantil, que desarrollen como actividad económica principal alguna de las descritas a continuación, estarán exentos del pago de la sobretasa o contribución especial en el sector eléctrico del que trata el párrafo 2 del presente artículo:

- 5511 Alojamiento en hoteles
- 5512 Alojamiento en apartahoteles
- 5513 Alojamiento en centros vacacionales
- 5514 Alojamiento rural
- 5519 Otros tipos de alojamientos para visitantes

Artículo 3. Los prestadores de servicios turísticos referidos, que a la entrada en vigencia de esta ley se encuentren operando, solo les aplicará la exoneración una vez se encuentren al día en el pago de la contribución parafiscal de la vigencia anterior.

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



Christian Munir Garcés Aljure
Representante a la Cámara
Partido Centro Democrático



Miguel Angel Barreto
Senador de la República
Partido Conservador



JOSE GUSTAVO PADILLA OROZCO
Representante a la cámara
Valle del Cauca
Partido Conservador



Gabriel Jaime Vallejo Chuffi
Representante a la Cámara



ENRIQUE CABRALES BAQUERO
Representante a la Cámara
Por Bogotá, D.C.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. JUSTIFICACIÓN

El turismo es una de las industrias más dinámicas del mundo, especialmente por su contribución económica, sociocultural y bienestar social. Por ello, cada vez son más los países que se preocupan por aumentar su competitividad y consolidarse como destinos turísticos altamente reconocidos. Hoy en día, el turismo se constituye como una fuerza sólida que promete ser uno de los principales sectores de nuestra economía colombiana.

El turismo tiene la posibilidad de contribuir al crecimiento económico inclusivo y sostenible, en la medida que ha sido uno de los sectores que más ha crecido a nivel mundial¹. Para Colombia, es un sector atractivo para seguir invirtiendo y consolidando entre otras razones porque es un sector que requiere una gran cantidad de mano de obra, motivo por el cual es una fuente importante de empleo, especialmente para aquellas personas que tradicionalmente han tenido un acceso limitado al mercado laboral, como las mujeres, los jóvenes, los migrantes y las personas que habitan zonas rurales.

Incluso, el actual plan de gobierno plantea la necesidad de profundizar el turismo mediante el impulso del turismo vivencial, ecológico y de aventura, y el desarrollo de la capacidad turística. Asimismo, enfatizó en que la informalidad afecta la sostenibilidad y se convierte en un enemigo para la consolidación de un turismo de calidad. Por eso, dentro de los pilares del Plan Nacional de Desarrollo, el Gobierno Nacional incluyó el "Pacto por el emprendimiento, la formalización y la productividad: una economía dinámica, incluyente y sostenible que potencie todos nuestros talentos", y en este pacto estableció la línea: "Turismo: el propósito que nos une", dentro de la que se destaca el objetivo de desarrollar un turismo sostenible, responsable y de calidad.

Así, en línea con alcanzar un turismo sostenible, responsable e inclusivo se hace necesario recuperar los empleos e ingresos perdidos, y hacerlo aún más competitivo con respecto a otros destinos turísticos de la región. Tan solo para la vigencia 2019 el sector turismo aportó el 2,15%

¹ Organización Internacional del Trabajo (OIT) y Organización Mundial del Turismo (OMT)

del valor agregado en la economía nacional². No obstante, existen algunas cargas tributarias y no tributarias que debilitan el proceso de consolidación del sector y merman financieramente la solvencia de los establecimientos como es la sobretasa a la energía, que, de acuerdo con COTELCO, representa entre el 7% y 9% del total de gastos operacionales de los hoteles. Un estudio calculó, que para el 2019, la exoneración de la sobretasa a la energía para el sector hotel, centro de convenciones y parques temáticos representaba \$298 mil millones de pesos (16% de la inversión usada para los subsidios de energía)³. Un costo sustancialmente alto para la operación de un sector que genera empleos y aporta al crecimiento económico.

2. JUSTIFICACIÓN ECONÓMICA

Una de las razones principales para fortalecer al turismo, en especial al sector hotelero, es su factor multiplicador de la economía. Solamente el sector de alojamiento y hospedaje junto con el sector servicios de alimentos empleaba a cerca de 1.6 millones de colombianos antes de la pandemia del COVID 19 de acuerdo con el DANE.

Los numerosos empleos se explican porque el sector de alojamiento y hospedaje en Colombia es heterogéneo y está conformado por 34.625 prestadores, de los cuales, 15.758 se ubican en la subcategoría de alojamiento turístico (albergue, apartahotel, campamento, centro vacacional, hostel, hotel y refugios); 14.259 corresponden a viviendas turísticas (aparthotel turístico, fincas turísticas y otros tipos de vivienda turística) y los restantes 4.608 están registrados como otros tipos de hospedaje turístico no permanente.

Seguir fortaleciendo un sector económico relevante para la superación de la pobreza e inclusión social por su capacidad de generar oportunidades laborales, es una estrategia acertada. A hoy, la tarea de recuperar empleos perdidos por la pandemia aún no está realizada, aun nos hace falta recuperar cerca de 1.2 millones de empleos. Colombia ha logrado reducir su tasa de desempleo a cerca del 13% según el DANE en lo corrido del 2022, debemos seguir

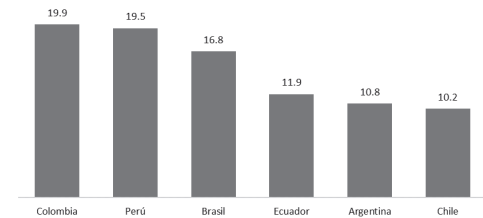
² DANE, Gran Encuesta de Hogares

³ Análisis económico sobre el impacto fiscal que tendrá la implementación de una exención de la sobretasa de la energía para el sector turístico FAMA consultores S.A

esforzándonos por disminuir dos puntos porcentuales más para alcanzar los niveles de pre pandemia.

