



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA
www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXIII - N° 1510

Bogotá, D. C., lunes, 23 de septiembre de 2024

EDICIÓN DE 24 PÁGINAS

DIRECTORES:

GREGORIO ELJACH PACHECO
SECRETARIO GENERAL DEL SENADO
www.secretariassenado.gov.coJAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA
SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA
www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

CÁMARA DE REPRESENTANTES

PONENCIAS

INFORME DE PONENCIA POSITIVA
PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO
DE LEY ORGÁNICA NÚMERO 024 DE 2024
CÁMARA

por medio de la cual se modifica la Ley 1454 de 2011, se incluyen los territorios afrodescendientes en el ordenamiento territorial y se dictan otras disposiciones.

Señora

Presidenta

ANA PAOLA GARCÍA SOTO

Comisión Primera Constitucional Permanente

Cámara de Representantes

Bogotá, D. C.

Asunto: Ponencia POSITIVA para primer debate Proyecto de Ley Orgánica número 024 de 2024 Cámara, por medio de la cual se modifica la Ley 1454 de 2011, se incluyen los territorios afrodescendientes en el ordenamiento territorial y se dictan otras disposiciones.

Respetada Presidenta,

En cumplimiento de la designación hecha por la Mesa Directiva de la Comisión Primera Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes, y siguiendo lo dispuesto en el artículo 174 de la Ley 5ª de 1992, pongo en consideración el siguiente informe de **PONENCIA POSITIVA** para primer debate del **Proyecto de Ley Orgánica número 024 de 2024 Cámara, por medio de la cual se modifica la Ley 1454 de 2011, se incluyen los territorios afrodescendientes en el ordenamiento territorial y se dictan otras disposiciones**, por las razones que se exponen en el cuerpo de la ponencia.

Cordialmente,

ORLANDO CASTILLO ADVÍNCULA
REPRESENTANTE A LA CÁMARA - CITREP 9 PACÍFICO MEDIO

1. ANTECEDENTES DE LA INICIATIVA

El Artículo Transitorio 55 de la Constitución de 1991 fue resultado de las luchas históricas de las comunidades negras en Colombia por el reconocimiento de sus derechos territoriales y culturales. A lo largo del siglo XX, estas comunidades, junto con movimientos sociales y organizaciones, reivindicaron su derecho a las tierras que habitaban tradicionalmente. Este artículo estableció la creación de una ley que reconociera la propiedad colectiva de las comunidades negras en zonas rurales ribereñas del Pacífico, lo que marcó un avance significativo en la garantía de sus derechos, aunque no constituyó un reconocimiento pleno.

En cumplimiento de este mandato, se aprobó la Ley 70 de 1993, que representó un hito para las comunidades afrocolombianas, raizales y palenqueras. Esta ley permitió la creación de consejos comunitarios y la titulación colectiva de tierras, consolidando el derecho de estas comunidades a gestionar sus territorios y a preservar sus prácticas culturales y tradicionales. Además, la ley otorgó un marco legal para el desarrollo de mecanismos de protección de su identidad cultural y de fomento de su desarrollo económico y social.

A pesar de estos avances, la implementación de la Ley 70 ha enfrentado importantes dificultades, especialmente en regiones fuera del Pacífico, como la costa Caribe, donde las comunidades negras no

han recibido el mismo nivel de reconocimiento territorial. Además, la reglamentación de capítulos clave de la ley ha sido obstaculizada por distintos gobiernos, lo que ha generado riesgos ambientales y ha limitado la subsistencia de estas comunidades en sus territorios. Esto contrasta con la situación de los pueblos indígenas, quienes han logrado una mayor autonomía y control sobre sus territorios, beneficiándose de un tratamiento diferencial por parte del Estado.

Para corregir esta desigualdad, se ha propuesto reformar la Ley 1454 de 2011 con el fin de incluir a las comunidades negras, afrodescendientes, raizales y palenqueras como entidades territoriales. Esta reforma permitiría consolidar sus derechos a la autodeterminación, el control territorial y el desarrollo armónico de sus comunidades, fortaleciendo el marco establecido por la Ley 70 de 1993. Dicha inclusión es constitucionalmente viable, en línea con el artículo 285 de la Constitución, que permite la creación de nuevos entes territoriales para el cumplimiento de las funciones del Estado.

2. OBJETO DEL PROYECTO

La presente ley tiene como objetivo modificar la Ley 1454 de 2011, para incluir los territorios de las comunidades negras, afrodescendientes, raizales y palenqueras en el ordenamiento territorial acorde con la Constitución política, los principios rectores del ordenamiento territorial y el derecho de planeación y gestión de las comunidades negras, afrodescendientes, raizales y palenqueras en igualdad de condiciones con las demás etnias y entes territoriales.

3. JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO

Las comunidades negras, afrodescendientes, raizales y palenqueras han sido históricamente marginadas en Colombia, con sus derechos y garantías sistemáticamente ignorados a pesar de ser sujetos de especial protección. Aunque han conquistado ciertos derechos a través de luchas constantes, la Constitución de 1991 no incluyó explícitamente su autonomía territorial. El artículo 13 de la Constitución establece la igualdad y prohíbe la discriminación, lo que legitima la demanda de estas comunidades para ejercer plenamente sus derechos sobre los territorios que han habitado o adquirido por diversas vías, como la compra o la ocupación.

La Ley 1454 de 2011, que organiza el ordenamiento territorial, no incluyó los territorios de las comunidades negras, lo que ha limitado su autonomía y acceso a recursos. Para corregir esta exclusión, un proyecto de reforma busca integrar estos territorios, permitiendo a las comunidades negras, afrodescendientes, raizales y palenqueras ejercer su autonomía en igualdad de condiciones con otras entidades territoriales. Este proyecto, fundamentado en los principios de igualdad y respeto a la diversidad étnica de Colombia, fue elaborado tras una serie de investigaciones, diagnósticos y consultas con expertos, considerando

aspectos económicos, fiscales y sociales claves para su formulación.

1. Rol histórico de las comunidades negras

Desde la promulgación de leyes como la de julio de 1821 y la 2ª de 1851, que abolieron la esclavitud, las comunidades negras en Colombia pasaron a ser invisibles durante gran parte del siglo XIX y XX. Su inclusión en el ordenamiento jurídico ocurrió en 1991, con la Constitución que promovió la multiétnicidad y pluriculturalidad. La propiedad de sus territorios y el derecho a la consulta previa se reconocieron, principalmente a través del Convenio 169 de la OIT, incorporado en la Ley 21 de 1991.

La Ley 70 de 1993 desarrolló los fines de protección y desarrollo social y económico de las comunidades negras. A pesar de los avances normativos, persisten barreras, especialmente en términos de igualdad. La aprobación de un proyecto de acto legislativo permitiría a estas comunidades avanzar hacia la autonomía, gestionar sus asuntos, ejercer competencias territoriales, administrar recursos y participar en rentas nacionales, según lo autoriza la constitución y la ley.

2. Marco legal

2.1. Marco constitucional:

De acuerdo con la normativa internacional se tomarán en consideración los siguientes preceptos constitucionales:

El **Artículo 2º** de la Constitución establece que los fines esenciales del Estado son servir a la comunidad, promover la prosperidad general, garantizar los derechos consagrados en la Constitución, y facilitar la participación ciudadana en la vida económica, política y cultural de la nación. Además, el Estado debe defender la independencia nacional, mantener la integridad territorial y asegurar la convivencia pacífica bajo un orden justo. Las autoridades están encargadas de proteger la vida, honra, bienes y libertades de todos los residentes en Colombia, así como de asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y los particulares.

El **Artículo 13** garantiza la igualdad ante la ley sin discriminación por razones de sexo, raza, origen o religión, y establece que el Estado debe adoptar medidas para que esta igualdad sea real y efectiva, protegiendo especialmente a grupos vulnerables. El **Artículo 24** reconoce el derecho de todo colombiano a circular libremente por el territorio y residir en el país. Por otro lado, los **Artículos 285 y 286** determinan la estructura territorial del país, señalando que las entidades territoriales incluyen departamentos, distritos, municipios y territorios indígenas. El **Artículo 150** otorga al Congreso la facultad de crear, modificar y derogar leyes dentro de su función legislativa.

2.1 Marco normativo

La Ley 1454 de 2011, Plan Nacional de Ordenamiento Territorial. En su articulado sentó las bases de los principios, objeto y finalidad del ordenamiento territorial que no es otra cosa diferente,

que el ordenamiento de las actividades humanas en el territorio, sin embargo, se omitieron los territorios de las comunidades NARP. Es así como se puede leer, lo siguiente:

Artículo 3°. *Principios rectores del ordenamiento territorial.*

Son principios del proceso de ordenamiento territorial entre otros los siguientes:

1. Soberanía y unidad nacional: el ordenamiento territorial propiciará la integridad territorial, su seguridad y defensa, y fortalecerá el Estado Social de Derecho organizado en forma de República unitaria, descentralizada, con autonomía de sus entidades territoriales.

2. Autonomía: las entidades territoriales gozan de autonomía para la gestión de sus intereses dentro de los límites de la Constitución y la ley.

3. Descentralización: la distribución de competencias entre la nación, entidades territoriales y demás esquemas asociativos se realizará trasladando el correspondiente poder de decisión de los órganos centrales del Estado hacia el nivel territorial pertinente, en lo que corresponda, de tal manera que se promueva una mayor capacidad de planeación, gestión y de administración de sus propios intereses, garantizando por parte de la nación los recursos necesarios para su cumplimiento.

4. Integración: los departamentos y los municipios ubicados en zonas fronterizas pueden adelantar programas de cooperación dirigidos al fomento del desarrollo comunitario, la prestación de los servicios públicos, la preservación del ambiente y el desarrollo productivo y social, con entidades territoriales limítrofes de un Estado.

5. Regionalización: el ordenamiento territorial promoverá el establecimiento de Regiones de Planeación y Gestión, regiones administrativas y de planificación y la proyección de Regiones Territoriales como marcos de relaciones geográficas, económicas, culturales, y funcionales, a partir de ecosistemas bióticos y biofísicos, de identidades culturales locales, de equipamientos e infraestructuras económicas y productivas y de relaciones entre las formas de vida rural y urbana, en el que se desarrolla la sociedad colombiana y hacia donde debe tender el modelo de Estado Republicano Unitario. En tal sentido la creación y el desarrollo de Regiones de Planeación y Gestión, Regiones Administrativas y de Planificación, y la regionalización de competencias y recursos públicos se enmarcan en una visión del desarrollo hacia la complementariedad, con el fin de fortalecer la unidad nacional.

6. Sostenibilidad: el ordenamiento territorial conciliará el crecimiento económico, la sostenibilidad fiscal, la equidad social y la sostenibilidad ambiental, para garantizar adecuadas condiciones de vida de la población.

7. Participación: la política de ordenamiento territorial promoverá la participación, concertación y cooperación para que los ciudadanos tomen parte

activa en las decisiones que inciden en la orientación y organización territorial.

8. Solidaridad y equidad territorial: con el fin de contribuir al desarrollo armónico del territorio colombiano, la nación, las entidades territoriales y las figuras de integración territorial de mayor capacidad política, económica y fiscal, apoyarán aquellas entidades de menor desarrollo relativo, en procura de garantizar el acceso equitativo a las oportunidades y beneficios del desarrollo, para elevar la calidad de vida de la población.

9. Diversidad: el ordenamiento territorial reconoce las diferencias geográficas, institucionales, económicas, sociales, étnicas y culturales del país, como fundamento de la unidad e identidad nacional, la convivencia pacífica y la dignidad humana.

10. Gradualidad y flexibilidad: el ordenamiento territorial reconoce la diversidad de las comunidades y de las áreas geográficas que componen el país, por tanto, ajustará las diferentes formas de división territorial. Las entidades e instancias de integración territorial se adaptarán progresivamente, para lo cual podrán asignárseles las competencias y recursos que les permitan aumentar su capacidad planificadora, administrativa y de gestión. En el caso de las instancias de integración, las competencias y recursos serán asignados por las respectivas entidades territoriales que las componen.

11. Prospectiva: el ordenamiento territorial estará orientado por una visión compartida de país a largo plazo, con propósitos estratégicos que guíen el tipo de organización territorial requerida.

12. Paz y convivencia: el ordenamiento territorial promoverá y reconocerá los esfuerzos de convivencia pacífica en el territorio e impulsará políticas y programas de desarrollo para la construcción de la paz, el fortalecimiento del tejido social y la legitimidad del Estado.

13. Asociatividad: el ordenamiento territorial propiciará la formación de asociaciones entre las entidades territoriales e instancias de integración territorial para producir economías de escala, generar sinergias y alianzas competitivas, para la consecución de objetivos de desarrollo económico y territorial comunes.

14. Responsabilidad y transparencia: las autoridades del nivel nacional y territorial promoverán de manera activa el control social de la gestión pública incorporando ejercicios participativos en la planeación, ejecución y rendición final de cuentas, como principio de responsabilidad política y administrativa de los asuntos públicos.

