



# GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRESA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXIX - N° 1464

Bogotá, D. C., miércoles, 9 de diciembre de 2020

EDICIÓN DE 19 PÁGINAS

DIRECTORES:

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

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

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

## CÁMARA DE REPRESENTANTES

### PONENCIAS

#### INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE DEL PROYECTO DE ACTO LEGISLATIVO NÚMERO 194 DE 2020 CÁMARA

*por medio del cual se establece el voto obligatorio y se modifica el artículo 258 de la Constitución Política de Colombia.*

#### ACUMULADO CON EL PROYECTO DE ACTO LEGISLATIVO NÚMERO 345 DE 2020 CÁMARA

*por medio del cual se modifica el artículo 258 de la Constitución Política creando medidas transitorias.*

##### 1. Trámite del proyecto.

El Proyecto de Acto legislativo número 194 de 2020 es de autoría de los congresistas: Julián Bedoya Pulgarín, Juan Diego Echavarría Sánchez, Faber Alberto Muñoz Cerón, Jhon Arley Murillo Benítez, Carlos Eduardo Acosta Lozano, Henry Fernando Correal Herrera, Jairo Humberto Cristo Correa, Norma Hurtado Sánchez, Juan Carlos Reinales Agudelo, Jairo Giovanni Cristancho Tarache, Luciano Grisales Londoño, María Cristina Soto De Gómez. Dicho acto legislativo fue radicado el 20 de julio de 2020.

A su vez, el acto legislativo número 345 de 2020 "Por medio del cual se modifica el artículo 258 de la constitución política creando medidas transitorias" fue radicado por los Honorables congresistas: Enrique Benedetti Martelo, H.R. Karen Violette Cure Corcione, H.R. Aquileo Medina Arteaga, H.R. Cesar Augusto Lorduy Maldonado, H.R. Jaime Rodríguez Contreras, H.R. José Luis Pinedo Campo, H.R. Eloy Chichí Quintero Romero, H.R. Ciro Fernández Núñez, H.R. Yamil Hernando Arana Padauí, H.R. John Jairo Cárdenas Moran, H.R. Gloria Betty Zorro Africano, H.R. Astrid Sánchez Montes De Oca, H.R. Ángel María Gaitán Pulido, H.R. Nilton Córdoba Manyoma, H.R. David Ernesto Pulido Novoa, H.R. Juanita María Goebertus Estrada, H.R. Inti Raúl Asprilla Reyes, el día 12 de agosto de 2020.

El día 7 de septiembre de 2020 fuimos designados ponentes del proyecto de Acto Legislativo 194 de 2020, los Honorables Representantes Julio Cesar Triana Quintero y Oscar Hernán Sánchez León (Coordinadores), Gabriel Jaime Vallejo Chujfi, Elbert Díaz Lozano, José Gustavo Padilla Orozco, Inti Raúl Asprilla Reyes, Luis Alberto Alban Urbano, Carlos German Navas Talero y Ángela María Robledo Gómez.

##### 2. Objetivo

Los proyectos de acto legislativo acumulados buscan modificar el artículo 258 de la Constitución Política, en aras de

##### 3. Exposición de Motivos.

3.1. El voto obligatorio es una herramienta válida para la lucha contra el abstencionismo.

El abstencionismo electoral es uno de los fenómenos que más afecta a la democracia

Colombiana y que ha sido tratado desde diferentes ópticas. Se entiende en esta exposición de motivos por abstencionismo "a la no participación en algo a lo que se tiene derecho, por lo que dicho concepto ha pasado a calificar -casi en exclusiva- al comportamiento político de aquellos ciudadanos que optan por no expresar su parecer en las convocatorias electorales sobre las que se fundan la mayoría de los sistemas políticos contemporáneos."<sup>1</sup>

Teóricos han determinado que el abstencionismo es un fenómeno complejo en el que intervienen varios factores al momento de decidir no participar, es por ello que el abstencionismo se ve como la otra cara de la participación política, tal y como se observa:

Planteado en estos términos, el concepto "abstencionismo" no es más que la otra cara de la moneda del concepto "participación", por lo que éste se configura como antítesis o negación de éste. Pero nosotros no prestaremos atención al concepto de participación puesto que merece más de una voz. El estudio del abstencionismo se ha abordado, bajo una óptica multidisciplinar, con mayor profusión desde la sociología electoral, que ha intentado dar cuenta de cuáles son las causas y los efectos que dicho comportamiento político conlleva. Es así como nosotros desarrollaremos la acepción "electoral" del abstencionismo, cuyo significado es el más difundido.<sup>2</sup>

En Colombia esta falta de participación política es medida a partir de las votaciones realizadas en donde se observa que el abstencionismo no logra bajar del 40%, a partir del siguiente mapeo de las elecciones presidenciales desde el 2002 se puede tener una visión mucho más clara:

##### Elecciones presidenciales 2002

- Segunda vuelta entre Álvaro Uribe y Horacio Serpa.
- Abstención electoral: 54 por ciento.
- Mayor nivel de abstención (superior al 76 por ciento) en Vichada, Guaviare y Caquetá.
- Región cundiboyacense, Santander y Eje cafetero (Caldas, Risaralda y Quindío) registraron abstención entre 25 y 50 por ciento.

##### Elecciones presidenciales 2006

- Primera vuelta liderada por Álvaro Uribe, Carlos Gaviria y Horacio Serpa.
- Abstención electoral: 55,3 por ciento
- Leve incremento del 1,3 por ciento respecto a 2002.
- Risaralda aumentó su porcentaje de abstención.
- Vichada mantuvo su alto nivel de abstención, y fue el territorio con mayor rechazo a votar (entre 76 y 100 por ciento).

<sup>1</sup> Renu i Vilamala, Josep Maria. Título de la entrada". En Román Reyes (Dir): *Diccionario Crítico de Ciencias Sociales. Terminología Científico-Social*, Tomo 1/2/3/4, Ed. Plaza y Valdés, Madrid-México 2009.

<sup>2</sup> Ibidem.

- Casanare, Guaviare y Caquetá disminuyeron sus porcentajes.
- Casanare mejoró notoriamente su participación, pasando de una abstención entre 51 y 75 por ciento en 2002 a 25 y 50 por ciento en 2006.
- Consulados incrementaron su porcentaje de abstención.

**Elecciones presidenciales 2010**

- Segunda vuelta entre Juan Manuel Santos y Antanas Mockus.
- Abstención electoral: 56,1 por ciento.
- Mayor abstención presidencial en lo corrido de este milenio.
- Primeras elecciones del siglo XXI que reportan a los consulados como los de mayor porcentaje de abstención
- Abstención de los consulados superó a la de Vichada, caracterizado por su baja participación en elecciones anteriores.
- Concentración y aumento de la participación electoral en el centro del país, especialmente en Tolima y Meta, los cuales para 2010 se situaron en el rango de abstención entre el 25 y 50 por ciento (en 2006 estaban entre 51 y 75 por ciento)
- Aunque la abstención a nivel nacional se mantiene, hubo aumento en la participación en algunos departamentos.

**Elecciones presidenciales 2014**

- Segunda vuelta entre Juan Manuel Santos y Oscar Iván Zuluaga.
- Abstención electoral: 52,6 por ciento.
- Bajó la abstención en Santander, Cauca, Huila, Sucre y Córdoba.
- Se incrementó en San Andrés.
- San Andrés y los consulados registraron la participación electoral más baja, con rangos entre 76 y 100 por ciento.
- Aumenta participación en el centro del país, especialmente en los departamentos aledaños a la región cundiboyacense y el Eje Cafetero.