No obstante, hace parte de ese esfuerzo reconocer que existen otros insumos importantes para la consolidación de un negocio, como es el costo de la energía eléctrica y puede estar obstaculizando la competitividad para la región, y así la atracción de capital privado. Aunque parezca increíble, Colombia posee el precio más alto de energía en comparación con sus pares de la región⁴. Para dimensionarlo, se presenta una comparación del precio de la energía eléctrica en países del Sur de América.

Tabla 1. Precio de la electricidad (centavos de dólar por kilovatio)



Fuente: Informe del Doing Business 2020 del Banco Mundial

Si bien, el costo fiscal estimado es de \$298 mil millones de pesos no significa que de ese tamaño sea el déficit, también se calcula que el potencial de reinvertir esos recursos libres es de \$200 mil millones de pesos, que podrían traducirse 2.490 habitaciones adicionales. Estas habitaciones, con tasa de ocupación del 55,46% y tarifa promedio de \$239.310 por habitación de acuerdo con los indicadores del CITUR y COTELCO, tendrían la posibilidad de generar

⁴ Doing Business del Banco Mundial, 2020

ingresos por \$120.623 millones de pesos anuales adicionales a lo que está generando el sector, que tendrían un efecto positivo en recaudo de impuestos⁵.

3. MARCO NORMATIVO FUNDAMENTOS JURÍDICOS, Y JURISPRUDENCIA

El ordenamiento constitucional le ha otorgado al Congreso de la República una amplia potestad de configuración legislativa en materia tributaria que, para el caso en específico le permite decretar exenciones de impuestos, contribuciones o tasas nacionales con el fin de estimular o incentivar determinadas actividades o comportamientos⁶, en concordancia con los artículos 150 y 154 de la Constitución Política.

En efecto y de conformidad con la doctrina de la Corte Constitucional, la iniciativa legislativa para la exención tributaria también opera en cuanto el proyecto legislativo es acompañado por el aval de Gobierno Nacional "Así, la Corte ha señalado de manera consistente que la iniciativa legislativa en materia de exenciones tributarias corresponde de manera exclusiva al gobierno nacional, entendiendo por iniciativa no sólo la presentación misma del proyecto de ley respectivo, sino también al avalar o impulsar proyectos inicialmente presentados por el Congreso en instancias posteriores del debate parlamentario"⁷

En ese mismo sentido la Corte Constitucional en sentencia C-1261 de 2005 precisó:

"3.2. En materia tributaria, la regla general es que todos tienen el deber de tributar de conformidad con los criterios establecidos en la Constitución. No obstante, el legislador también está facultado para contemplar exenciones, siempre que lo haga por iniciativa del Gobierno (art. 154 CP), de acuerdo con la conveniencia y oportunidad de excluir a ciertos tipos de personas, entidades o sectores del pago de ciertos tributos, ya sea para estimular o incentivar ciertas actividades o comportamientos, o con el propósito de reconocer situaciones de carácter

⁵ Análisis económico sobre el impacto fiscal que tendrá la implementación de una exención de la sobretasa de la energía para el sector turístico FAMA consultores S.A
⁶ Sentencia C-333 de 2017 M.P. Iván Humberto Escruce Mayolo
⁷ Sentencia C-932 de 2009 M.P. María Victoria Calle Correa

económico o social que ameriten la exención. Así, el legislador cuenta con la autonomía para fijar el grupo de contribuyentes favorecido con una exención y no vulnera la Constitución por el sólo hecho de definirlo, ya que, como se dijo, es la propia Carta la que de manera expresa prevé la posibilidad (arts. 154 y 294 CP.)"

En ese orden de ideas la promoción y el fortalecimiento del turismo se constituye en un fin constitucionalmente legítimo además de constituir la exención en una medida idónea, comoquiera que la reducción de las cargas tributarias es un estímulo para la realización de mejores tarifas ofertadas al consumidor similares dentro del territorio nacional que fomenten la cultura, al tiempo que inspiran a la ciudadanía a cultivar prácticas saludables, a practicar deportes y a aprovechar el tiempo libre.

Se hace importante destacar que en la formulación de estos beneficios de exenciones tributarias se ha observado estrictamente que cada uno cumpliera con los requisitos de descripción suficiente para revestirlos de legalidad y certeza principios esenciales del sistema tributario y de validez de la norma planteada, así como el establecimiento de límites en su aplicación para que no devenga en la alteración injustificada a la política fiscal y tributaria de la nación.

• Antecedentes regulatorios.

El artículo 2 de la Ley 1430 de 2010, modificó el parágrafo 2° del artículo 211 del Estatuto Tributario estableciendo que los sujetos obligados al pago de la sobretasa o contribución especial en el sector eléctrico, de que trata el artículo 47 de la Ley 143 de 1994, eran, entre otros, los usuarios industriales y los usuarios comerciales y que algunos usuarios no serían sujetos del cobro de la contribución a partir del año 2012, lo cual quedó regulado en el Decreto 2860 de 2013.