15. Equidad social y equilibrio territorial: la ley de ordenamiento territorial reconoce los desequilibrios en el desarrollo económico, social y ambiental que existen entre diferentes regiones geográficas de nuestro país y buscará crear instrumentos para superar dichos desequilibrios. Por ello la nación y las entidades territoriales propiciarán el acceso equitativo de todos los habitantes del territorio colombiano a las oportunidades y

beneficios del desarrollo, buscando reducir los desequilibrios enunciados. Así mismo, los procesos de ordenamiento procurarán el desarrollo equilibrado de las diferentes formas de división territorial.

16. Economía y buen gobierno: la organización territorial del Estado deberá garantizar la planeación y participación decisoria de los entes territoriales en el desarrollo de sus regiones, sostenibilidad económica, el saneamiento fiscal y la profesionalización de las administraciones territoriales, por lo que se promoverán mecanismos asociativos que privilegien la optimización del gasto público y el buen gobierno en su conformación y funcionamiento. La ley determinará los principios de economía y buen gobierno mínimos que deberán garantizar los departamentos, los distritos, los municipios, las áreas metropolitanas, sus descentralizadas, así como cualquiera de las diferentes alternativas de asociación, contratos o convenios plan o delegaciones previstas en la presente ley.

17. Multietnicidad: para que los pueblos indígenas, las comunidades afrodescendientes, los raizales y la población ROM ejerzan su derecho de planeación y gestión dentro de la entidad territorial respectiva en armonía y concordancia con las demás comunidades y entidades territoriales.

2.2. Normativa internacional

La Declaración Universal de los Derechos Humanos, proclamada el 10 de diciembre de 1948, establece principios fundamentales para garantizar la dignidad y el libre desarrollo de todas las personas, sin distinción alguna. En su artículo 22 reconoce el derecho a la seguridad social y la satisfacción de los derechos económicos, sociales y culturales como indispensables para la dignidad humana. Asimismo, el artículo 28 subraya el derecho a un orden social e internacional que asegure la efectividad de estos derechos. Complementariamente, el Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales, que entró en vigor en Colombia el 3 de enero de 1976 bajo la Ley 74 de 1968, obliga a los Estados a adoptar medidas para garantizar estos derechos sin discriminación, como lo consagran sus artículos 2º y 3º, promoviendo la igualdad y la cooperación internacional en la protección de los derechos humanos.

La Convención Americana de los Derechos y Deberes del Hombre, aprobada en la Novena Conferencia Internacional Americana en Bogotá en 1948, junto con la creación de la Organización de los Estados Americanos (OEA), establece principios fundamentales como el respeto, la promoción de la persona y la seguridad jurídica para los pueblos de América Latina. En su artículo XXII, reconoce el derecho de asociación para la protección de intereses legítimos en diversas áreas como lo político, económico, social y cultural. Posteriormente, la Convención Americana sobre Derechos Humanos, o Pacto de San José de 1969, reforzó estos derechos, comprometiendo a los Estados a garantizar la plena

efectividad de los derechos económicos, sociales y culturales a través de la cooperación internacional y medidas internas.

El Protocolo Adicional a la Convención Americana sobre Derechos Humanos en materia de Derechos Económicos, Sociales y Culturales, conocido como el Protocolo de San Salvador, entró en vigor en Colombia en 1999 mediante la Ley 319 de 1996. En sus artículos 1º, 2º y 3º, el protocolo establece la obligación de los Estados de adoptar medidas internas y cooperar internacionalmente para garantizar la efectividad de estos derechos, sin discriminación alguna por motivos de raza, sexo, religión o condición social, consolidando la protección de los derechos fundamentales en América Latina.

4. CONTENIDO DEL PROYECTO

El presente proyecto consta de cinco artículos así:

Artículo 1º: se incluye a las comunidades afrodescendientes en el objetivo de la Ley 1454 de 2011.

Artículo 2º: se incluye a las comunidades afrodescendientes como parte de la finalidad de la Ley 1454 de 2011.

Artículo 3º: se incluye a las comunidades afrodescendientes dentro del principio de multietnicidad.

Artículo 4º:

Artículo 5º: vigencia.

5. IMPACTO FISCAL

La aprobación del presente proyecto de acto legislativo por parte del congreso de la República no genera ningún impacto fiscal, pues se trata del reconocimiento de un derecho que ha estado ausente en el ordenamiento jurídico colombiano, lo cual no afecta el presupuesto general de la nación, ni el marco fiscal de mediano plazo ni la regla fiscal, pues no ordena ningún gasto ni genera cambio fiscal alguno.

6. CONFLICTO DE INTERESES

De acuerdo con lo establecido en el artículo 3º de la Ley 2003 del 19 de noviembre de 2019, por la cual se modifica parcialmente la Ley 5ª de 1992 y se dictan otras disposiciones, que modifica el artículo 291 de la Ley 5ª de 1992, en la que se estableció que el autor del proyecto y el ponente presentarán en la exposición de motivos un acápite que describa las circunstancias o eventos que podrán generar un conflicto de interés para la discusión y votación del proyecto, me permito precisar que el presente proyecto de acto legislativo no genera conflictos de interés ni para su autor ni los ponentes, en atención a que se trata de un proyecto que no genera un beneficio particular, actual y directo a los Congresistas, de conformidad con lo establecido en el artículo 1º de la Ley 2003 de 19 de noviembre de 2019; sino que, por el contrario, se trata de la inclusión de un derecho de las comunidades negras

en la constitución, adicionando la expresión ‘y de comunidades negras’. Es decir que se trata de modificar una norma general, por tanto, el beneficio no puede ser particular.

Al respecto el Consejo de Estado ha precisado que “no cualquier interés configura la causal de desinvestidura en comento, pues se sabe que solo lo será aquel del que se pueda predicar que es directo, esto es, que *per se* el alegado beneficio, provecho o utilidad encuentre su fuente en el asunto que fue conocido por el legislador; particular, que el mismo sea específico o personal, bien para el Congresista o quienes se encuentren relacionados con él; y actual

o inmediato, que concurra para el momento en que ocurrió la participación o votación del Congresista, lo que excluye sucesos contingentes, futuros o imprevisibles. También se tiene noticia que el interés puede ser de cualquier naturaleza, esto es, económico o moral, sin distinción alguna”.

7. PLIEGO DE MODIFICACIONES

Pliego de modificaciones propuesto para primer debate del **Proyecto de Ley Orgánica número 024 de 2024 Cámara**, *por medio de la cual se modifica la Ley 1454 de 2011, se incluyen los territorios afrodescendientes en el ordenamiento territorial y se dictan otras disposiciones.*

TEXTO RADICADO	PROPUESTA PLIEGO PRIMER DEBATE	COMENTARIOS
Artículo 1º. Objeto. La presente ley tiene como objetivo modificar la Ley 1454 de 2011, para incluir los territorios de las comunidades negras, afrodescendientes, raizales y afrodescendientes en el ordenamiento territorial acorde con la Constitución política, los principios rectores del ordenamiento territorial y el derecho de planeación y gestión de las comunidades negras, afrodescendientes, raizales y palenqueras en igualdad de condiciones con las demás etnias y entes territoriales.	Artículo 1º. Objeto. La presente ley tiene como objeto incluir los territorios de las comunidades negras, raizales, afrodescendientes y palenqueras, dentro del ordenamiento territorial.	Se modifica redacción.
Artículo 2º. Modifíquese el Parágrafo Nuevo del artículo 2 de la ley 1454/2011, el cual quedará así: Parágrafo nuevo. En virtud de su finalidad y objeto, la ley orgánica de ordenamiento territorial constituye un marco normativo general de principios rectores, que deben ser desarrollados y aplicados por el legislador en cada materia específica, para departamentos, municipios, entidades territoriales indígenas, <u>territorios negros, afrodescendientes, raizales y palenqueros</u> , y demás normas que afecten, reformen o modifiquen la organización político administrativa del Estado en el territorio.	Artículo 2º. Modifíquese el parágrafo nuevo del artículo 2 de la Ley 1454 de 2011, el cual quedará así: En virtud de su finalidad y objeto, la ley orgánica de ordenamiento territorial constituye un marco normativo general de principios rectores, que deben ser desarrollados y aplicados por el legislador en cada materia específica, para departamentos, municipios, entidades territoriales indígenas, <u>entidades territoriales de comunidades negras, raizales, afrodescendientes y palenqueras</u> y demás normas que afecten, reformen o modifiquen la organización político administrativa del Estado en el territorio.	Se modifica redacción.
Artículo 3º. Modifíquese el numeral 17 del artículo 3 de la Ley 1454 de 2011, el cual quedará así: 17. Multietnicidad. Para que los pueblos indígenas, las comunidades <u>negras</u> afrodescendientes, los raizales, <u>palenqueras</u> y la población ROM ejerzan su derecho de planeación y gestión dentro de la entidad territorial respectiva en armonía y concordancia con las demás comunidades y entidades territoriales	Artículo 3º. Modifíquese el numeral 17 del artículo 3 de la Ley 1454 de 2011, el cual quedará así: Para que los pueblos indígenas, las comunidades <u>afrodescendientes, negras, raizales, afrodescendientes y palenqueras</u> , los raizales y la población ROM ejerzan su derecho de planeación y gestión dentro de la entidad territorial respectiva en armonía y concordancia con las demás comunidades y entidades territoriales	Se modifica redacción.
Artículo 4º. Modifíquese literal d del numeral 2 del artículo 29 de la ley 1454 de 2011, el cual quedará así: Integrar y orientar la proyección espacial de los planes sectoriales departamentales, los de sus municipios y entidades territoriales indígenas, <u>los territorios negros, afrodescendientes, raizales y palenqueros</u> .	Sin modificaciones	
	Artículo 5º. Vigencia. La presente ley rige a partir de su publicación, y deroga las disposiciones que le sean contrarias.	Se adiciona artículo de vigencia.

8. PROPOSICIÓN

En virtud de las consideraciones anteriormente expuestas, solicitamos a la honorable Comisión Primera de la Cámara Representantes dar primer debate al **Proyecto de Ley Orgánica número 024 de 2024 Cámara**, por medio de la cual se modifica la Ley 1454 de 2011, se incluyen los territorios afrodescendientes en el ordenamiento territorial y se dictan otras disposiciones, con base en el texto propuesto que se adjunta y que forma parte integral del presente informe de ponencia POSITIVA.

Cordialmente,



ORLANDO CASTILLO ADVÍNCULA

REPRESENTA A LA CÁMARA - CITREP 9 PACÍFICO MEDIO

9. TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE A LA COMISIÓN PRIMERA DE LA CÁMARA DE REPRESENTANTES:

PROYECTO DE LEY ORGÁNICA NÚMERO 024 DE 2024 CÁMARA

por medio de la cual se modifica el artículo 286 y el artículo 356 de la Constitución Política de Colombia y se incluyen las comunidades negras en la organización territorial del Estado.

El Congreso de Colombia

DECRETA

Artículo 1°. Objeto. La presente ley tiene como objeto incluir los territorios de las comunidades negras, raizales, afrodescendientes y palenqueras, dentro del ordenamiento territorial.

Artículo 2°. Modifíquese el parágrafo nuevo del artículo 2° de la Ley 1454 de 2011, el cual quedará así:

En virtud de su finalidad y objeto, la ley orgánica de ordenamiento territorial constituye un marco normativo general de principios rectores, que deben ser desarrollados y aplicados por el legislador en cada materia específica, para departamentos, municipios, entidades territoriales indígenas, **entidades territoriales de comunidades negras, raizales, afrodescendientes y palenqueras** y demás normas que afecten, reformen o modifiquen la organización político administrativa del Estado en el territorio.

Artículo 3°. Modifíquese el numeral 17 del artículo 3° de la Ley 1454 de 2011, el cual quedará así:

Para que los pueblos indígenas, las comunidades afrodescendientes **negras, raizales, afrodescendientes y palenqueras**, los raizales y la

población ROM ejerzan su derecho de planeación y gestión dentro de la entidad territorial respectiva en armonía y concordancia con las demás comunidades y entidades territoriales.

Artículo 4°. Modifíquese literal d del numeral 2 del artículo 29 de la Ley 1454 de 2011, el cual quedará así:

Integrar y orientar la proyección espacial de los planes sectoriales departamentales, los de sus municipios y entidades territoriales indígenas, **los territorios negros, afrodescendientes, raizales y palenqueros.**

Artículo 5°. Vigencia. La presente ley rige a partir de su publicación, y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

Cordialmente,



ORLANDO CASTILLO ADVÍNCULA
REPRESENTA A LA CÁMARA - CITREP 9 PACÍFICO MEDIO

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 048 DE 2024 CÁMARA

por medio del cual se autoriza a los municipios de Leticia y Puerto Nariño del departamento de Amazonas la emisión y reglamentación de una contribución parafiscal para el fomento del turismo.