**Elecciones presidenciales 2018**

- Primera vuelta liderada por Iván Duque, Gustavo Petro y Sergio Fajardo.
- Abstención electoral: 47 por ciento.
- Periodo de mayor participación electoral en el siglo XXI
- Mayor participación en Valle del Cauca, Antioquia, Cesar, Norte de Santander y San Andrés.
- Los consulados mantienen la mayor abstención, con rangos entre 76 y 100 por ciento.<sup>3</sup>

Los altos índices de abstención en Colombia requieren tomar medidas drásticas como la que pretende adoptar este acto legislativo, por medio de un parágrafo transitorio que busca que durante 12 años la participación sea obligatoria. Acabar con los índices de abstención, que además tiene implicaciones en la legitimidad de la toma de decisiones

<sup>3</sup> Instituto Geográfico Agustín Codazzi. Mapeando la abstención electoral de Colombia en el siglo XXI. [https://igac.gov.co/es/noticias/mapeando-la-abstencion-electoral-de-colombia-en-el-siglo-xxi#:~:text=47%25%20de%20los%20colombianos%20decidieron%20dejar%20de%20ir%20por%20ciento.&text=56%2C1%20por%20ciento%20de%20el%20mundo%20y%20en%20Colombia. 4.12.20](https://igac.gov.co/es/noticias/mapeando-la-abstencion-electoral-de-colombia-en-el-siglo-xxi#:~:text=47%25%20de%20los%20colombianos%20decidieron%20dejar%20de%20ir%20por%20ciento.&text=56%2C1%20por%20ciento%20de%20el%20mundo%20y%20en%20Colombia.)

implica incorporar un sistema de incentivos acompañado de una obligación cuyo incumplimiento tenga consecuencias sancionatorias.

3.2. Experiencias en otros países con el voto obligatorio.

La implementación del voto obligatorio lleva a considerar las evaluaciones que se han hecho sobre la medida en otros países. Para empezar, se mostrará una tabla comparativa entre los países que tienen voto obligatorio y quienes no y un índice de participación, como se muestra:

PAIS	AÑO	TIPO DE ELECCIÓN	OBIGATORIEDAD Y SANCIÓN	NIVEL DE PARTICIPACIÓN
Chile	2010	Presidencial – 2ª vuelta	SI	83%
	2010	Presidencial – 1ª vuelta		70%
Costa Rica	2010	Legislativa	NO	69.11%
	2010	Municipales		30%
	2010	Presidencial – 1ª vuelta		49.2%
Colombia	2010	Presidencial – 2ª vuelta	NO	44.5%
	2010	Legislativa		34.59%
Rep. Dominicana	2010	Legislativa	NO	56.4%
Bolivia	2010	Locales	SI	85 %
Nicaragua	2010	Regionales	NO	30%
Uruguay	2010	Municipales	SI	80%
Venezuela	2010	Legislativas	NO	66%
Perú	2010	Municipales	SI	84%
Paraguay	2010	Municipales	SI	46%
	2010	Presidencial – 1ª vuelta		82%
Brasil	2010	Presidencial – 2ª vuelta	SI	78.5%
	2010	Legislativa		44.5%

Fuente: PROS Y CONTRAS DEL VOTO OBLIGATORIO EN LA FORMACIÓN DE LA CULTURA POLÍTICA COLECTIVA: ELECTOPARTIDISMO Dr. David Caldevilla Domínguez Universidad Complutense, Madrid, España. <file:///C:/Users/Usuario/Downloads/Dialnet-ProsYContrasDelVotoObligatorioEnLaFormacionDeLaCul-5300216.pdf>.

En la tabla expuesta se ve la diferencia en índices de participación entre los países que

cuenta con un sistema de voto obligatorio y los que no, coincidiendo en que aquellos que incorporan el voto obligatorio logran tener mayores índices de participación, sin embargo, hay que aclarar lo que exponen los expertos:

*No existen escritos, ni reglas generalizadas sobre el éxito (ventajas, pros) o fracaso (desventajas, contras) de la obligatoriedad electoral, porque cada contexto o realidad, sistema de partidos, de gobierno o legislación es diferente en cada país. Podemos, eso sí, glosar el caso Noruega, que hasta 1967 mantuvo el voto obligatorio alcanzando un nivel de participación de en torno al 95% y que al eliminar la medida coercitiva, quedó en promedio del 81 por ciento hasta 1991: su participación se desplomó 14 puntos porcentuales (Franklin, 2002); mientras que de 1993 al 2013 el promedio de participación es de un 76%. Es decir, que desde la eliminación del voto obligatorio la participación electoral bajó 19 puntos porcentuales.<sup>4</sup>*

Basado en esta afirmación la propuesta del acto legislativo serviría para analizar durante los 12 años de su aplicación cómo se comportan los electores con la medida y de esta forma lograr fortalecer la participación política.

4. Pliego de modificaciones.

Constitución Política de Colombia	ACTO LEGISLATIVO NO. 194 DE 2020 CÁMARA "POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECE EL VOTO OBLIGATORIO Y SE MODIFICA EL ARTÍCULO 258 DE LA CONSTITUCIÓN DE COLOMBIA	EL PROYECTO DE ACTO LEGISLATIVO NO.345 DE 2020 CÁMARA "POR MEDIO DEL CUAL SE MODIFICA EL ARTÍCULO 258 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA CREANDO MEDIDAS TRANSITORIAS"	TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE
ARTICULO 258. El voto es un derecho y un deber ciudadano. El Estado velará porque se ejerza sin ningún tipo de coacción y en	Artículo 258. El voto es un derecho y un deber ciudadano de cumplimiento. El Estado velará porque se ejerza sin	Artículo 258. El voto es un derecho y un deber ciudadano. El Estado velará porque se ejerza sin ningún tipo de coacción y en forma secreta por los ciudadanos en	ARTICULO 258. El voto es un derecho y un deber ciudadano. El Estado velará porque se ejerza sin ningún tipo de coacción y en forma

<sup>4</sup> PROS Y CONTRAS DEL VOTO OBLIGATORIO EN LA FORMACIÓN DE LA CULTURA POLÍTICA COLECTIVA: ELECTOPARTIDISMO Dr. David Caldevilla Domínguez Universidad Complutense, Madrid, España.

forma secreta por los ciudadanos en cubículos individuales instalados en cada mesa de votación sin perjuicio del uso de medios electrónicos o informáticos. En las elecciones de candidatos podrán emplearse tarjetas numeradas e impresas en papel que ofrezca seguridad, las cuales serán distribuidas oficialmente. La Organización Electoral suministrará igualmente a los votantes instrumentos en los cuales deben aparecer identificados con claridad y en iguales condiciones los movimientos y partidos políticos con personería jurídica y los candidatos. La ley podrá implantar mecanismos de votación que otorguen más y mejores garantías para el libre ejercicio de este	ningún tipo de coacción y en forma secreta por los ciudadanos en cubículos individuales instalados en cada mesa de votación sin perjuicio del uso de medios electrónicos o informáticos. En las elecciones de candidatos podrán emplearse tarjetas numeradas e impresas en papel que ofrezca seguridad, las cuales serán distribuidas oficialmente. La Organización Electoral suministrará igualmente a los votantes instrumentos en los cuales deben aparecer identificados con claridad y en iguales condiciones los movimientos y partidos políticos con personería jurídica y los candidatos. La ley podrá implantar mecanismos de votación que otorguen más y mejores garantías para el libre ejercicio de este	cubículos individuales instalados en cada mesa de votación sin perjuicio del uso de medios electrónicos o informáticos. En las elecciones de candidatos podrán emplearse tarjetas numeradas e impresas en papel que ofrezca seguridad, las cuales serán distribuidas oficialmente. La Organización Electoral suministrará igualmente a los votantes instrumentos en los cuales deben aparecer identificados con claridad y en iguales condiciones los movimientos y partidos políticos con personería jurídica y los candidatos. La ley podrá implantar mecanismos de votación que otorguen más y mejores garantías para el libre ejercicio de este	secreta por los ciudadanos en cubículos individuales instalados en cada mesa de votación sin perjuicio del uso de medios electrónicos o informáticos. En las elecciones de candidatos podrán emplearse tarjetas numeradas e impresas en papel que ofrezca seguridad, las cuales serán distribuidas oficialmente. La Organización Electoral suministrará igualmente a los votantes instrumentos en los cuales deben aparecer identificados con claridad y en iguales condiciones los movimientos y partidos políticos con personería jurídica y los candidatos. La ley podrá implantar mecanismos de votación que otorguen más y mejores garantías para el libre ejercicio de este
---	--	---	---