El Decreto 799 del 4 de junio de 2020 suspendió transitoriamente, hasta el 31 de diciembre de 2020, el pago de la sobretasa o contribución especial en el sector eléctrico para los prestadores de servicios turísticos cuya actividad principal era el alojamiento en hoteles apartahoteles, centros vacacionales, alojamientos rurales, parques de atracciones y parques temáticos, así como otras actividades recreativas y de esparcimiento N.C.P. Posteriormente, la Ley 2068 de 2020 "Por el cual se modifica la Ley General de Turismo y se dictan otras disposiciones" en su Artículo 40 volvió a suspender transitoriamente, hasta el 31 de diciembre de 2021, el pago de la sobretasa o contribución especial en el sector eléctrico para los prestadores de servicios turísticos cuya actividad principal era el alojamiento en hoteles apartahoteles, centros vacacionales, alojamientos rurales, parques de atracciones y parques temáticos, e incluyó a aquellas actividades de organización, promoción y/o gestión de acontecimientos tales como exposiciones empresariales o comerciales, convenciones, conferencias y reuniones, estén incluidas o no la gestión de esas instalaciones y la dotación de

personal necesario para su funcionamiento. Beneficios que fueron prorrogados hasta el 31 de diciembre de 2022 en la reciente "Ley de Inversión Social", Ley 2155 de 2021.

Lo anterior, así como lo que se propone en este proyecto de ley, se hace en desarrollo del seguimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) y de la Convención Marco sobre Turismo Ético de la OMT6, que a su vez se enmarca dentro del "Pacto por el emprendimiento, la formalización y la productividad: una economía dinámica, incluyente y sostenible que potencie todos nuestros talentos", del El Plan Nacional de Desarrollo, donde estableció la línea: "Turismo: el propósito que nos une" que fue el fundamento jurídico para la expedición del Plan Sectorial de Turismo 2018-2022 "Turismo: El propósito que nos une" como guía estratégica para la potenciación de la explotación turística de Colombia para su posicionamiento internacional y cuyos pilares, entre otros, son : 1. Generación de condiciones institucionales para el impulso al sector turismo. 2. Gestión integral de destinos y fortalecimiento de la oferta turística del país. 3. Más inversión, mejor infraestructura y conectividad para el turismo 4. Innovación y desarrollo empresarial en el sector turismo.



Christian Munir Garcés Aljure
 Representante a la Cámara
 Partido Centro Democrático



Miguel Angel Barreto
 Senador de la República
 Partido Conservador



JOSÉ GUSTAVO PADILLA OROZCO
 Representante a la cámara
 Valle del Cauca
 Partido Conservador



Gabriel Jaime Vallejo Chuffi
 Representante a la Cámara



ENRIQUE CABRALES BAQUERO
 Representante a la Cámara
 Por Bogotá, D.C.

PROYECTO DE LEY NÚMERO 449 DE 2022 CÁMARA

por la cual se dictan normas para el diseño e implementación de la política de seguridad vial con enfoque de sistema y se dictan otras disposiciones.