Bogotá, D. C., septiembre de 2024

Doctora

KELYN JOHANA GONZÁLEZ DUARTE

Presidente

Comisión Tercera Constitucional Permanente

Hacienda y Crédito Público

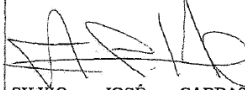
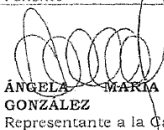
Cámara de Representantes

Referencia: Informe de ponencia para Primer Debate al **Proyecto de Ley número 048 de 2024 Cámara**, por medio del cual se autoriza a los Municipios de Leticia y Puerto Nariño del departamento de Amazonas la emisión y reglamentación de una contribución parafiscal para el fomento del turismo.

Honorable doctora González,

En cumplimiento con las instrucciones impartidas por la Mesa Directiva de la Comisión Tercera Constitucional Permanente de la honorable Cámara de Representantes y de los deberes establecidos en la

Ley 5ª de 1992, presentamos a continuación informe de ponencia para Primer Debate al **Proyecto de Ley número 048 de 2024 Cámara**, por medio del cual se autoriza a los municipios de Leticia y Puerto Nariño del departamento de Amazonas la emisión y reglamentación de una contribución parafiscal para el fomento del turismo.

 ÓSCAR DARÍO PÉREZ PINEDA Representante a la Cámara Coordinador Ponente	 SILVIO JOSÉ CARRASQUILLA TORRES Representante a la Cámara Ponente
 CARLOS ALBERTO CUENCA CHAUX Representante a la Cámara Ponente	 WILMER RAMIRO CARRILLO MENDOZA Representante a la Cámara Ponente
 ÁNGELA MARÍA VERGARA GONZÁLEZ Representante a la Cámara Ponente	

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 048 DE 2024 CÁMARA

por medio del cual se autoriza a los municipios de Leticia y Puerto Nariño del departamento de Amazonas la emisión y reglamentación de una contribución parafiscal para el fomento del turismo.

Por instrucción de la Mesa Directiva de la Comisión Tercera Constitucional Permanente de la honorable Cámara de Representantes, conforme a lo establecido en la Ley 5ª de 1992, presentamos informe de ponencia positiva para Primer Debate del **Proyecto de Ley número 048 de 2024 Cámara**, por medio del cual se autoriza a los municipios de Leticia y Puerto Nariño del departamento de Amazonas la emisión y reglamentación de una contribución parafiscal para el fomento del turismo.

El siguiente informe de ponencia se estructura de la siguiente manera:

- Competencia
- Trámite legislativo y antecedentes
- Sobre el proyecto
- Objeto del proyecto
- Antecedentes del proyecto
- Contenido del proyecto
- Justificación del proyecto de ley
- Breve marco normativo del proyecto
- Impacto fiscal
- Relación de posibles conflictos de interés
- Proposición
- Articulado

I. COMPETENCIA

La Comisión Tercera Constitucional Permanente, por disposición normativa, es competente para conocer del presente proyecto de ley, de conformidad con lo establecido por el artículo 2º de la Ley 3ª de

1992, por cuanto versa sobre: “*hacienda y crédito público; impuesto y contribuciones; exenciones tributarias; régimen monetario; leyes sobre el Banco de la República; sistema de banca central; leyes sobre monopolios; autorización de empréstitos; mercado de valores; regulación económica; Planeación Nacional; régimen de cambios, actividad financiera, bursátil, aseguradora y de captación de ahorro*”.

II. TRÁMITE DE LA INICIATIVA Y ANTECEDENTES

Durante la actual legislatura, el pasado 24 de julio del año en curso, fue radicado ante la Secretaría General de la Cámara de Representantes por los honorables Senadores Esteban Quintero Cardona, Yenny Esperanza Roza Zambrano, Carlos Julio González Villa, Karina Espinosa Oliver, y por los Honorables Representantes a la Cámara Yenica Sugein Acosta Infante, Holmes de Jesús Echeverría de la Rosa, Óscar Darío Pérez Pineda, James Hermenegildo Mosquera Torres, y Hugo Danilo Lozano Pimiento, el Proyecto de Ley número 048 de 2024 Cámara, por medio del cual se autoriza a los Municipios de Leticia y Puerto Nariño del departamento de Amazonas la emisión y reglamentación de una contribución parafiscal para el fomento del turismo.

Dada su naturaleza en materia de tributación, la honorable Comisión Tercera Constitucional Permanente de la honorable Cámara de Representantes ha nombrado a los congresistas Óscar Darío Pérez Pineda, Silvio José Carrasquilla Torres, Carlos Alberto Cuenca Chaux, Wilmer Ramiro Carrillo Mendoza y Ángela María Vergara González para que rindan informe de ponencia para primer debate del mencionado proyecto de ley.

III. SOBRE EL PROYECTO

Naturaleza	Proyecto de Ley
Consecutivo	Número 048 de 2024 (Cámara)
Título	<i>por medio del cual se autoriza a los municipios de Leticia y Puerto Nariño del departamento de Amazonas la emisión y reglamentación de una contribución parafiscal para el fomento del turismo.</i>
Materia	Tributación
Autor	Honorable Representante Yenica Sugein Acosta Infante y Otros.
Ponentes	Coordinador ponente Honorable Representante Óscar Darío Pérez Pineda Ponentes Honorable Representante Silvio José Carrasquilla Torres Honorable Representante Carlos Alberto Cuenca Chaux Honorable Representante Wilmer Ramiro Carrillo Mendoza Honorable Representante Ángela María Vergara González
Origen	Cámara de Representantes
Radicación	24 de julio de 2024
Tipo	Ordinaria
Estado	Pendiente de dar primer debate

IV. OBJETO DEL PROYECTO

El proyecto de ley pretende establecer el marco general para autorizar a los Concejos de los municipios de Leticia y Puerto Nariño la creación y reglamentación de una contribución parafiscal para el fomento y fortalecimiento del turismo en el departamento del Amazonas, evocando el numeral

5 del Artículo 150 de la Constitución política de Colombia, *conferir atribuciones especiales a las asambleas, concejos (...)*. Con base en el crecimiento del sector turístico en el territorio y el cual ayudará a su desarrollo y subvención. El producido de la contribución se destinará principalmente a programas y estrategias de coadyuden a fortalecer el sector turístico del departamento.

V. ANTECEDENTES DEL PROYECTO DE LEY

Proyecto de Ley	Síntesis	Resultado
Número 061 de 1996 Cámara	Por el cual se autoriza la emisión de la estampilla pro turismo del departamento del Meta y se dictan otras disposiciones.	Ley 561 de 2000
Número 001 de 1997 Cámara	Por el cual se autoriza a la Asamblea Departamental del Guaviare a ordenar la emisión de la estampilla por-desarrollo del Guaviare y se dictas otras disposiciones.	Archivado
Número 078 de 1999 Cámara - número 142 Senado	Por el cual se autoriza a la asamblea departamental del Meta para ordenar la emisión de la estampilla de fomento turístico y se dictan otras disposiciones.	Ley 561 de 2000
Número 022 de 2000 Cámara	Por medio de la cual se autoriza a la asamblea departamental del Atlántico para ordenar la emisión de la estampilla de fomento a la cultura y se dictan otras disposiciones.	Archivado en debate
Número 289 de 2000 Cámara - número 127 de 2000 Senado	Por medio de la cual se autoriza a la asamblea departamental del Guaviare para emitir la estampilla pro-hospitales del departamento del Guaviare.	Ley 709 de 2001
Número 105 de 2002 Cámara	Por el cual se autoriza a la asamblea departamental del Magdalena para que ordene la emisión de la estampilla de fomento turístico y se dictan otras disposiciones.	Archivado en debate
Número 041 de 2012 Cámara	Por la cual se autoriza a la Asamblea crear la estampilla pro-desarrollo de la Institución Universitaria de Envigado (IUE) y se dictan otras disposiciones.	Ley 16114 de 2013
Número 061 de 2014 Cámara	Por medio de la cual se autoriza a la Asamblea Departamental de Boyacá para ordenar la emisión de la estampilla de Fomento al Turismo y se dictan otras disposiciones.	Archivado en debate
Número 231 de 2020 Cámara	Por medio de la cual se crea y autoriza a la Asamblea del departamento del Meta para emitir la estampilla Pro-hospitales públicos del departamento del Meta.	Ley 2190 de 2022 “Por medio de la cual se autoriza a la asamblea del departamento del Meta para emitir la estampilla pro-hospitales públicos, centros de salud públicos y puestos de salud públicos del Meta”
Número 281 Senado y 403 Cámara de 2020	Por el cual se modifica la Ley General de Turismo y se dictan otras disposiciones	Ley 2068 de 2020 ley de Turismo

VI. CONTENIDO DEL PROYECTO DE LEY

El presente proyecto de Ley consta de nueve (9) proposiciones legislativas. Dentro de los aspectos relevantes, nos permitimos resaltar los siguientes:

En su artículo 1º, establece el objeto del proyecto de ley, autorizando a los municipios de Leticia y Puerto Nariño del departamento del Amazonas la emisión de una contribución parafiscal para el fomento del turismo en la región.

El artículo 2º determina la destinación de los recursos, precisando y delimitando el sentido de la autorización que deriva en este caso, la contribución.

Con el objeto de precisar competencias, en el artículo 5º aclara que, para adherir y definir la tarifa de la contribución autorizada, es atribución única de las administraciones municipales.

En cuanto al artículo 7º, autoriza el recaudo a través de la Secretaría de Hacienda y de la Tesorería Municipal, aclarando que el recaudo deberá manejarse en cuentas de destinación específica y

deberá implementar convenios de recaudación con bancos o medios digitales.

VII. JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO DE LEY

El departamento de Amazonas ubicado en la región Amazónica, en el extremo sur de Colombia, en su vasto territorio habitan alrededor de 26 etnias indígenas, con una población calculada en 47.00 miembros, que han mantenido sus tradiciones culturales, las etnias más representativas son los Tikunas, Huitotos, Yucuna, Boras y Mirañas, entre muchas otras. Es un importante centro de ecoturismo y etnoturismo en Colombia. Su división política corresponde a dos municipios: Leticia, la capital, y Puerto Nariño, además de las zonas no municipalizadas de Tarapacá, Pedrera, Puerto Arica, Miriti Paraná, El Encanto, La Chorrera, Puerto Santander, Puerto Alegría y la Victoria. Los 109.665 km² de terreno colombiano lo hace el más extenso del país, pero casi en totalidad están cubiertos de jungla y ríos caudalosos, fauna y flora en estado natural o silvestre. Esta división territorial limita con los departamentos del Caquetá, Vaupés y Putumayo, pero sus vecinos son también territorios internacionales: Brasil, al oriente, y Perú, al sur y el sur oriente, siendo más atractivo para el visitante.

En los últimos años, el turismo en Amazonas ha gozado de un auge y crecimiento que han posibilitado que los servicios ofrecidos colmen los gustos de turistas y visitantes. El turismo ecológico y el de aventura atraen turistas no solo de Colombia y Suramérica, sino de otros continentes, quienes descubren en estas tierras el encuentro de varias culturas, de varios países y en un ambiente único del Amazonas.

El principal atractivo de este departamento es, sin duda el río Amazonas, considerado el más caudaloso del mundo, que nace en Perú y su longitud es de aproximadamente 7.000 km. Y la extensa selva que se extiende a lo largo de su curso ofrece a los viajeros que llegan al departamento del Amazonas la oportunidad de experimentar un contacto con la naturaleza y conocer las culturas ancestrales que habitan en esta región.

Los municipios de Leticia y Puerto Nariño han constituido una infraestructura a lo largo de los años, que permite atender a los turistas y viajeros que desean explorar las características naturales y culturales del río Amazonas, la selva que lo acompaña y las comunidades que allí lo habitan. Infraestructura y vías que continuamente requieren estar en continuo funcionamiento, adecuación y remodelación para el beneficio del turista.

Por lo anterior, lo que se pretende con esta iniciativa es establecer una estrategia para obtención e inversión de recursos que permitan posicionar al departamento como un destino turístico líder a nivel nacional e internacional fortaleciendo la promoción y mejorando la infraestructura turística, factor determinante para lograr la competitividad.

VIII. BREVE MARCO NORMATIVO DEL PROYECTO

Constitución Política

Artículo 1º. *Colombia es un Estado Social de Derecho, organizado en forma de República unitaria, descentralizada con autonomía de sus entidades territoriales, democrática, participativa y pluralista, fundada en el respeto de la dignidad humana, en el trabajo y la solidaridad de las personas que la integran y en la prevalencia del interés general.*

Artículo 2º. *Son fines esenciales del Estado. Servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación; defender la independencia nacional, mantenerla integridad territorial y asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo.*

Las autoridades de la República están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes, creencias, y demás derechos y libertades, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares.