<p>derecho de los ciudadanos.</p> <p>PARÁGRAFO 1o. Deberá repetirse por una sola vez la votación para elegir miembros de una Corporación Pública, Gobernador, Alcalde o la primera vuelta en las elecciones presidenciales, cuando del total de votos válidos, los votos en blanco constituyan la mayoría.</p> <p>Tratándose de elecciones unipersonales no podrán presentarse los mismos candidatos, mientras en las de Corporaciones Públicas no se podrán presentar a las nuevas elecciones las listas que no hayan alcanzado el umbral.</p> <p>PARÁGRAFO 2o. Se podrá implementar el voto electrónico para lograr agilidad y transparencia en</p>	<p>para el libre ejercicio de este derecho de los ciudadanos, <u>igualmente implementará las sanciones y exoneraciones de responsabilidad pertinentes para los ciudadanos que incumplan esta obligación.</u></p> <p><u>Parágrafo 1o.</u> Deberá repetirse por una sola vez la votación para elegir miembros de una Corporación Pública, Gobernador, Alcalde o la primera vuelta en las elecciones presidenciales, cuando del total de votos válidos, los votos en blanco constituyan la mayoría.</p> <p>Tratándose de elecciones unipersonales no podrán presentarse los mismos candidatos, mientras en las de Corporaciones Públicas no se podrán presentar a las nuevas elecciones las listas que no hayan alcanzado el</p>	<p>presidenciales, cuando los votos en blanco constituyan mayoría absoluta en relación con los votos válidos.</p> <p>Tratándose de elecciones unipersonales no podrán presentarse los mismos candidatos, mientras que en las de corporaciones públicas no se podrán presentar a las nuevas elecciones las listas que no hayan alcanzado el umbral.</p> <p>PARÁGRAFO 2o. Se podrá implementar el voto electrónico para lograr agilidad y transparencia en todas las votaciones.</p> <p><u>Parágrafo transitorio. Votar en todas las elecciones parlamentarias y de autoridades locales será un deber de obligatorio cumplimiento para todos los ciudadanos colombianos durante los 12 años siguientes a la expedición de la ley que desarrolle el presente parágrafo. Incumplir este deber conlleva una sanción monetaria.</u></p>	<p>derecho de los ciudadanos.</p> <p>PARÁGRAFO 1o. Deberá repetirse por una sola vez la votación para elegir miembros de una Corporación Pública, Gobernador, Alcalde o la primera vuelta en las elecciones presidenciales, cuando del total de votos válidos, los votos en blanco constituyan la mayoría.</p> <p>Tratándose de elecciones unipersonales no podrán presentarse los mismos candidatos, mientras en las de Corporaciones Públicas no se podrán presentar a las nuevas elecciones las listas que no hayan alcanzado el umbral.</p> <p>PARÁGRAFO 2o. Se podrá implementar el voto electrónico para lograr agilidad y transparencia en</p>	<p>todas las votaciones.</p> <p>umbral.</p> <p>Parágrafo 2o. Se podrá implementar el voto electrónico para lograr agilidad y transparencia en todas las votaciones</p>	<p><u>Dentro de los seis (6) meses siguientes a la expedición de esta norma, la Registraduría Nacional del Estado Civil presentará un proyecto de ley mediante el cual reglamentará todos los asuntos pertinentes para la implementación del voto obligatorio transitorio en Colombia.</u></p> <p><u>En todo caso, y sin perjuicio de lo anterior, las personas que lo consideren necesario podrán formular objeción de conciencia a este deber en declaración juramentada ante autoridad notarial.</u></p> <p><u>Dicha declaración será suficiente para evitar la sanción monetaria y el trámite notarial será gratuito.</u></p>	<p>todas las votaciones.</p> <p><u>Parágrafo transitorio. Votar en todas las elecciones parlamentarias, presidenciales y de autoridades locales será un deber de obligatorio cumplimiento para todos los ciudadanos colombianos durante los 12 años siguientes a la expedición de la ley que desarrolle el presente parágrafo. Incumplir este deber conlleva una sanción.</u></p> <p><u>Dentro de los seis (6) meses siguientes a la expedición de esta norma, la Registraduría Nacional del Estado Civil presentará un proyecto de ley mediante el cual reglamentará todos los asuntos pertinentes para la implementación del voto</u></p>
<p>5. Proposición</p> <p>Con fundamento en todo lo expuesto, se rinde INFORME DE PONENCIA POSITIVA y se solicita a los Honorables Representantes de la Comisión Primera Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes DAR PRIMER DEBATE al PROYECTO DE ACTO LEGISLATIVO NO. 194 DE 2020 CÁMARA "POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECE EL VOTO OBLIGATORIO Y SE MODIFICA EL ARTÍCULO 258 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE COLOMBIA" ACUMULADO CON EL PROYECTO DE ACTO LEGISLATIVO NO.345 DE 2020 CÁMARA "POR MEDIO DEL CUAL SE MODIFICA EL ARTÍCULO 258 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA CREANDO MEDIDAS TRANSITORIAS"</p> <p>De los H. Representantes,</p>			<p><u>obligatorio transitorio en Colombia.</u></p> <p><u>En todo caso, y sin perjuicio de lo anterior, las personas que lo consideren necesario podrán formular objeción de conciencia a este deber en declaración juramentada ante autoridad notarial.</u></p> <p><u>Dicha declaración será suficiente para evitar la sanción monetaria y el trámite notarial será gratuito.</u></p>	<p></p> <p>INTI RAÚL ASPRILLA REYES Representante a la Cámara</p>	<p></p> <p>ANGELA MARÍA ROBLEDO GÓMEZ Representante a la Cámara</p>	<p>6. Texto propuesto para primer debate</p> <p>TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE DEL PROYECTO DE ACTO LEGISLATIVO NO. 194 DE 2020 CÁMARA ACUMULADO CON EL PROYECTO DE ACTO LEGISLATIVO NO.345 DE 2020 CÁMARA POR MEDIO DEL CUAL SE MODIFICA EL ARTÍCULO 258 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA CREANDO MEDIDAS TRANSITORIAS"</p> <p>EL CONGRESO DE COLOMBIA</p> <p>DECRETA:</p> <p>Artículo 1°. Modifíquese el artículo 258 de la Constitución Política, el cual quedará así:</p> <p>ARTICULO 258. El voto es un derecho y un deber ciudadano. El Estado velará porque se ejerza sin ningún tipo de coacción y en forma secreta por los ciudadanos en cubículos individuales instalados en cada mesa de votación sin perjuicio del uso de medios electrónicos o informáticos. En las elecciones de candidatos podrán emplearse tarjetas electorales numeradas e impresas en papel que ofrezca seguridad, las cuales serán distribuidas oficialmente. La Organización Electoral suministrará igualmente a los votantes instrumentos en los cuales deben aparecer identificados con claridad y en iguales condiciones los movimientos y partidos políticos con personería jurídica y los candidatos. La ley implantará mecanismos de votación que otorguen más y mejores garantías para el libre ejercicio de este derecho de los ciudadanos.</p> <p>PARÁGRAFO 1o. Deberá repetirse por una sola vez la votación para elegir miembros de una Corporación Pública, Gobernador, Alcalde o la primera vuelta en las elecciones</p>

presidenciales, cuando del total de votos válidos, los votos en blanco constituyan la mayoría. Tratándose de elecciones unipersonales no podrán presentarse los mismos candidatos, mientras en las de Corporaciones Públicas no se podrán presentar a las nuevas elecciones las listas que no hayan alcanzado el umbral.