<p style="text-align: center;">PROYECTO DE LEY NÚMERO ____ DE 2022 CÁMARA</p> <p>"Por la cual se dictan normas para el diseño e implementación de la política de seguridad vial con enfoque de sistema y se dictan otras disposiciones".</p> <p style="text-align: center;">EL CONGRESO DE COLOMBIA</p> <p style="text-align: center;">DECRETA</p> <p style="text-align: center;">CAPITULO I</p> <p style="text-align: center;">Objeto y Principios</p> <p>ARTÍCULO 1º. Objeto. El objeto de la presente ley es establecer disposiciones normativas que orienten el diseño e implementación de la política pública de seguridad vial con el enfoque de sistema seguro.</p> <p>ARTÍCULO 2º. Principios. Las autoridades y las entidades del estado, de acuerdo con sus competencias, deben garantizar la protección de la vida, la integridad personal y la salud de todos los residentes en el territorio nacional, promoviendo la adecuada circulación de las personas y los vehículos, la calidad de las infraestructuras de la red vial, la seguridad vehicular y de las emisiones contaminantes por parte de los automotores, para el libre movimiento, circulación y convivencia pacífica de todas las personas sobre las vías públicas bajo los siguientes principios de seguridad vial:</p> <p>Sistema Seguro: Reconoce que en el centro del sistema de tránsito y transporte están las personas, el error humano latente puede provocar siniestros viales. El sistema necesita poner capas de protección en forma de vías y vehículos seguros. Todas las partes del sistema deberán fortalecerse en combinación para multiplicar los efectos protectores y si una parte falla, las otras aún protegerán a las personas de los incidentes viales que puedan afectar su integridad física.</p> <p>Prevención: La Seguridad Vial debe estar encaminada a abordar todos los componentes del sistema de tránsito y transporte dentro de los perímetros urbanos y en zonas rurales con el fin de asegurar que los niveles de energía liberada en un hecho sean menores que los que pudieran causar graves lesiones o víctimas mortales.</p> <p>Responsabilidad compartida. Los planificadores y responsables de la gestión del sistema de tránsito y transporte y de las infraestructuras viales, así como los usuarios de las vías y la iniciativa privada relacionada con la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor y del diseño, la fabricación, importación, ensamblaje y comercialización de vehículos, deben ser responsables de la incidencia y efectos resultantes de su participación en el sistema.</p>	<p>Seguridad vehicular: Las reglas y normas técnicas en el diseño, la concepción, la fabricación, el ensamblaje, la importación y la comercialización de vehículos automotores, deben garantizar: i) la protección a la vida, ii) a la integridad personal y iii) la salud, tanto a los usuarios de los vehículos, como a los usuarios vulnerables (peatones, ciclistas y motociclistas) fuera de él.</p> <p>Seguridad en las vías: Los cuerpos operativos de control de tránsito del ámbito nacional deben intervenir y ejercer el control de las normas de tránsito a los usuarios de las vías en todos los municipios del país para garantizar un alto nivel de cumplimiento y luchar de forma determinada contra la transgresión generalizada de la misma.</p> <p>Protección del ambiente: Los responsables del diseño, concepción, fabricación, importación y ensamblaje de vehículos automotores deberán limitar las emisiones contaminantes por parte de éstos mediante innovación y progreso de las tecnologías disponibles para garantizar el derecho colectivo a la protección del ambiente.</p> <p style="text-align: center;">CAPÍTULO II</p> <p style="text-align: center;">Obligatoriedad de la reglamentación sobre vehículos automotores y la infraestructura vial.</p> <p>ARTÍCULO 3º. Obligatoriedad de incorporar al diseño vial especificaciones que consideren el conjunto de vehículos equivalentes para los modos de tránsito en vías urbanas y carreteras del sistema nacional. Le diseño geométrico de vías, deberá considerar adicionalmente, siempre y cuando lo permita la capacidad y jerarquía de la vía; las especificaciones necesarias para buses, vehículos livianos, motocicletas, bicicletas, peatones y otros modos en competencia en la vía, para los efectos de diseño de dispositivos de distribución del tráfico, cruce, retorno, sobrepaso que garanticen longitudes de desarrollo adecuados en contraposición a las largas longitudes de desarrollo de los camiones que alientan o inducen comportamientos temerarios o conductas de riesgo de usuarios de otros modos.</p> <p>Parágrafo. La Agencia Nacional de Seguridad Vial establecerá los estándares técnicos y procesos que en materia de seguridad vial deben cumplir dichos dispositivos, así como la señalización en vía.</p> <p>ARTÍCULO 4º. Obligatoriedad de incorporar en el diseño vial especificaciones que prevengan y disuadan comportamientos de los usuarios que puedan poner en riesgo su vida, su integridad personal y su salud o la de terceros. Para todos los efectos de diseño de vías de todas las jerarquías y para intervenciones de construcción de vías nuevas, rectificación, mejoramiento, rehabilitación y/o mantenimiento, el diseño de</p>
<p>especificaciones técnicas incluyendo dispositivos viales, señalización y distribución, deberá prever mecanismos de prevención y disuasión de comportamientos de los usuarios que pongan en riesgo su vida o la de terceros, en particular, la de los usuarios vulnerables.</p> <p>ARTÍCULO 5º. Obligatoriedad de contemplar el Uso del Suelo y los Planes de Desarrollo Urbano. En el desarrollo de nuevas infraestructuras viales se deberá por prever los posibles desarrollos inmobiliarios y/o transformaciones de ocupación del suelo de corto, mediano y largo plazo que modifiquen los cambios en los patrones de tráfico en detrimento de la seguridad del flujo de modos y usuarios vulnerables de la vía. Deberá promover las adaptaciones necesarias para vías existentes e incorporar provisiones de área para desarrollos futuros en proyectos de construcción de vías nuevas.</p> <p style="text-align: center;">CAPITULO III</p> <p style="text-align: center;">Reformas al Código Nacional de Tránsito Terrestre</p> <p>ARTÍCULO 6º. Modifíquese el artículo 17 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>"ARTÍCULO 17. 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.</p> <p>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, categorías autorizadas, fechas de expedición y de vencimiento y organismo de tránsito que la expidió y categoría.</p> <p>Dentro de las características técnicas que deben contener las licencias de conducción se incluirán, entre otros, un código de barras bidimensional electrónico, magnético u óptico con datos del registro y un holograma de seguridad.</p> <p>Además de la entrega de su licencia física, el conductor al que se le otorgue, renueve o recategorice su licencia, tendrá derecho a que se le expida sin costo adicional la licencia de conducción digital, que 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.</p> <p>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, el Ministerio de Transporte garantizará la interoperabilidad, firma digital y consulta con todos los sistemas de información que lo requieran".</p>	<p>ARTÍCULO 7º. Modifíquese el artículo 19 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>"ARTÍCULO 19. REQUISITOS. Podrá obtener una licencia de conducción para vehículos automotores quien acredite el cumplimiento de los siguientes requisitos:</p> <p>Para vehículos particulares:</p> <ol style="list-style-type: none"> Saber leer y escribir. Tener dieciséis (16) años cumplidos. Aprobar exámenes teórico y práctico de conducción para vehículos particulares, ante las autoridades públicas, practicados por Universidades Públicas que garanticen cobertura nacional, cuyo resultado será registrado en el sistema RUNT. Obtener un certificado de aprobación de cumplimiento de los requisitos teórico prácticos de aptitud en conducción otorgado por un centro de enseñanza automovilística registrado en el RUNT. Presentar certificado de aptitud física, mental y de coordinación motriz para conducir expedido por una Institución Prestadora de Salud o por un Centro de Reconocimiento de Conductores, registrado ante el RUNT. <p>Para vehículos de servicio público:</p> <p>Se exigirán los requisitos anteriormente señalados. Adicionalmente, tener por lo menos dieciocho (18) años cumplidos y aprobar el examen teórico y práctico de conducción para vehículos de servicio público, de conformidad con la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte. Los conductores de servicio público deben recibir capacitación y obtener la certificación en los temas que determine el Ministerio de Transporte.</p> <p>PARÁGRAFO 1º. Para obtener la licencia de conducción por primera vez, o la recategorización, o la renovación de la misma, se debe demostrar ante las autoridades de tránsito la aptitud física, mental y de coordinación motriz, valiéndose para su valoración de los medios tecnológicos sistematizados y digitalizados requeridos, que permitan medir y evaluar dentro de los rangos establecidos por el Ministerio de Transporte según los parámetros y límites internacionales entre otros: las capacidades de visión y orientación auditiva, la agudeza visual y campimetría, los tiempos de reacción y recuperación al encandilamiento, la capacidad de coordinación entre la aceleración y el frenado, la coordinación integral motriz de la persona, la discriminación de colores y la podría horizontal y vertical.</p> <p>PARÁGRAFO 2º. El Ministerio de Transporte, podrá establecer condiciones especiales para los que no cuenten con por lo menos dos años de experiencia de</p>