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

Numeral 5. *Conferir atribuciones especiales a las asambleas departamental, concejos.*

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

Artículo 302. *La ley podrá establecer para uno o varios departamentos diversas capacidades y competencias de gestión administrativa y fiscal distintas a las señaladas para ellos en la Constitución, en atención a la necesidad de mejorar la administración o la prestación de los servicios públicos de acuerdo con su población, recursos económicos y naturales y circunstancias sociales, culturales y ecológicas. En desarrollo de lo anterior, la ley podrá delegar, a uno o varios departamentos, atribuciones propias de los organismos o entidades públicas nacionales.*

Artículo 313. *Corresponde a los concejos: 1. Reglamentar las funciones y la eficiente prestación de los servicios a cargo del municipio. 2. Adoptar los correspondientes planes y programas de desarrollo económico y social y de obras públicas. 3. Autorizar al alcalde para celebrar contratos y ejercer pro tempore precisas funciones de las que corresponden al Concejo. 4. Votar de conformidad con la Constitución y la ley los tributos y los gastos locales. 5. Dictar las normas orgánicas del presupuesto y expedir anualmente el presupuesto de rentas y gastos. (...).*

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

La ley, las ordenanzas y los acuerdos pueden permitir que las autoridades fijen la tarifa de las tasas y contribuciones que cobren a los contribuyentes, como recuperación de los costos de los servicios que les presten o participación en los beneficios que les proporcionen; pero el sistema y el método para definir tales y costos y beneficios, y la forma de hacer su reparto, deben ser fijados por la ley, las ordenanzas o los acuerdos.

Las leyes, ordenanzas o acuerdos que regulen contribuciones en las que la base sea el resultado de hechos ocurridos durante un periodo determinado, no pueden aplicarse sino a partir del periodo que comience después de iniciar la vigencia de la respectiva ley, ordenanza o acuerdo.

Ley 2068 de 2020 “Por el cual se modifica la Ley General de Turismo y se dictan otras disposiciones”

Artículo 1º. *La presente ley tiene por objeto fomentar la sostenibilidad e implementar mecanismos para la conservación, protección y aprovechamiento de los destinos y atractivos turísticos, así como fortalecer la formalización y la competitividad del sector y promover la recuperación de la industria turística, a través de la creación de incentivos, el fortalecimiento de la calidad y la adopción de medidas para impulsar la transformación y las oportunidades del sector.*

Importante resaltar de la presente ley, el artículo 34 modificación del artículo 40 de la Ley 300 de 1996.

Modifíquese el artículo 40 de la Ley 300 de 1996, modificado por el artículo 1º de la Ley 1101 de 2006, el cual quedará así:

“ARTÍCULO 40. *De la contribución parafiscal para el turismo. Créase una contribución parafiscal con destino a la promoción, sostenibilidad y competitividad del turismo. Esta contribución en ningún caso será trasladada al usuario.*

El hecho generador de la contribución parafiscal para el turismo es la prestación de servicios turísticos o la realización de actividades por parte de los sujetos que se benefician de la actividad turística según lo dispone el artículo 3º de la Ley 1101 de 2006. El sujeto activo es el Fondo Nacional de Turismo y como tal recaudará la contribución a nivel Nacional.

IX. IMPACTO FISCAL

En proyectos de ley como el que nos ocupa, en el que se genera una afectación fiscal a los ingresos de la Nación, es necesario realizar un estudio y análisis del impacto fiscal que se genera, acatando las normas de carácter constitucional y presupuestal. Sobre el tema, la honorable Corte Constitucional se ha pronunciado en repetidas ocasiones dando unas pautas al Legislativo y al Ejecutivo, en cabeza del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, para adelantar esta tarea.

Basándonos en una sentencia reciente, la C-425-23, que recopila algunas sentencias pasadas, podemos concluir que para el estudio del impacto fiscal de los proyectos de ley o de acto legislativo, cuya iniciativa sea de origen congresional, no es necesario un análisis detallado del impacto del proyecto en las finanzas públicas, así como tampoco es necesario determinar de forma detallada las fuentes de financiación con las que se solventará el nuevo gasto generado por el proyecto de ley o lo que se denomina hueco fiscal que deja una exención tributaria. Así lo dejó claro en los siguientes apartes de la mencionada sentencia:

“dicha carga no exige un análisis detallado o exhaustivo del impacto en las finanzas públicas y de las fuentes de financiamiento. Aunque sí demanda una mínima consideración sobre la materia, de modo que sea posible establecer los referentes básicos para analizar la incidencia fiscal”.

Así mismo, esta sentencia precisa que la oportunidad para hacer el análisis del impacto fiscal, por parte del autor del proyecto y de los ponentes, está dada a lo largo del proceso de creación normativa, que por demás está iniciando en el proyecto que nos compete, y que es el Ministerio de Hacienda y Crédito Público quien debe emitir el concepto técnico de viabilidad fiscal o no del proyecto de ley que tiene impacto en las finanzas públicas porque es esta la entidad que cuenta con la información detallada que se requiere para hacer este tipo de análisis técnicos, sin que este concepto implique *per se* una negativa rotunda para el trámite del proyecto en el legislativo:

“El artículo 7º de esa normativa (Ley 819 de 2003) establece la necesidad de realizar un análisis del impacto fiscal en todo proyecto de ley que ordene un gasto. En términos generales, esta obligación se concreta mediante el concepto del MHCP. Este se deberá rendir durante el trámite del proyecto en el Congreso de la República”.

“Del mismo modo, la Corte Constitucional ha señalado que esta obligación no puede tomarse como una barrera para que el legislador cumpla sus funciones y vea supeditada su competencia al concepto favorable del Ministerio de Hacienda en proyectos de ley que generen impacto fiscal en el MFMP”.

Dando cumplimiento a lo dispuesto por el artículo 7º de la Ley 819 de 2003, es necesario indicar que la presente iniciativa no genera impacto fiscal negativo por cuanto no ordena gasto municipal ni departamental.

Con la aprobación de este proyecto de ley, se lograría avanzar en la consolidación de un departamento donde su principal fuente de ingreso, opción laboral y crecimiento se estaciona en el sector turístico, por tal motivo requiere de niveles de competitividad para fortalecer la formalización del sector y promover la recuperación de la industria turística, a través de la creación de incentivos, el fortalecimiento de la calidad y la adopción de medidas para impulsar la transformación y las oportunidades del sector.

X.

PLIEGO DE MODIFICACIONES

Texto original radicado	Texto propuesto para Primer Debate
ARTÍCULO 1°. Objeto. Autorícese a los Concejos de los municipios de Leticia y Puerto Nariño del departamento de Amazonas la creación y reglamentación de una contribución parafiscal al turismo anualmente. La contribución de fomento al turismo se basa en el valor cultural y ambiental, asunto que rebasa la simple preocupación local y trasciende a la esfera del interés nacional e internacional. Los recaudos por este concepto formarán parte del Presupuesto de Rentas y Gastos de los Municipios.	ARTÍCULO 1°. Objeto. Autorícese a los Concejos de los municipios de Leticia y Puerto Nariño del departamento de Amazonas la creación y reglamentación de una contribución parafiscal al turismo anualmente. La contribución de fomento al turismo se basa en el valor cultural y ambiental, asunto que rebasa la simple preocupación local y trasciende a la esfera del interés nacional e internacional. Los recaudos por este concepto formarán parte del Presupuesto de Rentas y Gastos de los Municipios.
ARTÍCULO 2°. Destinación. El producido del recaudo de la contribución parafiscal al turismo a que se refiere el artículo anterior, las Administraciones Municipales destinarán estos recursos, así: 1. Acciones dirigidas a fortalecer la cultura dentro del sector turístico, con base en la promoción, difusión y divulgación del turismo y; protección del medio ambiente. 2. Capacitación y mejoramiento del sector turístico. 3. Ejecución de proyectos de infraestructura del sector turístico. 4. En competitividad, promoción y mercadeo con el fin de incrementar el turismo interno. PARÁGRAFO. Los Concejos Municipales determinarán dentro de los presupuestos anuales de los años siguientes a la aprobación de esta ley, los valores específicos que cada rubro corresponda dentro de las partidas de gastos.	ARTÍCULO 2°. Destinación. El producido del recaudo de la contribución parafiscal al turismo a que se refiere el artículo anterior, las Administraciones Municipales destinarán estos recursos, así: 5. Acciones dirigidas a fortalecer la cultura dentro del sector turístico, con base en la promoción, difusión y divulgación del turismo y; protección del medio ambiente. 6. Capacitación y mejoramiento del sector turístico. 7. Ejecución de proyectos de infraestructura del sector turístico. 8. En competitividad, promoción y mercadeo con el fin de incrementar el turismo interno. PARÁGRAFO. Los Concejos Municipales determinarán dentro de los presupuestos anuales de los años siguientes a la aprobación de esta ley, los valores específicos que cada rubro corresponda dentro de las partidas de gastos.
ARTÍCULO 3°. El sujeto pasivo de la contribución al turismo para el municipio de Leticia, lo constituyen los turistas nacionales o extranjeros que ingresen a través del Aeropuerto Internacional Alfredo Vásquez Cobo, por medio de las diferentes aerolíneas nacionales o extranjeras que tengan rutas autorizadas por la Aeronáutica Civil de Colombia, con destino la ciudad de Leticia. Para el caso del municipio de Puerto Nariño a través del ingreso por vía fluvial al Muelle del municipio. PARÁGRAFO 1°. Se considera turista al ciudadano nacional o extranjero que ingresen a los municipios con propósitos de esparcimiento, descanso, y/o recreación; por un lapso no inferior a veinticuatro (24) horas ni superior a veinte (20) días; y con domicilio en otra ciudad del país o fuera de él. PARÁGRAFO 2°. Se considera residente a los ciudadanos nacidos en el departamento del Amazonas y; aquellos ciudadanos nacionales o extranjeros con domicilio permanente en cualquiera zona del Amazonas, durante los últimos dos (2) años, a partir de la sanción de la presente ley; certificada por la oficina de migración o gobierno local. PARÁGRAFO 3°. Los funcionarios públicos, personal de la salud acreditado y miembros de la Fuerza Pública que, ingresen por el Aeropuerto Internacional Alfredo Vásquez Cobo o al puerto principal del municipio de Puerto Nariño, para el ejercicio de fines netamente laboral; serán exceptuados del pago de la contribución al turismo, presentando el certificado de la entidad a la cual pertenecen.	ARTÍCULO 3°. El sujeto pasivo de la contribución al turismo para el municipio de Leticia, lo constituyen los turistas nacionales o extranjeros que ingresen a través del Aeropuerto Internacional Alfredo Vásquez Cobo, por medio de las diferentes aerolíneas nacionales o extranjeras que tengan rutas autorizadas por la Aeronáutica Civil de Colombia, con destino la ciudad de Leticia. Para el caso del municipio de Puerto Nariño a través del ingreso por vía fluvial al Muelle del municipio. PARÁGRAFO 1°. Se considera turista al ciudadano nacional o extranjero que ingresen a los municipios con propósitos de esparcimiento, descanso, y/o recreación; por un lapso no inferior a veinticuatro (24) horas ni superior a veinte (20) días; y con domicilio en otra ciudad del país o fuera de él. PARÁGRAFO 2°. Se considera residente a los ciudadanos nacidos en el departamento del Amazonas y; aquellos ciudadanos nacionales o extranjeros con domicilio permanente en cualquiera zona del Amazonas, durante los últimos dos (2) años, a partir de la sanción de la presente ley; certificada por la oficina de migración o gobierno local. PARÁGRAFO 3°. Los funcionarios públicos, personal de la salud acreditado y miembros de la Fuerza Pública que, ingresen por el Aeropuerto Internacional Alfredo Vásquez Cobo o al puerto principal del municipio de Puerto Nariño, para el ejercicio de fines netamente laboral; serán exceptuados del pago de la contribución al turismo, presentando el certificado de la entidad a la cual pertenecen.
ARTÍCULO 4°. El sujeto activo son los municipios del departamento del Amazonas, como acreedores de la contribución parafiscal para el fomento del turismo.	ARTÍCULO 4°. El sujeto activo son los municipios del departamento del Amazonas, como acreedores de la contribución parafiscal para el fomento del turismo.