PARÁGRAFO 2o. Se podrá implementar el voto electrónico para lograr agilidad y transparencia en todas las votaciones.

Parágrafo transitorio. Votar en todas las elecciones parlamentarias, presidenciales y de autoridades locales será un deber de obligatorio cumplimiento para todos los ciudadanos colombianos durante los 12 años siguientes a la expedición de la ley que desarrolle el presente parágrafo. Incumplir este deber conlleva una sanción.

Dentro de los seis (6) meses siguientes a la expedición de esta norma, la Registraduría Nacional del Estado Civil presentará un proyecto de ley mediante el cual reglamentará todos los asuntos pertinentes para la implementación del voto obligatorio transitorio en Colombia.

En todo caso, y sin perjuicio de lo anterior, las personas que lo consideren necesario podrán formular objeción de conciencia a este deber en declaración juramentada ante autoridad notarial.

Dicha declaración será suficiente para evitar la sanción monetaria y el trámite notarial será gratuito.

De los H. Representantes,

INTI RAÚL ASPRILLA REYES  
Representante a la Cámara

ANGEILA MARÍA ROBLEDO GÓMEZ  
Representante a la Cámara

## INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE PROYECTO DE LEY NÚMERO 180 DE 2020 CÁMARA

*por medio de la cual se establecen especificaciones y estándares mínimos de seguridad para los vehículos automotores que sean producidos y/o comercializados en el territorio nacional y se dictan otras disposiciones.*

Bogotá, D. C., diciembre 7 de 2020

Honorable Representante  
**ADRIANA GÓMEZ MILLÁN**  
Vicepresidenta Mesa Directiva  
Comisión Sexta Constitucional Permanente  
**HONORABLE CÁMARA DE REPRESENTANTES**  
Ciudad

**Asunto:** Informe de ponencia para primer debate proyecto de ley No. 180 de 2020 Cámara "Por medio de la cual se establecen especificaciones y estándares mínimos de seguridad para los vehículos automotores que sean producidos y/o comercializados en el territorio nacional y se dictan otras disposiciones".

Respetada Vicepresidenta:

En cumplimiento de la honrosa designación realizada por la Honorable Mesa Directiva de la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes y de conformidad con lo establecido en el artículo 150 de la Ley 5ª de 1992, sometemos a consideración de los Honorables Representantes el Informe de ponencia para primer debate al Proyecto de Ley No. 180 de 2020, en los siguientes términos:

### I. TRÁMITE

El presente proyecto de ley fue ante el Congreso el pasado 20 de julio de 2020 por los H.R. Jhon Arley Murillo Benítez, Faber Alberto Muñoz Cerón, José Luis Correa López, Juan Diego Echavarría Sánchez, Jairo Humberto Cristo Correa, Ángela Patricia Sánchez Leal y Ciro Antonio Rodríguez Pinzón, y publicado en la Gaceta del Congreso No. 684 de 2020 Cámara.

La Mesa Directiva de la Comisión Sexta Constitucional Permanente designa como ponentes a la Representante Mónica María Raigoza Morales y Oswaldo Arcos Benavides (Coordinador).

Tan pronto se nos notifica la designación de la ponencia, se adelantaron reuniones con diferentes entidades públicas y privadas, con el objetivo de enriquecer el contenido del mismo. De igual manera, se tuvieron en cuenta observaciones y conceptos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial y la ANDI.

### II. OBJETO DEL PROYECTO

La presente ley busca establecer las especificaciones de seguridad mínimas que deben tener los vehículos automotores que sean comercializados en el país, con el fin de disminuir los riesgos de ocurrencia de accidentes de tránsito y de reducir la gravedad de las lesiones y efectos que a causa de estos se produzcan; buscándose a su vez, garantizar la protección de los conductores de los vehículos, de los peatones y de los demás usuarios de las vías.

### III. JUSTIFICACIÓN

De acuerdo con lo contenido en la exposición de motivos, los autores justifican la presente iniciativa ante la "falta de normativa y regulación del tema, en el país, de estándares de seguridad para los vehículos genera mayores riesgos de ocurrencia de accidentes de tránsito. Así las cosas, es evidente la necesidad y urgencia de tomar medidas y acciones que prevengan o mitiguen los efectos causados por los accidentes de tránsito; los cuales causan daños graves a nivel social y económico del país; es así como el presente proyecto de ley busca establecer unas especificaciones mínimas que deben tener los vehículos automotores que se comercialicen en el país (cinturones de seguridad, airbag, anclajes de los cinturones de seguridad, protección de colisión frontal y colisión lateral, control electrónico de estabilidad, eliminación de estructuras rígidas innecesarias que reducen la gravedad del impacto del peatón con el vehículo, sistema de retención infantil ISOFIX y sistema antibloqueo de la frenada) para así reducir las lesiones, muertes y daños que puedan causarse por un accidente de tránsito, reducir los costos socioeconómicos generados por estos y brindar protección a los conductores y demás usuarios de las vías del país; lo que a su vez ayudaría a alivianar la carga económica que tiene actualmente el sistema de seguridad social en salud y pensiones en relación con el pago de servicios de salud, indemnizaciones e incapacidades generadas a causa de los accidentes de tránsito".

### IV. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

#### 1. Contexto y problemática

Señalan los autores que, durante los últimos años la demanda de compradores de vehículos automotores ha aumentado a nivel mundial. En países con altos ingresos, la fabricación de vehículos está cada vez más concentrada en brindar elementos de seguridad que antes sólo estaban disponibles en vehículos de gama alta, mientras que, en países de ingresos bajos y medios, donde hay un mayor riesgo de accidentes de tránsito, la fabricación de vehículos se hace sin tener en cuenta estos; tal es el caso de Colombia donde los vehículos comercializados en el país no cumplen con los estándares mínimos de seguridad, lo que hace ver la necesidad de extender los requisitos de seguridad básicos a nivel mundial.

La Asamblea General de las Naciones Unidas, mediante Resolución 64/25 de 2010, proclamó el periodo 2011-2020 como el Decenio de Acción para la Seguridad Vial, orientado a la reducción de cifras de víctimas mortales en accidentes de tránsito en todo el mundo; mediante esta resolución solicitó a la Organización Mundial de la Salud (OMS) y a las comisiones regionales de las Naciones Unidas preparar un plan de acción del decenio que orientara las acciones y facilitara la consecución de sus objetivos, así como el seguimiento periódico de los progresos mundiales en el cumplimiento de dichos objetivos. De igual forma, solicitó a los Estados miembros realizar actividades en materia de seguridad vial, en especial las relacionadas con gestión, infraestructura, seguridad de vehículos, educación y atención de accidentes.