conducción, quienes serán considerados conductores nóveles, éstas condiciones deberán determinarse conforme a los estudios que demuestren su necesidad e impacto positivo.

ARTÍCULO 8°. Modifíquese el artículo 96 de la Ley 769 de 2002, así:

"Artículo 96. Normas Específicas Para Bicicletas, Triciclos, Motocicletas, Motociclos y Motoriciclos. Los conductores de bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y motoriciclos, estarán sujetos a las siguientes normas:

1. Deben transitar ocupando un carril, observando lo dispuesto en los artículos 60 y 68 del Presente Código.
2. Podrán llevar un acompañante en su vehículo, el cual también deberá utilizar casco y la prenda reflectiva exigida para el conductor.
3. Deberán usar de acuerdo con lo estipulado para vehículos automotores, las luces direccionales. De igual forma utilizar, en todo momento, los espejos retrovisores.
4. Todo el tiempo que transiten por las vías de uso público, deberán hacerlo con las luces delanteras y traseras encendidas.
5. El conductor y el acompañante deberán portar siempre el casco de seguridad, conforme a la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte. En todo caso, no se podrá exigir que el casco contenga el número de placa correspondiente al del vehículo en que se moviliza.
6. No se podrán transportar objetos que disminuyan la visibilidad, que incomoden al conductor o acompañante o que ofrezcan peligro para los demás usuarios de las vías".

ARTÍCULO 9°. Modifíquese el artículo 124 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

"Artículo 124. SISTEMA DE PUNTOS DE LA LICENCIA DE CONDUCCIÓN: Crease un sistema de puntos asociado al comportamiento de los conductores, del cual se llevará a través del Registro Único de Conductores del RUNT, de conformidad con el procedimiento que establezca el Ministerio de Transporte dentro de los 6 meses siguientes a la expedición de la presente Ley. De este sistema dependerá la vigencia o suspensión de la Licencia de Conducción.

A todos los titulares actuales y nuevos de una licencia de conducción de cualquier categoría, se le asignarán un total de 24 puntos al momento del otorgamiento, los cuáles serán reducidos o recuperados de acuerdo con su comportamiento como conductor, de conformidad con lo establecido en la presente ley.

Sin perjuicio de las sanciones que procedan, el descuento de puntos se aplicará separadamente por cada una de las infracciones cometidas, aún si el conductor acepta la conducta y paga la multa con descuento.

Las autoridades de tránsito competentes de adelantar el proceso contravencional, descontarán puntos al conductor que sea sancionado o acepte la comisión de las infracciones establecidas en el artículo 131 de la presente Ley, así:

- a) 3 puntos para las infracciones del literal A.
- b) 6 puntos, para las infracciones del literal B.
- c) 12 puntos, para las infracciones del literal C.
- d) 20 puntos, para las infracciones de los literales D y E.

Las autoridades de tránsito están obligadas a reportar las sanciones dentro de las veinticuatro (24) horas siguientes a la finalización del proceso contravencional, para que el sistema descuente automáticamente los puntos.

La pérdida de la totalidad de los puntos en el respectivo sistema, implica la suspensión automática de la licencia de conducción por 6 meses

Cuando el registro de una infracción implique la pérdida total de puntos, la autoridad que realizó dicho registro, remitirá la respectiva comunicación al infractor a la última dirección registrada por éste en el RUNT; los conductores podrán consultar sus puntos de forma gratuita en el sistema.

Si en un periodo de un (1) año después de impuesta la última sanción establecida en los literales A, B, C, D Y E, del artículo 131 de la presente Ley, no se registra la comisión de nuevas infracciones de tránsito, el sistema restablecerá la totalidad de los puntos perdidos.

La Agencia Nacional de Seguridad Vial podrá reglamentar la creación de cursos especializados para la recuperación de puntos, en todo caso, cumplido el periodo de suspensión de la licencia por pérdida de puntos, para la reactivación de la licencia de conducción se deberá realizar un curso de por lo menos 15 horas."

CAPITULO IV

Registro de lesiones corporales en las vías nacionales concesionadas y no concesionadas y registro de parque automotor involucrado en siniestros viales con resultado de muerte o lesión.

ARTÍCULO 10°. Registro de lesiones corporales en las vías nacionales concesionadas y no concesionadas. Con el objeto de garantizar el derecho a la vida, a la integridad personal y la salud de los usuarios de las vías, dentro de los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente Ley, la Agencia Nacional de Seguridad Vial, deberá construir un registro de coordenadas de los puntos y tramos de las vías que presenten siniestros con resultado de lesiones corporales y con discriminación del tipo de usuario que resultó siniestrado en la vía (peatón, ciclista, motociclista, conductor de vehículo, acompañante, entre otros), así como el tipo de vehículo.