ARTÍCULO 5°. La tarifa de la contribución para el fomento al turismo será establecida por las Administraciones Municipales, de acuerdo a los estudios y análisis de mercadeo que se realice al sector anualmente.	ARTÍCULO 5°. La tarifa de la contribución para el fomento al turismo será establecida por las Administraciones Municipales, <u>sin que sea superior al tres (3%) por ciento del salario mínimo mensual legal vigente, que se causará por una sola vez, si el mismo turista regresa dentro de los seis (6) meses siguientes. Si el turista regresa con posterioridad a los seis (6) meses, se causará de nuevo la contribución y será deudor de la misma.</u>
ARTÍCULO 6°. Control y Pago. Los honorables Concejos Municipales, en virtud de sus atribuciones constitucionales, reglamentarán la forma de recaudación y control de la contribución para el fomento del turismo.	ARTÍCULO 6°. Control y Pago. Los honorables Concejos Municipales, en virtud de sus atribuciones constitucionales, reglamentarán la forma de recaudación y control de la contribución para el fomento del turismo.
ARTÍCULO 7°. Recaudos. Los recaudos de la contribución parafiscal al turismo estarán a cargo de la Secretaría de Hacienda y de la Tesorería Municipal, conforme al Acuerdo Municipal aprobado por el honorable Concejo Municipal, que reglamenta la presente ley. Recaudo que se deberá manejarse en cuentas de destinación específica.	ARTÍCULO 7°. Recaudos. Los recaudos de la contribución parafiscal al turismo estarán a cargo de la Secretaría de Hacienda y de la Tesorería Municipal, conforme al Acuerdo Municipal aprobado por el honorable Concejo Municipal, que reglamenta la presente ley. Recaudo que se deberá manejarse en cuentas de destinación específica.
PARÁGRAFO. Los municipios deberán implementar convenios de recaudación con bancos o medios digitales.	PARÁGRAFO. Los municipios deberán implementar convenios de recaudación con bancos o medios digitales.
ARTÍCULO 8°. Control. El control del recaudo, del traslado oportuno y de la inversión pública de los recursos provenientes del cumplimiento de la presente ley, estarán a cargo de la Contraloría Departamental del Amazonas.	ARTÍCULO 8°. Control. El control del recaudo, del traslado oportuno y de la inversión pública de los recursos provenientes del cumplimiento de la presente ley, estarán a cargo de la Contraloría Departamental del Amazonas.
ARTÍCULO 9°. Vigencia y Derogatoria. La presente Ley comenzará a regir a partir de la fecha de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.	ARTÍCULO 9°. Vigencia y Derogatoria. La presente Ley comenzará a regir a partir de la fecha de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

XI. RELACIÓN DE POSIBLES CONFLICTOS DE INTERÉS

Con base en el artículo 3° de la Ley 2003 de 2019, según el cual “El autor del proyecto y el ponente presentarán en el cuerpo de la exposición de motivos un acápite que describa las circunstancias o eventos que podrían generar un conflicto de interés para la discusión y votación del proyecto, de acuerdo al artículo 286. Estos serán criterios guías para que los otros congresistas tomen una decisión en torno a si se encuentran en una causal de impedimento, no obstante, otras causales que el Congresista pueda encontrar”.

A continuación, se pondrán de presente los criterios que la Ley 2003 de 2019 contempla para hacer el análisis frente a los posibles impedimentos que se puedan presentar en razón a un conflicto de interés en el ejercicio de la función congresional, entre ellas la legislativa.

“Artículo 1°. El artículo 286 de la Ley 5ª de 1992, quedará así: (...)

- a) *Beneficio particular: Aquel que otorga un privilegio o genera ganancias o crea indemnizaciones económicas o elimina obligaciones a favor del congresista de las que no gozan el resto de los ciudadanos. Modifique normas que afecten investigaciones penales, disciplinarias, fiscales o administrativas a las que se encuentre formalmente vinculado.*
- b) *Beneficio actual: Aquel que efectivamente se configura en las circunstancias presentes y*

existentes al momento en el que el congresista participa de la decisión.

- c) *Beneficio directo: Aquel que se produzca de forma específica respecto del congresista, de su cónyuge, compañero o compañera permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil.*

Para todos los efectos se entiende que no hay conflicto de interés en las siguientes circunstancias:

- a) *Cuando el congresista participe, discuta, vote un proyecto de ley o de acto legislativo que otorgue beneficios o cargos de carácter general, es decir cuando el interés del congresista coincide o se fusione con los intereses de los electores.*
- b) *Cuando el beneficio podría o no configurarse para el congresista en el futuro.*
- c) *Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo de carácter particular, que establezcan sanciones o disminuyan beneficios, en el cual, el congresista tiene un interés particular, actual y directo. El voto negativo no constituirá conflicto de interés cuando mantiene la normatividad vigente.*
- d) *Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo de carácter particular, que regula un sector económico en el cual el congresista tiene un interés particular, actual y directo, siempre y cuando no genere beneficio particular, directo y actual.*

e) Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo que tratan sobre los sectores económicos de quienes fueron financiadores de su campaña siempre y cuando no genere beneficio particular, directo y actual para el congresista. El congresista deberá hacer saber por escrito que el artículo o proyecto beneficia a financiadores de su campaña. Dicha manifestación no requerirá discusión ni votación.

f) Cuando el congresista participa en la elección de otros servidores públicos mediante el voto secreto. Se exceptúan los casos en que se presenten inhabilidades referidas al parentesco con los candidatos (...). (Subrayado y negrilla fuera de texto).

Frente al Proyecto de Ley número 048 de 2024 Cámara “Por medio del cual se autoriza a los municipios de Leticia y Puerto Nariño del departamento de Amazonas la emisión y reglamentación de una contribución parafiscal para el fomento del turismo”, se considera que pueden existir conflictos de interés relacionados con: - El interés particular, actual y directo de los congresistas derivado de que su cónyuge, compañero o compañera permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil sean los titulares de las descripciones normativas que hacen parte del texto, y que menciona el proyecto de ley.

Finalmente, sobre los conflictos de interés resulta importante recordar lo señalado por el Consejo de Estado (2019): “No cualquier interés configura la causal de desinvestidura en comento, pues se sabe que solo lo será aquel del que se pueda predicar que es directo, esto es, que per ser el alegado beneficio, provecho o utilidad encuentre su fuente en el asunto que fue conocido por el legislador; particular, que el mismo sea específico o personal, bien para el congresista o quienes se encuentren relacionados con él; y actual o inmediato, que concurra para el momento en que ocurrió la participación o votación del congresista, lo que excluye sucesos contingentes, futuros o imprevisibles”.

Se recuerda que la descripción de los posibles conflictos de interés que se puedan presentar frente al trámite de la presente iniciativa, conforme a lo dispuesto en el artículo 291 de la Ley 5ª de 1992, no exime del deber del Congresista de identificar otras causales adicionales.

XII. PROPOSICIÓN

Con fundamento en las razones anteriormente expuestas, y conforme a lo establecido en la Ley 5ª de 1992, nos permitimos rendir Informe de Ponencia de Primer Debate **POSITIVA**, y en consecuencia solicitarles a los honorables Congresistas de la Comisión Tercera Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes, **APROBAR** en Primer Debate el Proyecto de Ley número 048 de 2024 Cámara, por medio del cual

se autoriza a los municipios de Leticia y Puerto Nariño del departamento de Amazonas la emisión y reglamentación de una contribución parafiscal para el fomento del turismo”, conforme al texto que se anexa.

Atentamente,

 ÓSCAR DARÍO PÉREZ PINEDA Representante a la Cámara Coordinador Ponente	 SILVIO JOSÉ CARRASQUILLA TORRES Representante a la Cámara Ponente
 CARLOS ALBERTO CUENCA CHAUX Representante a la Cámara Ponente	 WILMER RAMIRO CARRILLO MENDOZA Representante a la Cámara Ponente
 ÁNGELA MARÍA VERGARA GONZÁLEZ Representante a la Cámara Ponente	

XIII. ARTICULADO
PROYECTO DE LEY NÚMERO 048 DE 2024

por medio del cual se autoriza a los municipios de Leticia y Puerto Nariño del departamento de Amazonas la emisión y reglamentación de una contribución parafiscal para el fomento del turismo.

El Congreso de la República de Colombia
DECRETA:

ARTÍCULO 1º. Objeto. Autorícese a los Concejos de los municipios de Leticia y Puerto Nariño del departamento de Amazonas la creación y reglamentación de una contribución parafiscal al turismo anualmente.

La contribución de fomento al turismo se basa en el valor cultural y ambiental, asunto que rebasa la simple preocupación local y trasciende a la esfera del interés nacional e internacional. Los recaudos por este concepto formarán parte del Presupuesto de Rentas y Gastos de los municipios.

ARTÍCULO 2º. Destinación. El producido del recaudo de la contribución parafiscal al turismo a que se refiere el artículo anterior, las Administraciones Municipales destinarán estos recursos, así:

9. Acciones dirigidas a fortalecer la cultura dentro del sector turístico, con base en la promoción, difusión y divulgación del turismo y; protección del medioambiente.

10. Capacitación y mejoramiento del sector turístico.

11. Ejecución de proyectos de infraestructura del sector turístico.

12. En competitividad, promoción y mercadeo con el fin de incrementar el turismo interno.

PARÁGRAFO. Los Concejos Municipales determinarán dentro de los presupuestos anuales de los años siguientes a la aprobación de esta ley,

los valores específicos que cada rubro corresponda dentro de las partidas de gastos.

ARTÍCULO 3°. El sujeto pasivo de la contribución al turismo para el municipio de Leticia, lo constituyen los turistas nacionales o extranjeros que ingresen a través del Aeropuerto Internacional Alfredo Vásquez Cobo, por medio de las diferentes aerolíneas nacionales o extranjeras que tengan rutas autorizadas por la Aeronáutica Civil de Colombia, con destino la ciudad de Leticia. Para el caso del municipio de Puerto Nariño a través del ingreso por vía fluvial al Muelle del municipio.

PARÁGRAFO 1°. Se considera turista al ciudadano nacional o extranjero que ingresen a los municipios con propósitos de esparcimiento, descanso, y/o recreación; por un lapso no inferior a veinticuatro (24) horas ni superior a veinte (20) días; y con domicilio en otra ciudad del país o fuera de él.

PARÁGRAFO 2°. Se considera residente a los ciudadanos nacidos en el departamento del Amazonas y; aquellos ciudadanos nacionales o extranjeros con domicilio permanente en cualquiera zona del Amazonas, durante los últimos dos (2) años, a partir de la sanción de la presente ley; certificada por la oficina de migración o gobierno local.

PARÁGRAFO 3°. Los funcionarios públicos, personal de la salud acreditado y miembros de la Fuerza Pública que, ingresen por el Aeropuerto Internacional Alfredo Vásquez Cobo o al puerto principal del municipio de Puerto Nariño, para el ejercicio de fines netamente laborales; serán exceptuados del pago de la contribución al turismo, presentando el certificado de la entidad a la cual pertenecen.

ARTÍCULO 4°. El sujeto activo son los municipios del departamento del Amazonas, como acreedores de la contribución parafiscal para el fomento del turismo.

ARTÍCULO 5°. La tarifa de la contribución para el fomento al turismo será establecida por las Administraciones Municipales, sin que sea superior al tres (3%) por ciento del salario mínimo mensual legal vigente, que se causará por una sola vez, si el mismo turista regresa dentro de los seis (6) meses siguientes. Si el turista regresa con posterioridad a los seis (6) meses, se causará de nuevo la contribución y será deudor de la misma.

ARTÍCULO 6°. Control y Pago. Los honorables Concejos Municipales, en virtud de sus atribuciones constitucionales, reglamentarán la forma de recaudación y control de la contribución para el fomento del turismo.

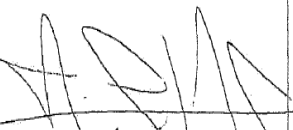
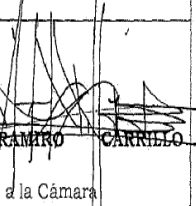
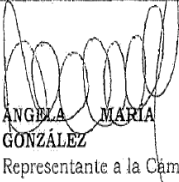
ARTÍCULO 7°. Recaudos. Los recaudos de la contribución parafiscal al turismo estarán a cargo de la Secretaría de Hacienda y de la Tesorería Municipal, conforme al Acuerdo Municipal aprobado por el honorable Concejo Municipal, que reglamenta la presente Ley. Recaudo que se deberá manejarse en cuentas de destinación específica.

PARÁGRAFO. Los municipios deberán implementar convenios de recaudación con bancos o medios digitales.

ARTÍCULO 8°. Control. El control del recaudo, del traslado oportuno y de la inversión pública de los recursos provenientes del cumplimiento de la presente ley, estarán a cargo de la Contraloría Departamental del Amazonas.

ARTÍCULO 9°. Vigencia y Derogatoria. La presente ley comenzará a regir a partir de la fecha de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

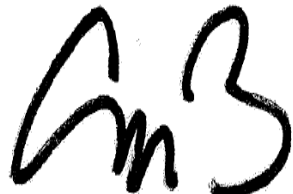
Atentamente,

 ÓSCAR DARÍO PÉREZ PINEDA Representante a la Cámara Coordinador Ponente	 SILVIO JOSÉ CARRASQUILLA TORRES Representante a la Cámara Ponente
 CARLOS ALBERTO CUENCA CHAUX Representante a la Cámara Ponente	 WILMER RAMIRO CARRILLO MENDOZA Representante a la Cámara Ponente
 ÁNGELA MARÍA VERGARA GONZÁLEZ Representante a la Cámara Ponente	

CÁMARA DE REPRESENTANTES - COMISIÓN TERCERA
CONSTITUCIONAL PERMANENTE
(ASUNTOS ECONÓMICOS)

Bogotá D.C., 18 de septiembre de 2024. En la fecha se recibió en esta Secretaría el Informe de Ponencia positiva para Primer Debate del Proyecto de Ley No.048 de 2024 Cámara, “POR MEDIO DEL CUAL SE AUTORIZA A LOS MUNICIPIOS DE LETICIA Y PUERTO NARIÑO DEL DEPARTAMENTO DE AMAZONAS LA EMISIÓN Y REGLAMENTACIÓN DE UNA CONTRIBUCIÓN PARAFISCAL PARA EL FOMENTO DEL TURISMO”, suscrita por los Honorables Representantes ÓSCAR DARÍO PÉREZ PINEDA, CARLOS ALBERTO CUENCA CHAUX, WILMER RAMIRO CARRILLO MENDOZA, ÁNGELA MARÍA VERGARA GONZÁLEZ y SILVIO JOSÉ CARRASQUILLA TORRES, y se remite a la Secretaría General de la Corporación para su respectiva publicación en la Gaceta del Congreso, tal y como lo ordena el artículo 156 de la ley 5ª de 1992.