*"Cada año, cerca de 1,3 millones de personas fallecen a raíz de un accidente de tránsito —más de 3000 defunciones diarias— y más de la mitad de ellas no viajaban en automóvil. Entre 20 millones y 50 millones de personas más sufren traumatismos no mortales provocados por accidentes de tránsito, y tales traumatismos constituyen una causa importante de discapacidad en todo el mundo. El 90% de las defunciones por accidentes de tránsito tienen lugar en los países de ingresos bajos y medianos, donde se halla menos de la mitad de los vehículos matriculados en todo el mundo. Entre las tres causas principales de defunciones de personas de 5 a 44 años figuran los traumatismos causados por el tránsito. Según las previsiones, si no se adoptan medidas inmediatas y eficaces, dichos traumatismos se convertirán en la quinta causa mundial de muerte, con unos 2,4 millones de fallecimientos anuales. Ello se debe, en parte, al rápido aumento del mercado de vehículos de motor sin que haya mejoras suficientes en las estrategias sobre seguridad vial ni la planificación del uso del territorio. Se ha estimado que las colisiones de vehículos de motor tienen una repercusión económica del 1% al 3% en el PNB respectivo de cada país, lo que asciende a un total de más de \$ 500 000 millones. La reducción del número de heridos y muertos por accidentes de tránsito mitigará el sufrimiento, desencadenará el crecimiento y liberará recursos para una utilización más productiva."*<sup>1</sup>

Si bien hay países donde existen normas de seguridad para la fabricación y producción de vehículos automotores, hay otros donde no las hay o son escasas y en consecuencia se venden diseños considerados obsoletos e inseguros en los países que cuentan con una buena reglamentación sobre la materia. Es allí donde entra a

<sup>1</sup> Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020.

funcionar el Foro Mundial de las Naciones Unidas para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos como principal organismo responsable, a nivel mundial, del desarrollo de normas de seguridad internacionales para los vehículos de motor; "si se aplicaran las reglamentaciones básicas de la ONU sobre vehículos en varios países clave de América Latina se podrían evitar más de 440 000 defunciones y traumatismos graves".<sup>2</sup>

El Foro Mundial ha promovido siete reglamentaciones prioritarias de seguridad de vehículos automotores:

- 1) Cinturones de seguridad (garantiza que los cinturones de seguridad se instalen en los vehículos durante el proceso de fabricación y ensamblaje).
- 2) Anclajes de los cinturones de seguridad (garantiza que los anclajes pueden resistir el impacto que se produce durante un accidente, para minimizar el riesgo de que los cinturones se suelten y garantizar que en caso de accidente los pasajeros pueden ser extraídos de sus asientos de forma segura).
- 3) Colisión frontal y colisión lateral (protegen a los ocupantes y garantizan que los vehículos resisten el impacto de colisiones frontales y laterales en pruebas realizadas a ciertas velocidades).
- 4) Control electrónico de estabilidad (impide perder el control en casos de sobreviraje o subviraje).
- 5) Protección de los peatones (incluye parachoques más blandos y modificaciones de la parte frontal de los vehículos, así como la eliminación de estructuras rígidas innecesarias que reducen la gravedad del impacto del peatón con el vehículo).
- 6) Sistema de retención infantil ISOFIX (garantiza que, en lugar de retener la silla infantil con el cinturón de seguridad de los adultos, el vehículo vaya equipado con puntos de anclaje para el sistema de retención infantil ISOFIX, que aseguran los anclajes directamente en el bastidor del vehículo).
- 7) Sistema antibloqueo de la frenada (impide que las ruedas se bloqueen durante la frenada).

<sup>2</sup> Informe Global NCAP y Banco Interamericano de Desarrollo (BID).

Figura 2.3  
La "Hoja de ruta para unos vehículos más seguros en 2020" de Global NCAP

"Hoja de ruta para unos vehículos más seguros en 2020" Regamentos de la ONU	Todos los modelos nuevos producidos e importados	Todos los vehículos producidos e importados
Colisión lateral (N° 95) Colisión lateral (N° 95)	2018	2020
Cinturón de seguridad y anclaje (N° 16 y 17)	2018	2020
Control electrónico de estabilidad (N° 142) (GTR 30)	2018	2020
Protección del peatón (N° 127) (GTR 9)	2018	2020
Anclaje de la silla para monedas (N° 78) (GTR 30)	2018	2020
Sistemas de frenado autónomo de emergencia	Muy recomendado	Muy recomendado

Los datos existentes prueban que los vehículos que cumplen con los requisitos establecidos en las principales normas de seguridad de las Naciones Unidas contribuyen a evitar los accidentes de tránsito y a reducir la probabilidad de que se produzcan lesiones graves en caso de accidente. Sin embargo, son pocos los países que exigen el cumplimiento de estas reglamentaciones, por lo que es importante que en aquellos países donde ya se están aplicando se mantenga así y en aquellos en los que aún no se aplican, se inicie con urgencia su implementación y observancia.

Las normas de las Naciones Unidas buscan mejorar el equipamiento de los vehículos automotores, con el fin de disminuir la posibilidad de que ocurra un accidente de tránsito y de minimizar la probabilidad de que los ocupantes del vehículo y los peatones resulten heridos o que, de resultar, no sea de gravedad; esto de la mano del avance tecnológico mundial, el cual abre la puerta a nuevas soluciones que contribuyen a ello. Algunos ejemplos de las normas de las Naciones Unidas que actualmente existen son las relacionadas con la capacidad que tiene la estructura del vehículo de absorber la energía del impacto y resistir la intrusión en el habitáculo, los sistemas de retención y protección de los ocupantes adultos y los niños, la estructura de los asientos, la retención y los seguros de las puertas, la protección de los peatones, entre otras.

Así las cosas, la Organización Mundial de las Naciones Unidas ha elaborado un listado de normas (WP.29) que armonizan, ajustan y actualizan las normas ya existentes y que fijan una serie de lineamientos dirigidos a garantizar la seguridad de los pasajeros de los vehículos y de los peatones; pese a que en el año 2011, Colombia se comprometió a adoptar dichos lineamientos, hasta la fecha no se ha llegado a legislar sobre el asunto, lo que ha ocasionado que en el país se haga la venta de vehículos

con calificaciones de seguridad deficientes. Por tanto, el aplicar estas normas internacionales de seguridad en el país permitiría disminuir los índices de accidentalidad en carretera; así lo hizo saber en su momento el entonces Ministro de Transporte, Germán Cardona, ante la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (UNECE), en la sesión 174 del Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos WP-29, donde manifestó que luego de analizados todos los puntos se había concluido que estas normas son esenciales para evitar la ocurrencia de accidentes de tránsito.

El Secretario General de Latin-NCAP<sup>3</sup>, Alejandro Furas, ha manifestado que adoptar las normas básicas de seguridad en Colombia no costaría más de US\$350 por vehículo; contrario a lo afirmado por la industria automotriz que indica que atender esas medidas y tecnologías resultaría costoso para el mercado, lo que implicaría el aumento en los precios de los vehículos automotores.

Por otra parte, los accidentes viales en Colombia se han convertido en un problema de salud pública, pues cada vez más aumentan las cifras de ocurrencia y en consecuencia cada vez más son los costos que se generan a cargo del sistema de seguridad social en salud y pensiones, de la Administradora de los Recursos del Sistema General de Seguridad Social en Salud - Adres, del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito - SOAT y de las administradoras de riesgos laborales - ARL; quienes deben asumir el pago de los servicios de salud, de indemnizaciones y de incapacidades.