Dicho registro será público y se actualizará de manera permanente con el fin de ejercer vigilancia y control, informar a los usuarios de las vías, ser insumo para el Observatorio Nacional de Seguridad Vial y los demás Sistemas de Información relacionados con las vías concesionadas y no concesionadas y una herramienta para la toma de decisiones en materia de política pública de seguridad vial para las autoridades territoriales. El Ministerio de Transporte deberá garantizar que el Sistema RUNT transmita gratuitamente los campos necesarios del Registro Nacional de Accidentes de Tránsito. La Agencia Nacional de Seguridad Vial reglamentará las condiciones de reporte, frecuencia y desagregación de la información a detalle.

CAPITULO V
Disposiciones finales

ARTÍCULO 11°. Implementación de planes de gestión de la velocidad. Las autoridades de tránsito y transporte implementarán planes de gestión de la velocidad bianuales, encaminados al diagnóstico de zonas de alto riesgo y aplicación de medidas de regulación de los límites de velocidad, pacificación de tráfico, medidas de control y de educación. Estos planes considerarán medidas de mitigación de este factor de riesgo para los actores viales más vulnerables, en particular peatones, ciclistas y motociclistas. Dichos planes serán reglamentados por el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial. Las entidades oficiales a cargo del desarrollo y mantenimiento de la infraestructura vial nacional, departamental y urbana deberán desarrollar planes de auditoría en los tramos de alta siniestralidad vial e implementar planes de gestión de la velocidad que deberán ser actualizados cada 2 años. Dichos planes serán reglamentados por el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

ARTÍCULO 13°. Vigencia. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

Cordialmente,



RODRIGO ROJAS LARA
Representante a la Cámara
Partido Liberal



EMETERIO MONTES DE CASTRO
Representante a la Cámara
Partido Conservador



DIEGO PATIÑO AMARILES
Representante a la Cámara

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El presente proyecto de ley, retoma proyectos anteriores que han sido presentados previamente en el Congreso de la República, en los que se han demostrado la necesidad de realizar acciones concretas que disminuyan los peligros viales y a la postre generen la disminución en la cantidad de heridos y víctimas mortales causados por siniestros viales.

A pesar de los esfuerzos que el país ha venido haciendo en los ámbitos legislativo y ejecutivo y en los diferentes niveles de gobierno y de haber declarado la Seguridad Vial una política de Estado (2014), los objetivos planteados en el Plan Nacional de Seguridad Vial (2011-2021) de disminuir en un 26% las muertes entre 2011 a 2021 no se alcanzaron causando un inestimable daño a la vida y a la integridad física de las personas, además de los efectos sobre el desarrollo económico, social y ambiental de la Nación.


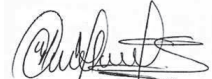
Colombia, como muchos países de ingresos bajos y medios, no ha logrado ser efectiva en la disminución de muertes y lesiones por eventos de tránsito; la Organización Mundial de la Salud ha redefinido el problema de la seguridad vial, no como un problema de accidentes o siniestros, sino como un problema de lesiones corporales que atenta contra la vida, la integridad personal y la salud¹.

Según esta misma organización, se debe abogar por la implementación del enfoque de sistemas de seguridad, el cual se traduce en un sistema de transporte seguro para todos los usuarios de las carreteras. Ese enfoque tiene en cuenta la vulnerabilidad de las personas a las lesiones graves causadas por accidentes de tránsito, y reconoce que el sistema se debería concebir para tolerar el error humano. La piedra angular de este enfoque son las carreteras y los arcones seguros, los vehículos seguros y los usuarios de carreteras seguros, todo lo cual se deberá abordar con miras a poner fin a los accidentes mortales y reducir el número de lesiones graves².

Resultante de lo anterior, el sistema de transporte debe ser adaptado a los límites biomecánicos humanos para disminuir la probabilidad de muerte o lesión. No es el conductor seguro, o la infraestructura segura, o el vehículo seguro, o las normas de tránsito más estrictas, etc., es, el sistema en su conjunto que debe ofrecer seguridad para garantizar que nadie pierda la vida o salga herido. Bajo el Sistema Seguro, todos trabajan en conjunto para implementar medidas basadas en la evidencia que ayuden a reducir la posibilidad de colisiones y sus impactos, en caso de que lleguen a ocurrir. La planificación como la inversión en infraestructura deben considerar la seguridad vial como un elemento integral de la movilidad. Estas áreas de acción del

¹ Proyecto de Ley 408 de 2021 Senado "Por la cual se dictan normas para garantizar los derechos a la vida, a la integridad personal y a la salud de los individuos mediante la seguridad vial bajo el enfoque de sistema seguro y se dictan otras disposiciones". Exposición de Motivos. Gaceta del Congreso 145 de 2021.

² Ibidem.