La Secretaria General,


ELIZABETH MARTÍNEZ BARRERA

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 066 DE 2024 CÁMARA

por el cual se modifica la Ley 769 de 2002: por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones, y la Ley 1364 de 2009: por la cual se modifica el numeral 1 del párrafo del artículo 193 y el numeral 4 del artículo 196 del Decreto número 663 de 1993. Sobre el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) en las zonas fronterizas y se dictan otras disposiciones.

Bogotá, D. C., septiembre de 2024
Doctor.
HERNANDO GONZÁLEZ
Presidente
Comisión Sexta Constitucional
Cámara de Representantes
Ciudad

Referencia: Informe de ponencia para **Primer Debate** del Proyecto de Ley número 066 de 2024 Cámara “Por el cual se modifica la Ley 769 de 2002: por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones, y la Ley 1364 de 2009: por la cual se modifica el numeral 1 del párrafo del artículo 193 y el numeral 4 del artículo 196 del Decreto número 663 de 1993. Sobre el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) en las zonas fronterizas y se dictan otras disposiciones.

En cumplimiento del encargo hecho por la Mesa Directiva de la Comisión VI de la Cámara de Representantes y de conformidad con lo establecido en el Artículo 156 de la Ley 5ª de 1992, procedo a rendir informe de ponencia para primer debate del Proyecto de Ley número 066 de 2024 Cámara “Por el cual se modifica la Ley 769 de 2002: por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones, y la Ley 1364 de 2009: por la cual se modifica el numeral 1 del párrafo del artículo 193 y el numeral 4 del artículo 196 del Decreto número 663 de 1993. Sobre el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) en las zonas fronterizas y se dictan otras disposiciones. con base en las siguientes consideraciones:

I. ANTECEDENTES

La iniciativa legislativa objeto de estudio fue radicada el 24 de julio de 2024 por la honorable Representante Ruth Amelia Caycedo Rosero, publicada en la *Gaceta del Congreso* número 1146 de 2024.

La Mesa Directiva de la Honorable Comisión Sexta de la Cámara de Representantes mediante oficio N° C.S.C.P. 3.6 - 587/2024, designó como ponente al Suscrito Alfredo Ape Cuello Baute.

II. OBJETO

El presente proyecto de ley tiene por objeto establecer un término de gratuidad en el SOAT de

los vehículos extranjeros que ingresan al territorio nacional por las zonas fronterizas, con el fin de fortalecer las relaciones comerciales que son de beneficio para el país y para el desarrollo económico de la población de estas zonas.

III. JUSTIFICACIÓN

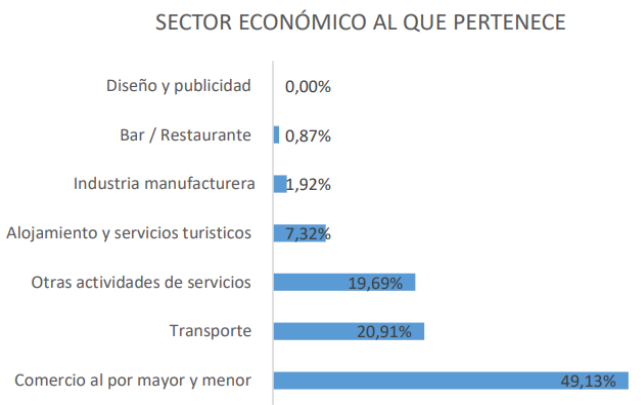
Los autores justifican la iniciativa en los siguientes términos:

Para el departamento de Nariño es de suma importancia el comercio fronterizo con el país vecino de Ecuador, en ciudades como Ipiales cobra relevancia el flujo de vehículos de Ecuador que transitan por Ipiales en busca de comercio y turismo, las rentas que dejan los ciudadanos extranjeros en la ciudad son parte fundamental de la cadena económica del departamento.

Sin embargo, la economía de la región siempre se ha visto afectada positiva o negativamente por las condiciones económicas de Ecuador, para el caso actual, el departamento de Nariño no ha podido restablecer por completo su comercio desde la pandemia generada por el COVID-19; pues el 11 de marzo mediante el acuerdo ministerial número 00126-2020, el Ministerio de Salud de Ecuador declara la emergencia sanitaria y de común acuerdo entre los países se decidió que se cerraría la frontera vehicular, lo que provocó un cierre completo del comercio entre los dos países.

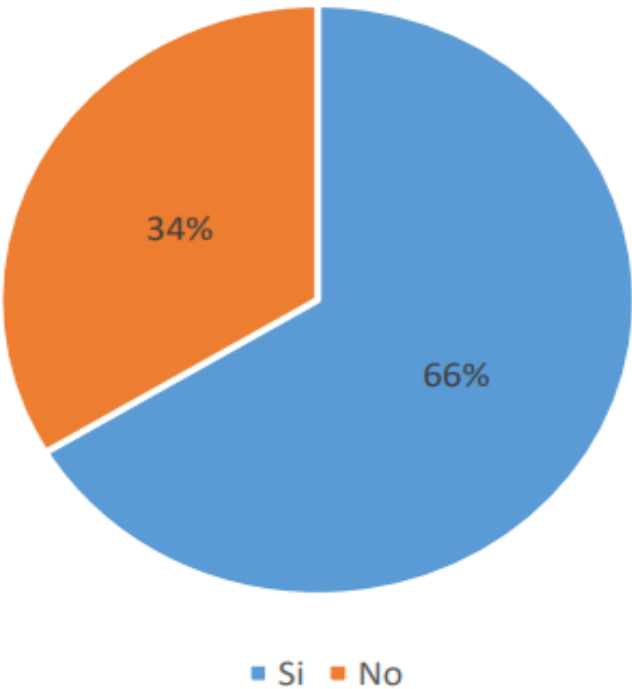
Según la Cámara de Comercio de Pasto antes de la pandemia se registraban aproximadamente 10.000 visitantes diarios y en días feriados más de 30.000 impulsados fuertemente por la dinámica comercial de la ciudad.

De acuerdo con el censo empresarial realizado en el 2020 en la ciudad de Pasto y en 2019 en Ipiales, se puede observar que el sector económico más representativo para el departamento es el comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas en un 54.29% y 58.895 respectivamente; los demás sectores de la economía se pueden observar a continuación:



A los mismos encuestados se les preguntó que si tiene clientes permanentes provenientes desde Ecuador, en el cual se pudo obtener que el 66% de los comerciantes del departamento sí tienen clientes permanentes que provienen desde Ecuador como se puede observar en el siguiente gráfico:

CLIENTES PROVENIENTES DE ECUADOR



Sumado a todo esto, hoy el Departamento de Nariño cuenta con una barrera que no permite dinamizar por completo la economía de la región, pues entre los requisitos para que un vehículo ingrese al país debe adquirir el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) por el tiempo en el cual va a permanecer en el país.

Hoy las aseguradoras no expiden este seguro por un periodo inferior a 15 días, y en algunos casos se niegan a expedir las pólizas, lo cual hace inviable que los ciudadanos de Ecuador puedan ingresar con sus vehículos a comercializar en Ipiales, ya que la mayoría de los visitantes no permanecen en Colombia por más de 3 días, incluso algunos ingresan en la mañana y en la tarde del mismo día salen del país con mercancía comprada en Colombia.

En cuanto al flujo vehicular por el puente internacional de Rumichaca, durante el 2022 según Migración Colombia por este conector vial ingresaron más de 72.000 vehículos, en el cual, más del 90% ingresan por turismo, 5% por tránsito, y el resto ingresa por actos administrativos y de negocios.

Un estudio de la Cámara de Comercio de Pasto evidencia la importancia del flujo fronterizo para la ciudad de Ipiales, pues solamente en un día se pueden observar los siguientes datos:

Sábado 20 de agosto de 2022						
frecuencia	Ciudad	Sitio	Flujo	Número de personas que transitan en vehículos particulares	Número de vehículos particulares	Número de vehículos de transporte publico
hora	Ipiales	Rumichaca	Viajeros y vehículos entrando	602	150	85
mañana 8 a 12	Ipiales	Rumichaca	Viajeros y vehículos entrando	2411	935	287
Tarde 1 a 5 pm	Ipiales	Rumichaca	Viajeros y vehículos entrando	1020	570	253
día	Ipiales	Rumichaca	Viajeros y vehículos entrando	3.431	1.600	540

Fuente: Informe Relevante sobre Tráfico Vehicular Frontera Colombia Ecuador - Cámara de Comercio de Ipiales 2022

Domingo 21 de agosto de 2022						
frecuencia	Ciudad	Sitio	Flujo	Número de personas que transitan en vehículos particulares	Número de vehículos particulares	Número de vehículos de transporte publico
hora	Ipiales	Rumichaca	Viajeros y vehículos entrando	350	120	N/A
mañana 8 a 12	Ipiales	Rumichaca	Viajeros y vehículos entrando	1100	600	N/A
Tarde 1 a 5 pm	Ipiales	Rumichaca	Viajeros y vehículos entrando	1750	550	N/A
día	Ipiales	Rumichaca	Viajeros y vehículos entrando	1.850	1.150	N/A

Fuente: Informe Relevante sobre Tráfico Vehicular Frontera Colombia Ecuador - Cámara de Comercio de Ipiales 2022

Jueves 25 de agosto de 2022						
frecuencia	Ciudad	Sitio	Flujo	Número de personas que transitan en vehículos particulares	Número de vehículos particulares	Número de vehículos de transporte publico
hora	Ipiales	Rumichaca	Viajeros y vehículos entrando	200	110	70
mañana 8 a 12	Ipiales	Rumichaca	Viajeros y vehículos entrando	890	515	267
tarde1 a 5 pm	Ipiales	Rumichaca	Viajeros y vehículos entrando	554	257	163
día	Ipiales	Rumichaca	Viajeros y vehículos entrando	1.444	772	430

Fuente: Informe Relevante sobre Tráfico Vehicular Frontera Colombia Ecuador - Cámara de Comercio de Ipiales 2022

Viernes 26 de agosto de 2022						
frecuencia	Ciudad	Sitio	Flujo	Número de personas que transitan en vehículos particulares	Número de vehículos particulares	Número de vehículos de transporte publico
hora	Ipiales	Rumichaca	Viajeros y vehículos entrando	358	171	90
mañana 8 a 12	Ipiales	Rumichaca	Viajeros y vehículos entrando	1430	685	360
tarde1 a 5 pm	Ipiales	Rumichaca	Viajeros y vehículos entrando	824	423	230
día	Ipiales	Rumichaca	Viajeros y vehículos entrando	2.254	1.108	590

Fuente: Informe Relevante sobre Tráfico Vehicular Frontera Colombia Ecuador - Cámara de Comercio de Ipiales 2022

Ponderado de promedio mensual						
frecuencia	Ciudad	Sitio	Flujo	Número de personas que transitan en vehículos particulares	Número de vehículos particulares	Número de vehículos de transporte publico
Día entre semana	Ipiales	Rumichaca	Viajeros y vehículos entrando	1.400	700	N/A
fin de semana	Ipiales	Rumichaca	Viajeros y vehículos entrando	5.281	3.800	N/A
semana	Ipiales	Rumichaca	Viajeros y vehículos entrando	11.181	6.600	N/A
mes	Ipiales	Rumichaca	Viajeros y vehículos entrando	44.724	26.400	N/A

Fuente: Informe Relevante sobre Tráfico Vehicular Frontera Colombia Ecuador – Cámara de Comercio de Ipiales 2022

“Semanalmente el consolidado del flujo vehicular es de 6.600 vehículos ecuatorianos y mensualmente de un total de 26.400 vehículos en promedio. En comparación al año 2019, se puede apreciar que a la disminución del ingreso de vehículos al territorio colombiano es del 40%. Si bien en los últimos años las afectaciones económicas han sido significado muchas pérdidas para el sector empresarial y comercial ya sea por la pandemia o por temas de orden público, desde el mes de mayo del 2022 las restricciones de movilidad también han sido utilizadas como una estrategia de proteccionismo en el hermano país del Ecuador para generar desinformación y causar malestar e incomodidades en los visitantes al momento de ingresar a la ciudades de Ipiales, dado que si cruzan a la frontera vienen predispuestos a ser sancionados o perseguidos por el tránsito o en su defecto medios como el diario el comercio indican que Ipiales ya no es tan atractivo para hacer compras, nota que se puede visualizar” (Informe Relevante Sobre Tráfico Vehicular Frontera Colombia Ecuador – Cámara de Comercio de Ipiales 2022

Actualidad / **NEGOCIOS**

11 de agosto de 2022 18:04

¿A cómo está el dólar en Colombia?