Con base en pruebas realizadas por LatinNCAP (2010-2019) e información proporcionada por FENALCO y ANDI, de los modelos de vehículos nuevos más vendidos en el país 2019, 7 de los 10 modelos de carros nuevos más vendidos son de baja seguridad, lo que implica que en caso de ocurrir un accidente de tránsito se generen graves lesiones a sus ocupantes e incluso la muerte. Es por ello que surgió la iniciativa denominada "carros más seguros", liderada por la Fundación Despacio y apoyo del Global Health Advocacy Incubator a través de Bloomberg de Seguridad Vial, la cual busca informar a las personas acerca de la importancia de las condiciones de seguridad en los vehículos y las graves consecuencias de no tenerlas; así como promover que los fabricantes mejoren los sistemas y equipamientos de seguridad de los vehículos que producen. "De acuerdo con Darío Hidalgo, director de Carros más seguros, hay dos mecanismos para mejorar la seguridad de los vehículos: por una parte, los consumidores informados que exigen vehículos más seguros de acuerdo a los resultados de las pruebas de choque de Latin NCAP, y por otra, la adopción de estándares mínimos de seguridad que son estándar en Europa, Estados Unidos, y otras regiones del mundo. Agrega, que "según el estudio del Bien Público Regional realizado por el Banco Interamericano de Desarrollo-BID, en 2019, si los carros

<sup>3</sup> Programa independiente de evaluación de vehículos nuevos para América Latina y el Caribe, creado en 2010 por la Federación Internacional del Automóvil Región IV, la fundación FIA, el International Consumer Research & Testing y la Fundación Gonzalo Rodríguez.

contaran con los elementos mínimos recomendados por Naciones Unidas (WP-29) se podría reducir en un 20.5% el número de víctimas, esto significa bajar de 5 a 1 el número de personas que mueren al día en siniestros con vehículos livianos en Colombia".<sup>4</sup>

Latin NCAP recomienda comprar vehículos con<sup>5</sup>:

1. Por lo menos 4 bolsas de aire (airbags)
2. Control Electrónico de Estabilidad.
3. Protección a Peatones
4. Frenado Autónomo de Emergencia
5. Anclajes ISOFIX para sillas de niño



De conformidad con lo establecido en el artículo 167 de la Ley 100 de 1993 y los artículos 192 y siguientes del Estatuto Orgánico del Sistema Financiero, modificado por el Decreto Ley 019 de 2012, las víctimas de i) accidentes de tránsito cuyo vehículo involucrado no fue identificado o no contaba con póliza SOAT a la fecha del evento (...) tendrán derecho al cubrimiento de gastos médicos, quirúrgicos, farmacéuticos y

<sup>4</sup> Carrosmasseguros.org  
<sup>5</sup> <https://www.latinncap.com/es/preguntas-frecuentes>

<p>hospitalarios por lesiones; indemnización por incapacidad permanente, gastos de transporte y movilización al establecimiento hospitalario o clínico, indemnización por muerte y gastos funerarios en las cuantías señaladas en la normativa vigente. En consonancia, el artículo 106 del Decreto 2106 de 2019, señaló que a partir de la fecha en la que el Ministerio de Salud y Protección Social implementara el mecanismo de pago, las EPS asumirían el riesgo relacionado con la atención en salud a sus afiliados, originadas por accidentes de tránsito y la ADRES reconocería las atenciones en salud de aquellas víctimas que no se encuentran afiliadas al Sistema General de Seguridad Social en Salud y a las afiliadas a los regímenes Especial y de Excepción.</p> <p>Mediante el artículo 2.2.6.1.3. del Decreto Único Reglamentario 1084 de 2015, se estableció que el Ministerio de Salud y Protección Social, a través de la subcuenta de eventos catastróficos y accidentes de tránsito (ECAT) del Fondo de Solidaridad y Garantía—Fosyga— o quien haga sus veces, cubrirá el reconocimiento y pago de los servicios de asistencia médica, quirúrgica y hospitalaria que no estén cubiertos por los planes de beneficios del sistema general de seguridad social en salud, ni por regímenes especiales o cualquier tipo de seguro en salud de que sea titular o beneficiaria la víctima; debiendo adoptar las medidas pertinentes para su implementación.</p> <p>Así mismo, en el artículo 2.3.2.1.5. del Decreto Único Reglamentario 780 de 2016 se consagró, en referencia con los recursos de la Subcuenta de Solidaridad del Fondo de Solidaridad y Garantía en Salud, que el Ministerio de Salud y Protección Social deberá presentar al Departamento Nacional de Planeación y al Ministerio de Hacienda y Crédito Público, la solicitud de cupo de apropiación de la Subcuenta, de acuerdo con los recursos que se requieran para garantizar la continuidad de la afiliación al Régimen Subsidiado y la meta de ampliación de cobertura para la siguiente vigencia, para lo cual deberá contar con un estudio de sostenibilidad financiera de mediano plazo. Posteriormente, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público comunicará al Ministerio de Salud y Protección Social el monto apropiado en la Ley Anual del Presupuesto aprobada por el Congreso de la República para la siguiente vigencia fiscal destinado a la Subcuenta de Solidaridad del Fondo de Solidaridad y Garantía (Fosyga), cinco (5) días después de dicha aprobación;</p> <p>Para el año 2018, por medio de la subcuenta del seguro de riesgos catastróficos y accidentes de tránsito se pagó un costo a causa de accidentes de tránsito por valor de 1,52 billones de pesos anuales, de los cuales 1,3 billones de pesos eran solo del seguro obligatorio. Cuando el valor de la atención excede las coberturas, las ARL deben asumir el pago de 147.000 millones de pesos aproximadamente cada año y el régimen contributivo de salud debe pagar más de 80.000 millones de pesos en atención e incapacidades; cuando hay incapacidades permanentes o indemnización por muerte y gastos funerarios, el sistema pensional debe asumir gastos de más o menos medio billón de pesos.</p>	<p>La Organización Mundial de la Salud (OMS) ha hecho cálculos en relación con los accidentes viales y han concluido que los países asumen costos que oscilan entre 1% y 3% del Producto Interno Bruto (PIB).</p> <p>Por otra parte, a partir del año 2020 entró en vigencia la Resolución 39 de 2019 proferida por la Agencia Nacional de Seguridad Vial, que modificó la Resolución 567 de 2018 "Por la cual se definen los contenidos que, en cuanto a seguridad vial, dispositivos y comportamiento, deba contener la información al público para los vehículos nuevos que se vendan en el país".</p> <p><b>V. MARCO CONSTITUCIONAL Y NORMATIVO</b></p> <p>Señalan los autores en la exposición de motivos el siguiente marco constitucional y normativo:</p> <p><b>Artículo 11 Constitución Política.</b></p> <p>"El derecho a la vida es inviolable. No habrá pena de muerte."</p> <p><b>Artículo 24 Constitución Política.</b></p> <p>"Todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, a entrar y salir de él, y a permanecer y residenciarse en Colombia."</p> <p><b>Artículo 78 Constitución Política.</b></p> <p>"La ley regulará el control de calidad de bienes y servicios ofrecidos y prestados a la comunidad, así como la información que debe suministrarse al público en su comercialización. Serán responsables, de acuerdo con la ley, quienes en la producción y en la comercialización de bienes y servicios, atenten contra la salud, la seguridad y el adecuado aprovisionamiento a consumidores y usuarios."</p> <p><b>Artículo 27 Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre).</b></p> <p>"Todos los vehículos que circulen por el territorio nacional deben someterse a las normas que sobre tránsito terrestre determine este Código. Estos deben cumplir con los requisitos generales y las condiciones mecánicas y técnicas que propendan a la seguridad, la higiene y comodidad dentro de los reglamentos correspondientes sobre peso y dimensiones."</p> <p><b>Artículo 1 Ley 1383 de 2010 (Código Nacional de Tránsito).</b></p>
<p>"(...) En desarrollo de lo dispuesto por el artículo 24 de la Constitución Política, todo colombiano tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, pero está sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades para garantía de la seguridad y comodidad de los habitantes, especialmente de los peatones y de los discapacitados físicos y mentales, para la preservación de un ambiente sano y la protección del uso común del espacio público.</p> <p>Le corresponde al Ministerio de Transporte como autoridad suprema de tránsito definir, orientar, vigilar e inspeccionar la ejecución de la política nacional en materia de tránsito.</p> <p>Los principios rectores de este código son: seguridad de los usuarios, la movilidad, la calidad, la oportunidad, el cubrimiento, la libertad de acceso, la plena identificación, libre circulación, educación y descentralización."</p> <p><b>Literal e del artículo 2 Ley 105 de 1993.</b></p> <p>"e. DE LA SEGURIDAD: La seguridad de las personas constituye una prioridad del Sistema y del Sector Transporte."</p> <p><b>Numeral 14 del artículo 5 Ley 1482 de 2011.</b></p> <p>"14. Seguridad: Condición del producto conforme con la cual, en situaciones normales de utilización, teniendo en cuenta la duración, la información suministrada en los términos de la presente ley y si procede, la puesta en servicio, instalación y mantenimiento no presenta riesgos irrazonables para la salud o integridad de los consumidores. En caso de que el producto no cumpla con requisitos de seguridad establecidos en reglamentos técnicos o medidas sanitarias, se presumirá inseguro."</p> <p><b>Artículo 1 Ley 1480 de 2011 (Estatuto del Consumidor).</b></p> <p>"ARTÍCULO 1o. PRINCIPIOS GENERALES. Esta ley tiene como objetivos proteger, promover y garantizar la efectividad y el libre ejercicio de los derechos de los consumidores, así como amparar el respeto a su dignidad y a sus intereses económicos, en especial, lo referente a:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. La protección de los consumidores frente a los riesgos para su salud y seguridad.</li> <li>2. El acceso de los consumidores a una información adecuada, de acuerdo con los términos de esta ley, que les permita hacer elecciones bien fundadas. (...)"</li> </ol>	<p><b>Artículo 2 Ley 1702 de 2013 (Estatuto del Consumidor).</b></p> <p>"Artículo 2°. Autoridad. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) es la máxima autoridad para la aplicación de las políticas y medidas de seguridad vial nacional. Coordina los organismos y entidades públicas y privadas comprometidas con la seguridad vial e implementa el plan de acción de la seguridad vial del Gobierno; su misión es prevenir y reducir los accidentes de tránsito."</p> <p><b>Artículo 2.2.6.1.3. Decreto Único Reglamentario 1084 de 2015.</b></p> <p>"Cubrimiento de servicio de la atención en salud. El Ministerio de Salud y Protección Social, a través de la subcuenta de eventos catastróficos y accidentes de tránsito —ECAT— del Fondo de Solidaridad y Garantía —Fosyga— o quien haga sus veces, cubrirá el reconocimiento y pago de los servicios de asistencia médica, quirúrgica y hospitalaria en los términos del parágrafo del artículo 54 de la Ley 1448 de 2011, que no estén cubiertos por los planes de beneficios del sistema general de seguridad social en salud, ni por regímenes especiales o cualquier tipo de seguro en salud de que sea titular o beneficiaria la víctima.</p> <p>La garantía de la prestación de los servicios a que se refiere el presente artículo estará a cargo de las Entidades Promotoras de Salud —EPS— tanto del régimen contributivo como del subsidiado y el trámite de solicitud y pago de los mismos se regirá por las normas vigentes que regulan el procedimiento de recobros ante el Fosyga, lo anterior sin perjuicio de los mecanismos de financiamiento y pago establecido en el artículo 19 de la Ley 1448 de 2011.</p> <p>El Ministerio de Salud y Protección Social adoptará las medidas que considere pertinentes para la implementación de esta medida."</p> <p><b>Decreto 1500 de 2016</b></p> <p>"Modifica el artículo 2.6.1.4.3.10 de la sección 3 del capítulo 4 del título 1 de la parte 6 del libro 2 del Decreto 780 de 2016, Único Reglamentario del Sector Salud y Protección Social, en relación con la verificación de requisitos para el reconocimiento de los gastos e indemnizaciones cubiertos por la subcuenta ECAT del FOSYGA y relaciona los documentos que deberán acreditarse por parte de los reclamantes de prestaciones por eventos catastróficos y accidentes de tránsito, y que serán objeto de verificación por parte de las compañías de seguros autorizadas para operar el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito - SOAT."</p> <p><b>Artículos 2.6.1.4.1. al 2.6.1.4.4.4. Decreto Único Reglamentario 780 de 2016</b></p> <p>"Se establecen las condiciones de cobertura, ejecución de recursos, funcionamiento y aspectos complementarios para el reconocimiento y pago de los servicios de salud,</p>