<p>enfoque de Sistema Seguro están integradas y van más allá de intentar persuadir a las personas para que cambien su comportamiento solo a través de educación.</p> <p>1. Objeto del proyecto de ley.</p> <p>El Proyecto de Ley en estudio, tiene por objeto establecer disposiciones normativas que orienten el diseño e implementación de la política pública de seguridad vial con el enfoque de sistema seguro.</p> <p>Para cumplir con el objetivo, es necesario establecer unos principios generales, así como determinar taxativamente la responsabilidad de las autoridades, para que, de acuerdo con sus competencias, garanticen la protección de la vida, a la integridad personal y a la salud de todos los residentes en el territorio nacional, así como el derecho colectivo a un ambiente sano, a través de una adecuada regulación de la circulación de las personas y los vehículos, de la calidad de las infraestructuras de la red vial, de la seguridad vehicular y de las emisiones contaminantes por parte de los automotores, para el libre movimiento, circulación y convivencia pacífica de todas las personas sobre las vías públicas.</p> <p>El sistema seguro gira en torno de las personas y crea capas para su protección en forma de vías y vehículos seguros, crea una sinergia necesaria entre los planificadores y responsables de la gestión del sistema de tránsito y transporte y de las infraestructuras viales, así como los usuarios de las vías y las empresas que desarrollan iniciativas privadas para la prestación de servicios de transporte, fabricación, importación, ensamble y comercialización de vehículos, quienes deben ser corresponsables de la incidencia y efectos resultantes de su participación en el sistema.</p> <p>Es así como el presente proyecto de Ley, pretende la adopción de medidas para la disminución de accidentes de tránsito, así como algunas reformas al Código de Tránsito que constituyen acciones prácticas que tendrán impacto en la reducción de accidentes, tales medidas abarcan la garantía de seguridad en las vías, la divulgación de información relacionada con la accidentalidad y la evaluación de los conductores.</p> <p>Adicionalmente, se integra una medida para garantizar sin costos alguno para el conductor, se le otorgue una licencia de conducción digital, que permita evitar sanciones por no portar en forma física la licencia (se le entregarían las dos, física y digital sin costo adicional), pero que también sea una herramienta real para la adopción de la "Licencia por puntos", herramienta de carácter disuasivo que tiene por función crear conciencia entre los conductores para evitar la comisión de faltas a las normas de tránsito, que a la postre reducirá comportamientos riesgosos en las vías.</p> <p>Con el objeto de complementar las acciones disuasivas para la comisión de faltas, se ordena la publicación de información de carácter público, la primera en relación con las vías que presentan mayor accidentalidad, entre otra información relevante para los interesados.</p> <p>2. Contenido del proyecto de ley.</p> <p>Bajo los principios propuestos y en general en procura de la protección de la vida y la integridad personal el legislador colombiano debe adoptar las medidas necesarias para garantizar que, en Colombia se prevengan y mitiguen los daños derivados de la violencia y la accidentalidad vial, lo que se logra garantizando una movilidad segura y sostenible para todos los usuarios de las vías a través de la seguridad vial.</p> <p>Desde el derecho internacional se ha hecho un importante llamado a todos los países a tomar medidas encaminadas a prevenir de manera eficaz la accidentalidad vial que deja como resultado la muerte de una persona cada 24 segundos en las carreteras del mundo, así las cosas cada año mueren cerca de 1.3 millones de personas en las carreteras del mundo entero, y entre 20 y 50 millones padecen traumatismos no mortales, situación que convierte a los accidentes de tránsito en una de las principales causas de muerte en todos los grupos etarios, y la primera entre personas de 15 a 29 años.</p>	<p>Conforme a lo expuesto, el proyecto de ley contiene las siguientes disposiciones:</p> <p>A. Determinación de los principios generales que garantizaran el cumplimiento del objeto de la ley.</p> <p>En el primer artículo del proyecto se encuentra el objeto general de la ley, que es precisamente el de garantizar el derecho a la vida, a la integridad personal y a la salud de los individuos en el sistema de tránsito y transporte terrestre, bajo el enfoque de Sistema Seguro y para ello se pretende reforzar los instrumentos normativos para luchas contra la violencia vial.</p> <p>El segundo artículo establece los "principios generales", para la protección a la vida, la integridad y la salud de las personas mediante la seguridad vial, a partir de los cuales, las autoridades de acuerdo con sus competencias garantizarán la protección de la vida, de la integridad personal y la salud de todos los residentes en el territorio nacional, así como el derecho colectivo a un ambiente sano a través de:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Una adecuada regulación de la circulación de las personas y los vehículos. - De la calidad de las infraestructuras de la red vial. - De la seguridad vehicular y de las emisiones contaminantes por parte de los automotores. <p>B. Reformas al código de tránsito</p> <p>-Modifica el artículo 17 con el objeto de garantizar para quienes obtengan licencia de conducción, que sin costo alguno se le entregue su licencia de conducción digital que contendrá todos los datos registrados por el conductor, la cual tendrá los mismos efectos leales que la licencia física y deberá ser aceptada por los cuerpos de control y además permita llevar el seguimiento de las anotaciones asociadas a la licencia (sanciones, suspensión, cancelación) y que será interoperable con los demás sistemas públicos que requieran la información.</p> <p>-Modifica el artículo 19 con el propósito de establecer el mecanismo para realizar los exámenes teórico-prácticos, de tal forma que los mismos sean responsabilidad del estado colombiano a través de las universidades públicas</p> <p>- El Ministerio de Transporte, podrá establecer condiciones especiales para los que no cuenten con por lo menos dos años de experiencia de conducción, quienes serán considerados conductores noveles, éstas condiciones deberán determinarse conforme a los estudios que demuestren su necesidad e impacto positivo.</p> <p>-Modifica el artículo 96, con el propósito de incluir a las Bicicletas y Triciclos dentro de las normas específicas que rigen a las motocicletas, motociclos y mototriciclos.</p> <p>-Modifíquese el artículo 124 para establecer el mecanismo de descuento de puntos de manera automática, a través del RUNT. Para tal efecto, las autoridades de tránsito competentes de adelantar el proceso contravencional descontaran puntos al conductor que sea sancionado o acepte la comisión de las infracciones establecidas en el artículo 131 de la presente ley así:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) 3 puntos para las infracciones del literal A. b) 6 puntos, para las infracciones del literal B. c) 12 puntos, para las infracciones del literal C. d) 20 puntos, para las infracciones de los literales D y E. 										