Conductores deben pagar SOAT si viajan a ese país

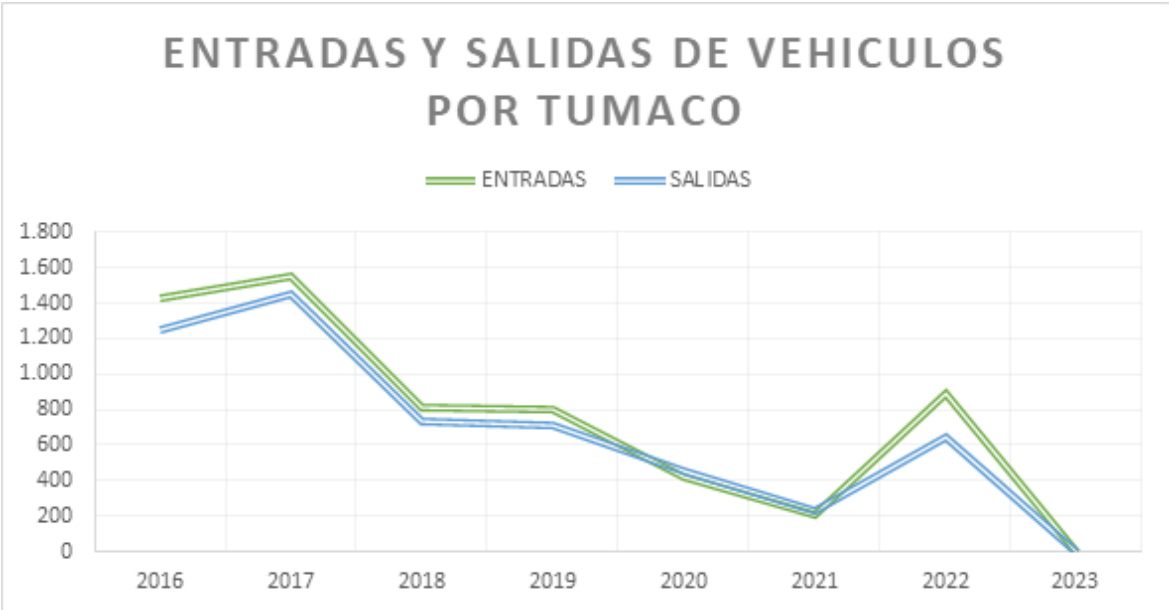
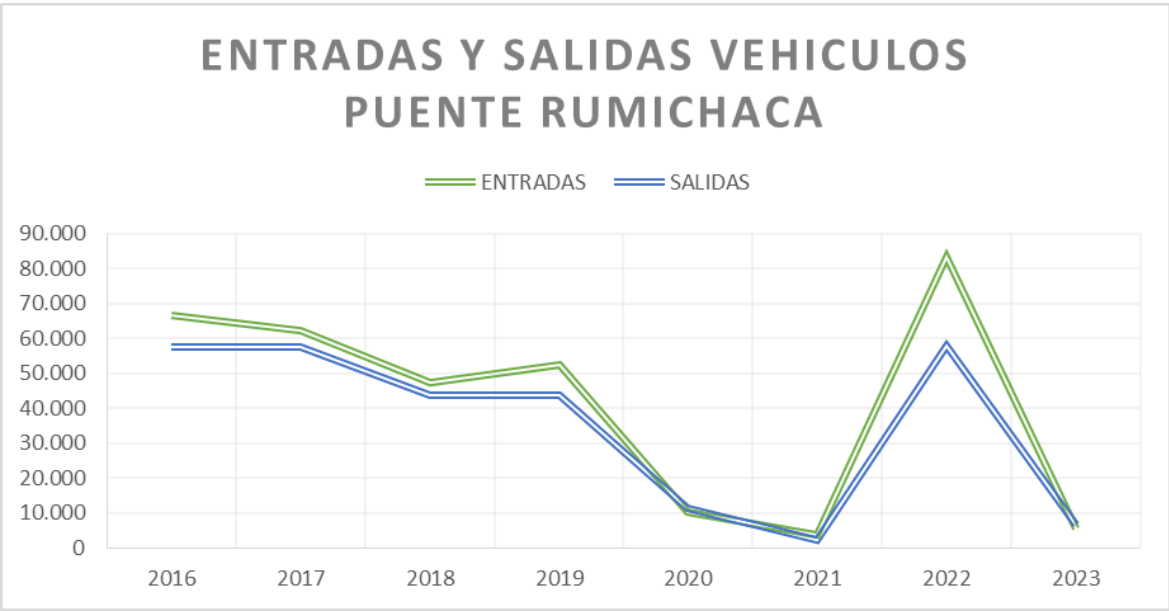


El ECU 911 monitorea el flujo vehicular en el puente de Rumichaca, a víspera del inicio del feriado del 10 de agosto en Ecuador. Foto: Twitter ECU 911

Debido a esto se puede observar una disminución en el flujo migratorio de ecuatorianos al pasar de los años, exceptuando los datos del 2020 y 2021 en el cual nos encontrábamos en pandemia, el flujo de

vehiculos para el 2023 no logra llegar ni al 50% de lo que fue en el año inmediatamente anterior, debido a los problemas que se están presentando con la expedición del SOAT

PUESTO DE CONTROL	TIPO DE MOVIMIENTO	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
RUMICHACA	ENTRADAS	66.826	62.460	47.317	52.365	10.156	3.720	83.259	5.514
	SALIDAS	57.622	57.410	43.709	43.709	11.367	2.308	57.900	6.511
	TOTAL	124.448	119.870	91.026	96.074	21.523	6.028	141.159	12.025
CHILES	ENTRADAS	78	67	340	154	8	0	41	0
	SALIDAS	56	44	453	201	16	0	50	0
	TOTAL	134	111	793	355	24	0	91	0
TUMACO	ENTRADAS	1.427	1.546	811	802	425	209	886	0
	SALIDAS	1.246	1.453	733	709	450	227	645	0
	TOTAL	2.673	2.999	1.544	1.511	875	436	1.531	0
SAN MIGUEL	ENTRADAS	3.751	5.441	3.793	4.354	801	20	3.087	0
	SALIDAS	3.242	5.068	3.627	3.780	907	0	2.481	0
	TOTAL	6.993	10.509	7.420	8.134	1.708	20	5.568	0
LEGUIZAMO	ENTRADAS	18	10	6	12	35	0	2	0
	SALIDAS	12	7	4	6	28	0	2	0
	TOTAL	30	17	10	18	63	0	4	0
TOTAL ENTRADAS		72.100	69.524	52.267	57.687	11.425	3.949	87.275	5.514
TOTAL SALIDAS		62.218	63.982	48.526	51.800	12.768	2.535	61.078	6.511
TOTAL ECUATORIANOS 669.159									



La disminución de vehículos que ingresan al país es alarmante, la disminución está incluso en niveles de pandemia, entendiendo que la mayoría del comercio de Ipiales se desempeña en repuestos y reparación de vehículos la situación resulta muy complicada para la región. Es por esto que el sur del país necesita de acciones que ayuden a dinamizar la economía.

La solución propuesta en esta iniciativa legislativa es poder establecer los primeros tres días de estancia en el país la gratuidad del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, esto permitirá que los ciudadanos ecuatorianos puedan ingresar al país a hacer sus compras y negocios y posterior a esto retornen a su país, es momento que el país permita abrir sus fronteras en un momento en el que los colombianos necesitamos traer inversión extranjera y la oportunidad comercial que se presenta entre Ipiales y Tulcán está en peligro por las barreras de acceso.

Ahora bien, en cuanto a la normatividad que regula la materia se tiene que el Código Nacional de Tránsito Terrestre Ley 769 de 2002 en su artículo 27 establece las condiciones y requisitos generales que deben cumplir los vehículos automotores que circulan por el país, lo que implica que “Todos los vehículos que circulan por el territorio nacional deben someterse a las normas que sobre tránsito terrestre determina este código estos deben cumplir con los requisitos generales y las condiciones mecánicas y técnicas que propenden a la seguridad la higiene y comodidad dentro de los reglamentos correspondientes sobre peso y dimensiones” (Subrayado fuera de texto)

Además, el artículo 41 establece las condiciones en las que pueden ingresar al país y movilizarse los vehículos extranjeros, así “**Artículo 41. Vehículos extranjeros.** Los vehículos registrados legalmente en otros países, que se encuentren en el territorio nacional, podrán transitar durante el tiempo autorizado por el Ministerio de Relaciones Exteriores y por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, teniendo en cuenta los convenios internacionales y la Ley de fronteras sobre la materia.

El Gobierno Nacional reglamentará el servicio público de transporte en la zona de frontera”

Asimismo, el artículo 42 de la citada norma establece “**Artículo 42. Seguros obligatorios.** Para poder transitar en el territorio nacional todos los vehículos deben estar amparados por un seguro obligatorio vigente. El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) se regirá por las normas actualmente vigentes o aquellas que la modifiquen o sustituyan. (...)”

Dicho esto, el SOAT es un requisito indispensable para quienes transitan por cualquier vía del país con el fin de tener una protección y garantía en los casos en los que se presenten lesionados por siniestros viales.

Sin embargo, el trámite de este seguro ha generado varias dificultades en el país por la alta siniestralidad, la evasión y el fraude en la expedición y utilización del seguro, razón por la cual en el año 2021 se tramitó y expidió la Ley 2161, *por la cual se establecen medidas para promover la adquisición, renovación y no evasión del Seguro Obligatorio de Accidentes*

de Tránsito (SOAT), se modifica la Ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones, en la que entre otras medidas, se planteó la disminución de la comisión de los intermediarios que comercializaban esta póliza, tales como, estaciones de gasolina y esto implicó que la carga de la venta se trasladara por completo a las aseguradoras lo que generó que estas desbordaran su capacidad operativa y se dificultara la comercialización de dicho seguro.

Esta problemática afectó directamente el departamento de Nariño por las dificultades para conseguir el seguro e impidió el ingreso regular de vehículos desde la frontera con el Ecuador para la explotación turística y comercial de la región.

Ahora bien, existen acuerdos en materia internacional frente a la movilidad de vehículos entre los países vecinos; es así, como la Comunidad Andina mediante Decisión 884 del 21 de octubre de 2021 en su artículo 18, establece: “Los vehículos que ingresen temporalmente a un país miembro al amparo de esta Decisión deben cumplir con la normativa vigente en cada país Miembro, en relación al (sic) seguro que cubra los daños que puedan ocasionarse”.

Sin embargo, esta situación se sobrepone con lo establecido en otras disposiciones internacionales como el Acuerdo de Esmeraldas sobre Tránsito de personas, vehículos, embarcaciones y aeronaves, que entró en vigencia en 1991 y sus posteriores modificaciones, estableciendo el reglamento del transporte terrestre transfronterizo el cual dispone de manera clara que los residentes en la zona de integración fronteriza tendrán derecho a múltiples ingresos a la mencionada zona fronteriza de la otra portando únicamente su documento de identidad o pasaporte.

Dicho esto, el presente proyecto de ley busca equilibrar las cargas tanto para las regiones de frontera en materia comercial, como para los visitantes extranjeros que ingresan a nuestro país con el fin de realizar diligencias comerciales o por turismo y por esta razón se plantea establecer la gratuidad de dicho seguro por el término de tres (3) días en las zonas de frontera.

IV. IMPACTO FISCAL

Por las zonas fronterizas de Colombia ingresan al año un promedio de 150.000 vehículos con un costo promedio por Seguro contra Accidente de Tránsito SOAT de 65.000 pesos colombianos, esto genera unos recursos al sistema SOAT por valor aproximado de \$9.750.000.000 de los \$1.6 billones que recauda por concepto de vehículos nacionales, lo cual corresponde a menos del 1% de los recursos del sistema de salud correspondientes a atender lesionados en incidentes viales.

Ahora bien, la siniestralidad de los vehículos extranjeros en territorio colombiano que requieran atención de lesionados con cargo al Sistema de Salud Colombiano es nula, pues la mayoría de vehículos que ingresan por las zonas de frontera lo hacen de manera transitoria para realizar actividades de turismo y comercio.

Es por esto que es importante realizar un análisis costo beneficio que permitirá determinar que para

Colombia resulta más beneficioso eliminar el requisito de la póliza de SOAT temporal para vehículos que ingresen por zonas de frontera que mantenerlo, toda vez que mientras el Sistema de Salud perdería menos del 1% de los recursos destinados al SOAT, las zonas de frontera podrían recuperar el comercio entre países vecinos que ascendería a US\$143 millones.