indemnizaciones y gastos derivados de accidentes de tránsito, eventos catastróficos de origen natural, eventos terroristas y demás eventos aprobados por el Ministerio de Salud y Protección Social en su calidad de Consejo de Administración del Fosyga, en que deben operar tanto la Subcuenta ECAT del Fosyga, como las entidades aseguradoras autorizadas para expedir el SOAT y demás entidades referidas en el ámbito de aplicación de este acto administrativo."

**Artículo 5 de la Comisión Interamericana de Derechos Humanos.**

"Artículo 5. Derecho a la Integridad Personal:

1. Toda persona tiene derecho a que se respete su integridad física, psíquica y moral.

(...)"

**Resolución 64/255 de 1 de marzo de 2010.**

Por medio de la cual la Asamblea General de las Naciones Unidas proclamó el periodo 2011-2020 «Decenio de Acción para la Seguridad Vial»

**Resolución 3752 de 2015.**

"Por la cual se adoptan medidas en materia de seguridad activa y pasiva para uso en vehículos automotores, remolques y semirremolques."

**Resolución 39 de 2019.**

"Por la cual se modifica la Resolución 567 de 2018 "Por la cual se definen los contenidos que, en cuanto a seguridad vial, dispositivos y comportamiento, deba contener la información al público para los vehículos nuevos que se vendan en el país, lo que deban llevar los manuales de propietario y se dictan otras disposiciones para el suministro de información adecuada al consumidor de los mismos" y se dictan otras disposiciones".

**Sentencia C 930 de 2008:**

"(...) Así, en relación con los principios que pretende proteger la medida en mención, la Constitución "no es neutra (...) frente a valores como la vida y la salud, sino que es un ordenamiento que claramente favorece estos bienes. El Estado tiene entonces un interés autónomo en que estos valores se realicen en la vida social, por lo cual las autoridades

no pueden ser indiferentes frente a una decisión en la cual una persona pone en riesgo su vida o su salud. Por ello el Estado puede actuar en este campo, por medio de medidas de protección, a veces incluso en contra de la propia voluntad ocasional de las personas, con el fin de impedir que una persona se ocasione un grave daño a sí mismo."

En este orden, no sólo protege valores esenciales de nuestro ordenamiento, como la vida y la integridad personal, "sino que también es razonable considerar que protege la propia autonomía, ya que una persona que resulta gravemente afectada por un accidente pierde muchas alternativas vitales"; por lo cual se concluye también, que no pretende imponer un modelo de vida o de excelencia humana. Por lo cual, resulta una medida acorde, ya que "reduce en forma cierta los riesgos para la persona, pues es un dispositivo técnico de probada eficacia"

**VI. ANÁLISIS DE IMPACTO FISCAL**

Este proyecto de ley no ordena gasto público, si no que busca establecer las especificaciones de seguridad mínimas que deben tener los vehículos automotores que sean comercializados en el país, con el fin de disminuir los riesgos de ocurrencia de accidentes de tránsito y de reducir la gravedad de las lesiones y efectos que a causa de estos se produzcan; buscándose a su vez, garantizar la protección de los conductores de los vehículos, de los peatones y de los demás usuarios de las vías.

Se evidencia entonces con lo expuesto que, este proyecto de ley cumple con lo estipulado en la Ley 819 de 2003 "Por la cual se dictan normas orgánicas en materia de presupuesto, responsabilidad y transparencia fiscal y se dictan otras disposiciones.