<p>Las autoridades de tránsito están obligadas a reportar las sanciones dentro de las veinticuatro (24) horas siguientes a la finalización del proceso contravencional, para que el sistema descuente automáticamente los puntos.</p> <p>La pérdida de la totalidad de los puntos en el respectivo sistema, implica la suspensión automática de la licencia de conducción por 6 meses</p> <p>Cuando el registro de una infracción implique la pérdida total de puntos, la autoridad que realizó dicho registro, remitirá la respectiva comunicación al infractor a la última dirección registrada por éste en el RUNT; los conductores podrán consultar sus puntos de forma gratuita en el sistema.</p> <p>Si en un periodo de un (1) año después de impuesta la última sanción establecida en los literales A, B, C, D Y E, del artículo 131 de la Ley 769, no se registra la comisión de nuevas infracciones de tránsito, el sistema restablecerá la totalidad de los puntos perdidos.</p> <p>C. Registro de lesiones.</p> <p>Con el objeto de garantizar el derecho a la vida, a la integridad personal y a la salud de los usuarios de las vías, la Agencia Nacional de Seguridad Vial, deberá construir un registro de coordenadas de los puntos y tramos de las vías que presenten siniestros con resultado de lesiones corporales, dicho registro será público y se actualizará de manera permanente con el fin de ejercer vigilancia y control, informar a los usuarios de las vías, ser insumo para el observatorio nacional de seguridad vial y los demás sistemas de información, para tal efecto el ministerio de transporte deberá garantizar que el sistema RUNT transmita gratuitamente los campos necesarios del registro nacional de accidentes tránsito a las superintendencia de transporte para tal fin.</p> <p>Con fundamento en lo anterior, se pone a consideración del Congreso de la República este proyecto de ley.</p> <p>Cordialmente,</p> <p> RODRIGO ROJAS LARA Representante a la Cámara Partido Liberal</p> <p> EMETERIO MONTES DE CASTRO Representante a la Cámara Partido Conservador</p> <p> DIEGO PATIÑO AMARILES Representante a la Cámara Partido Liberal</p>	<div style="text-align: center; border: 1px solid black; border-radius: 15px; padding: 5px; background-color: #f0f0f0;"> <p>CONTENIDO</p> </div> <p style="text-align: center;">Gaceta número 323 - miércoles 20 de abril de 2022</p> <p style="text-align: center;">CÁMARA DE REPRESENTANTES</p> <p style="text-align: center;">PROYECTOS DE LEY</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 85%;"></th> <th style="width: 15%; text-align: right; vertical-align: bottom;">Págs.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Proyecto de ley número 446 de 2022 Cámara por medio de la cual se crea el censo de la lucha contra la pobreza y modifican los criterios de transferencia de algunos subsidios de asignación directa.....</td> <td style="text-align: right; vertical-align: bottom;">1</td> </tr> <tr> <td>Proyecto de ley número 447 de 2022 Cámara por medio del cual se modifican normas relativas a la industria de licores para promover la exportación de licores premium y se dictan otras disposiciones.</td> <td style="text-align: right; vertical-align: bottom;">4</td> </tr> <tr> <td>Proyecto de ley número 448 de 2022 Cámara por medio de la cual se exonera a los prestadores de servicios turísticos de alojamiento en hoteles del pago de la sobretasa o contribución especial en el sector eléctrico.</td> <td style="text-align: right; vertical-align: bottom;">6</td> </tr> <tr> <td>Proyecto de ley número 449 de 2022 Cámara por la cual se dictan normas para el diseño e implementación de la política de seguridad vial con enfoque de sistema y se dictan otras disposiciones.....</td> <td style="text-align: right; vertical-align: bottom;">8</td> </tr> </tbody> </table>		Págs.	Proyecto de ley número 446 de 2022 Cámara por medio de la cual se crea el censo de la lucha contra la pobreza y modifican los criterios de transferencia de algunos subsidios de asignación directa.....	1	Proyecto de ley número 447 de 2022 Cámara por medio del cual se modifican normas relativas a la industria de licores para promover la exportación de licores premium y se dictan otras disposiciones.	4	Proyecto de ley número 448 de 2022 Cámara por medio de la cual se exonera a los prestadores de servicios turísticos de alojamiento en hoteles del pago de la sobretasa o contribución especial en el sector eléctrico.	6	Proyecto de ley número 449 de 2022 Cámara por la cual se dictan normas para el diseño e implementación de la política de seguridad vial con enfoque de sistema y se dictan otras disposiciones.....	8
	Págs.										
Proyecto de ley número 446 de 2022 Cámara por medio de la cual se crea el censo de la lucha contra la pobreza y modifican los criterios de transferencia de algunos subsidios de asignación directa.....	1										
Proyecto de ley número 447 de 2022 Cámara por medio del cual se modifican normas relativas a la industria de licores para promover la exportación de licores premium y se dictan otras disposiciones.	4										
Proyecto de ley número 448 de 2022 Cámara por medio de la cual se exonera a los prestadores de servicios turísticos de alojamiento en hoteles del pago de la sobretasa o contribución especial en el sector eléctrico.	6										
Proyecto de ley número 449 de 2022 Cámara por la cual se dictan normas para el diseño e implementación de la política de seguridad vial con enfoque de sistema y se dictan otras disposiciones.....	8										