V. CRITERIOS GUÍAS SOBRE IMPEDIMENTOS

Según lo establecido en el artículo 3º de la Ley 2003 del 19 de noviembre de 2019, por la cual se modifica parcialmente la Ley 5ª de 1992, se hacen las siguientes consideraciones:

De manera meramente orientativa, se considera que para la discusión y aprobación de este proyecto de ley no existen circunstancias que pudieran dar lugar a un eventual conflicto de interés por parte de los honorables Representantes, pues es una iniciativa de carácter general, impersonal y abstracta, con lo cual no se materializa una situación concreta que permita enmarcar un beneficio particular, directo ni actual. En suma, se considera que este proyecto se enmarca en lo dispuesto por el literal a del artículo primero de la Ley 2003 de 2019 sobre las hipótesis de cuando se entiende que no hay conflicto de interés. En todo caso, es pertinente aclarar que los conflictos de interés son personales y corresponde a cada Congresista evaluarlos.

I. PLIEGO DE MODIFICACIONES.

TEXTO PROPUESTO POR LOS AUTORES	TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE	
“Por el cual se modifica la Ley 769 de 2002: “Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones” y la Ley 1364 de 2009: “Por la cual se modifica el numeral 1 del párrafo del artículo 193 y el numeral 4 del artículo 196 del Decreto 663 de 1993. sobre el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) en las zonas fronterizas y se dictan otras disposiciones””	“Por medio de la cual se establece una exención en el pago del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) para vehículos extranjeros en las zonas fronterizas y se dictan otras disposiciones”	Se modifica la redacción.
Artículo 1º. Adiciónese un párrafo al artículo 42 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así: Artículo 42. Seguros obligatorios. Para poder transitar en el territorio nacional todos los vehículos con matrícula activa deben tener vigente el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito - SOAT, el cual se registrá por las normas vigentes o aquellas que la modifiquen o sustituyan. Parágrafo 1º Los propietarios de los vehículos que registren un buen comportamiento vial, entendido como no reportar siniestros durante la vigencia inmediatamente anterior del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito - SOAT, y haber renovado su póliza de manera oportuna, definida como la renovación de la póliza antes de su vencimiento, tendrán derecho a la disminución en el valor de la prima del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) así: Si en la vigencia inmediatamente anterior al vencimiento de la póliza del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), registra un buen comportamiento vial; tendrán derecho él un descuento, por única vez, sobre el valor de la prima del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito - SOAT. Esta medida será aplicable para aquellos propietarios de vehículos que hayan tenido un buen comportamiento durante el año 2021 y 2022 y 2023, con lo cual el descuento aplicará sobre la prima de la vigencia inmediatamente posterior. En ningún caso afectará el valor de la contribución a la Administradora de los Recursos del Sistema de Seguridad Social en Salud (ADRES) ni a la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV). El descuento a que se refiere el presente párrafo, se otorgará por única vez a la combinación entre el vehículo y el tomador del seguro. En ningún caso, el tomador del seguro podrá hacerse acreedor del beneficio más de una vez por el mismo vehículo.	Artículo 1º. Adiciónese un párrafo 4º al artículo 42 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así: Artículo 42. Seguros obligatorios. (..) Parágrafo 4º. A Los vehículos de servicio particular de placas extranjeras, que ingresen por las zonas fronterizas y permanezcan en el país por un tiempo máximo de 3 días, no se les exigirá estar amparados por el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT). Lo establecido en el presente párrafo no es aplicable a los vehículos y motocicletas con registrados en el país vecino, de propiedad de los residentes en las Unidades Especiales de Desarrollo Fronterizo, que hayan ingresado o ingresen por el régimen de internación temporal al país.	Se hacen ajustes de redacción, se precisa que el tiempo máximo en el país es de 3 días y se transcribe únicamente el párrafo a adicionar, en aras de demostrar que es la única modificación al artículo objeto de estudio.

TEXTO PROPUESTO POR LOS AUTORES	TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE	
Parágrafo 2º. El Ministerio de Hacienda y Crédito Público dentro de los tres meses siguientes contados a partir de la vigencia de la presente Ley, definirá el descuento y reglamentará el procedimiento para la verificación y aplicación de las condiciones exigidas para acceder al descuento. En caso de cambio de propietario de vehículo deberá proceder el cambio de tomador, de manera tal que los beneficios no sean conmutables entre el antiguo y el nuevo propietario. Parágrafo 3º. Los vehículos de servicio particular de placas extranjeras, que ingresen por las zonas fronterizas y permanezcan en el país por un tiempo inferior a 3 días, no les será exigible estar amparados por el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT). Lo establecido en el presente parágrafo no es aplicable a los vehículos y motocicletas con registrados en el país vecino, de propiedad de los residentes en las Unidades Especiales de Desarrollo Fronterizo, que hayan ingresado o ingresen por el régimen de internación temporal al país.		
Artículo 2º. Modifíquese el artículo 196 del Decreto 663 de 1993, modificado por el artículo segundo de la Ley 1364 de 2009, el cual quedará así: Artículo 196. Entidades aseguradoras habilitadas para ofrecer el seguro obligatorio de accidentes de tránsito. 4. Expedición del seguro en zonas fronterizas. Las aseguradoras a las cuales se refiere el presente artículo deberán expedir seguros de corto plazo por el tiempo en el cual el vehículo permanezca en el país. De igual manera deberán expedir seguros de corto plazo para los vehículos importados que se desplacen del puerto a los concesionarios para su venta al público. Dispondrán lo pertinente para que en las zonas fronterizas y puertos se cuente con las facilidades operativas indispensables para una adecuada y oportuna expedición del seguro. <u>Las aseguradoras deberán definir los mecanismos tecnológicos para que el seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) para los vehículos definidos en este numeral, entre en vigencia de forma inmediata en el momento en que sea expedido previa acreditación del pago de la prima.</u>	Artículo 2º. Modifíquese el <u>numeral 4 del</u> artículo 196 del Decreto 663 de 1993, modificado por el artículo segundo de la Ley 1364 de 2009, el cual quedará así: Artículo 196. Entidades aseguradoras habilitadas para ofrecer el seguro obligatorio de accidentes de tránsito. (...) 4. Expedición del seguro en zonas fronterizas. Las aseguradoras a las cuales se refiere el presente artículo deberán expedir seguros de corto plazo por el tiempo en el cual el vehículo permanezca en el país. De igual manera deberán expedir seguros de corto plazo para los vehículos importados que se desplacen del puerto a los concesionarios para su venta al público. Dispondrán lo pertinente para que en las zonas fronterizas y puertos se cuente con las facilidades operativas indispensables para una adecuada y oportuna expedición del seguro. Las aseguradoras deberán definir los mecanismos tecnológicos para que el seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) <u>de</u> los vehículos definidos en <u>el</u> numeral 4º, entre en vigencia de forma inmediata, <u>es decir</u> en el momento en que sea expedido previa acreditación del pago de la prima.	Se hacen ajustes de redacción.
<u>Parágrafo. Los seguros de corto plazo que se expidan en las zonas fronterizas, no podrán superar el plazo de 90 días contados desde la fecha de su expedición. En caso de requerirse por más días se podrá expedir por un término adicional igual o menor al inicial.</u>	Parágrafo. Los seguros de corto plazo que se expidan en las zonas fronterizas, no podrán superar el plazo de 90 días contados desde la fecha de su expedición. En caso de requerirse por más días se podrá expedir por un término adicional, igual o menor al inicial.	
Artículo 3º. Vigencia y Derogatorias: La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.	Sin modificaciones.	

PROPOSICIÓN

Considerando los argumentos expuestos y en cumplimiento de los requisitos establecidos en la Ley 5ª de 1992, presento ponencia favorable y, en consecuencia, solicito a los miembros de la honorable Comisión VI de la Cámara de Representantes, dar primer debate al Proyecto de Ley número 066 de 2024 Cámara “por el cual se modifica la Ley 769 de 2002: *por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones* y la Ley 1364 de 2009: *por la cual se modifica el numeral 1 del parágrafo del artículo 193 y el numeral 4 del artículo 196 del Decreto número 663 de 1993. Sobre el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) en las zonas fronterizas y se dictan otras disposiciones*”.

Cordialmente

ALFREDO APE CUELLO BAUTE C.C.
Representante a la Cámara

TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE
PROYECTO DE LEY NÚMERO 066 de 2024
CÁMARA

por medio de la cual se establece una exención en el pago del seguro obligatorio de accidentes de tránsito (Soat) para vehículos extranjeros en las zonas fronterizas y se dictan otras disposiciones.

El Congreso de Colombia
DECRETA

Artículo 1º. Adiciónese un parágrafo 4º al artículo 42 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

Artículo 42. Seguros obligatorios.

(..)

Parágrafo 4º. A Los vehículos de servicio particular de placas extranjeras, que ingresen por las zonas fronterizas y permanezcan en el país por un tiempo máximo de 3 días, no se les exigirá estar amparados por el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT).

Lo establecido en el presente parágrafo no es aplicable a los vehículos y motocicletas registrados en el país vecino, de propiedad de los residentes en las Unidades Especiales de Desarrollo Fronterizo, que hayan ingresado o ingresen por el régimen de internación temporal al país.

Artículo 2º. Modifíquese el numeral 4 del artículo 196 del Decreto número 663 de 1993, modificado por el artículo segundo de la Ley 1364 de 2009, el cual quedará así:

Artículo 196. Entidades aseguradoras habilitadas para ofrecer el seguro obligatorio de accidentes de tránsito.

(...)

4. Expedición del seguro en zonas fronterizas. Las aseguradoras a las cuales se refiere el presente

artículo deberán expedir seguros de corto plazo por el tiempo en el cual el vehículo permanezca en el país. De igual manera deberán expedir seguros de corto plazo para los vehículos importados que se desplacen del puerto a los concesionarios para su venta al público. Dispondrán lo pertinente para que en las zonas fronterizas y puertos se cuente con las facilidades operativas indispensables para una adecuada y oportuna expedición del seguro. Las aseguradoras deberán definir los mecanismos tecnológicos para que el seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) de los vehículos definidos en el numeral 4, entre en vigencia de forma inmediata, es decir en el momento en que sea expedido previa acreditación del pago de la prima.

Parágrafo. Los seguros de corto plazo que se expidan en las zonas fronterizas no podrán superar el plazo de 90 días contados desde la fecha de su expedición. En caso de requerirse por más días se podrá expedir por un término adicional, igual o menor al inicial.

Artículo 3º. Vigencia y derogatorias. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

Cordialmente,

ALFREDO APE CUELLO BAUTE C.C.
Representante a la Cámara

COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE

SUSTANCIACIÓN

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE

Bogotá D.C., 17 de septiembre de 2024

En la fecha fue recibido el informe de ponencia para Primer Debate al Proyecto de Ley No. 066 de 2024 Cámara "POR EL CUAL SE MODIFICA LA LEY 769 DE 2002 : "POR LA CUAL SE EXPIDE EL CÓDIGO NACIONAL DE TRÁNSITO TERRESTRE Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES" Y LA LEY 1364 DE 2009: POR LA CUAL SE MODIFICA EL NUMERAL 1 DEL PARÁGRAFO DEL ARTÍCULO 193 Y EL NUMERAL 4 DEL ARTÍCULO 196 DEL DECRETO 663 DE 1993 SOBRE EL SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO (SOAT) EN LAS ZONAS FRONTERIZAS Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES".

Dicha ponencia fue firmada por el Honorable Representante ALFREDO APE CUELLO BAUTE.

Mediante Nota Interna No. C.S.C.P. 3.6 – 672 / 24 del 17 de septiembre de 2024, se solicita la publicación en la Gaceta del Congreso de la República.

RAUL FERNANDO RODRÍGUEZ RINCÓN
Secretario

CONTENIDO

Gaceta número 1510 - lunes, 23 de septiembre de 2024

CÁMARA DE REPRESENTANTES

PONENCIAS

Págs.

Informe de ponencia positiva para primer debate , pliego de modificaciones y texto propuesto al proyecto de ley orgánica número 024 de 2024 Cámara, por medio de la cual se modifica la Ley 1454 de 2011, se incluyen los territorios afrodescendientes en el ordenamiento territorial y se dictan otras disposiciones. 1

Informe de ponencia para primer debate, pliego de modificaciones y articulado al proyecto de ley número 048 de 2024 Cámara, por medio del cual se autoriza a los municipios de Leticia y Puerto Nariño del departamento de Amazonas la emisión y reglamentación de una contribución parafiscal para el fomento del turismo. 6

Informe de ponencia para primer debate , pliego de modificaciones y texto propuesto del Proyecto de Ley número 066 de 2024 Cámara, por el cual se modifica la Ley 769 de 2002: por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones, y la Ley 1364 de 2009: por la cual se modifica el numeral 1 del párrafo del artículo 193 y el numeral 4 del artículo 196 del Decreto número 663 de 1993. Sobre el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) en las zonas fronterizas y se dictan otras disposiciones..... 15