**VII. ANÁLISIS SOBRE POSIBLES CONFLICTOS DE INTERÉS**

De acuerdo con lo ordenado en el artículo 3º de la Ley 2003 de 2019, en concordancia con los artículos 286 y 291 de la Ley 5 de 1992 (Reglamento del Congreso), y conforme con el objetivo de la presente iniciativa, los congresistas que tengan intereses en empresas del sector se deben declarar impedidos.

Sin embargo, es necesario aclarar que, el conflicto de interés es un tema especial e individual en el que cada congresista debe analizar si lo contenido en el proyecto puede generarle una situación particular que le lleve a presentar un impedimento.

**VIII. PLIEGO DE MODIFICACIONES**

Se proponen los siguientes cambios, que se relacionan en el texto propuesto para primer debate:

TEXTO PRESENTADO	TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE	JUSTIFICACIÓN
<b>Título:</b> "Por medio de la cual se establecen especificaciones y estándares mínimos de seguridad para los vehículos automotores que sean producidos y/o comercializados en el territorio nacional y se dictan otras disposiciones".	Por medio de la cual se establecen especificaciones y estándares mínimos de seguridad para los vehículos automotores <b>nuevos de cuatro o más ruedas</b> que sean producidos y/o comercializados en el territorio nacional y se dictan otras disposiciones".	Se aclara que se trata de vehículos nuevos.
<b>Artículo 1. Objeto.</b> La presente ley busca establecer las especificaciones de seguridad mínimas que deben tener los vehículos automotores que sean comercializados en el país, con el fin de disminuir los riesgos de ocurrencia de accidentes de tránsito y de reducir la gravedad de las lesiones y efectos que a causa de estos se produzcan; buscándose a su vez, garantizar la protección de los conductores de los vehículos, de los peatones y de los demás usuarios de las vías.	<b>Capítulo I Disposiciones Generales</b> <b>Artículo 1º. Objeto.</b> La presente ley busca establecer las especificaciones de seguridad mínimas que deben tener los vehículos automotores <b>nuevos de cuatro o más ruedas que se fabriquen, ensamblen, importen</b> y se comercialicen en el país, con el fin de disminuir los riesgos de ocurrencia de <b>sinistros viales</b> y de reducir la gravedad de las lesiones y efectos que a causa de estos se produzcan; buscándose a su vez, garantizar la protección de los conductores de los vehículos, de los peatones y de los demás usuarios de las vías.	Se ordenan las disposiciones generales en un capítulo, con el objetivo de reunir las especificaciones y estándares mínimos de seguridad para los vehículos automotores en un solo capítulo. Se cambia la palabra accidentes por siniestros, por cuanto la OMS y la ONU han señalado que lo correcto es hablar de siniestros viales. Se aclara que se trata de vehículos automotores de cuatro o más ruedas.
<b>Artículo 2. Definiciones.</b> Para efectos de aplicación de la presente ley se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:  <b>Cinturones de seguridad:</b> Conforme con el numeral 2 del Reglamento 16 de la	Queda igual.	

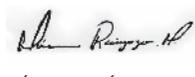
Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas, se entiende por "cinturón de seguridad" el conjunto de correas con hebilla de cierre, dispositivos de ajuste y piezas de fijación que puede anclarse al interior de un vehículo de motor y que está destinado, al limitar las posibilidades de movimiento del cuerpo del usuario, a reducir el riesgo de que este sufra heridas en caso de colisión o de desaceleración brusca del vehículo. Para designar dicho conjunto, se empleará en general el término «cinturón», que englobará también todo dispositivo de absorción de energía o de retracción del cinturón.  <b>Anclajes de cinturones:</b> Conforme con el numeral 2 del Reglamento 14 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas, se entiende por "anclajes" las partes de la estructura del vehículo o del asiento o de cualquier otra parte del vehículo a las cuales se deban sujetar los cinturones de seguridad.  <b>Sistema de airbag:</b> Conforme con el numeral 2 del Reglamento 14 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas, se entiende por "sistema de airbag" el dispositivo instalado para complementar a los		
--	--	--

<p>cinturones de seguridad y sistemas de retención en los vehículos de motor, esto es, el sistema que, de producirse un fuerte impacto que afecte al vehículo, despliegue una estructura flexible destinada a amortiguar, por compresión del gas que contiene, la gravedad del contacto de una o más partes del cuerpo del ocupante del vehículo con el interior del habitáculo.</p> <p><b>Sistema antibloqueo de frenada (ABS):</b> Conforme con el numeral 2º del anexo 13 del Reglamento 13 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas, se entiende por "sistema antibloqueo" la parte de un sistema de frenado de servicio que, durante el frenado del vehículo, controla automáticamente en una o varias ruedas el grado de deslizamiento en el sentido de rotación de las mismas.</p> <p><b>Bolsas de aire frontales o airbags frontales:</b> Conforme con el numeral 2 del Reglamento 94 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas, es el dispositivo instalado como suplemento de los cinturones de seguridad y los sistemas de retención en los vehículos que en caso de un impacto frontal severo con desaceleración</p>			<p>súbita que afecte el vehículo, automáticamente despliegan una estructura flexible con la intención de limitar la gravedad de un contacto de una o más partes del cuerpo de un ocupante del vehículo con el interior del compartimiento del pasajero.</p> <p><b>Sistema de retención de cabezas o apoyacabezas:</b> De conformidad con el numeral 2.2, del Reglamento 25 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas, es un dispositivo, que puede o no hacer parte integral del espaldar de la silla, que limita hacia atrás el desplazamiento de la cabeza con respecto al torso de los ocupantes sentados en el vehículo.</p> <p><b>Sistema de retención infantil ISOFIX:</b> Conforme con el numeral 2 del Reglamento 14 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas, se entiende por "ISOFIX" el sistema para la conexión de los sistemas de retención infantil a los vehículos que posee dos anclajes rígidos al vehículo, dos fijaciones rígidas correspondientes en el sistema de retención infantil y un medio para limitar la rotación del sistema de retención infantil; y por "Sistema de retención infantil ISOFIX"</p>		
<p>aquel sistema de retención infantil que cumple los requisitos los Reglamentos 44 o 129 y que debe sujetarse a un sistema de anclajes ISOFIX.</p> <p><b>Control electrónico de estabilidad:</b> Conforme con el numeral 2.7 del Reglamento 140 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas, el Sistema de control electrónico de la estabilidad (ESC) es aquel que dispone de los siguientes atributos:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Mejora la estabilidad direccional del vehículo mediante, al menos, la capacidad de controlar automáticamente los pares de frenado de las ruedas izquierda y derecha de cada eje.</li> <li>2. Está controlado por un módulo informático que utiliza un algoritmo de bucle cerrado para limitar el sobrevirado y el subvirado del vehículo a partir de la evaluación del comportamiento real del mismo en comparación con una determinación del comportamiento del vehículo solicitada por el conductor.</li> <li>3. Dispone de un medio para determinar directamente la velocidad angular de guiñada del vehículo y estimar su deriva o la derivada de</li> </ol>			<p>esta con respecto al tiempo.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>4. Posee un medio para controlar las señales dadas a la dirección por el conductor.</li> <li>5. Cuenta con un algoritmo para determinar la necesidad de modificar el par de propulsión y un medio de hacerlo, en caso necesario, a fin de ayudar al conductor a mantener el control del vehículo.</li> <li>8. «Aceleración transversal»: componente del vector de aceleración de un punto del vehículo perpendicular al eje (longitudinal) x del vehículo y paralelo al plano de la carretera.</li> <li>9. «Coeficiente de frenado máximo (PBC)»: medida de la fricción entre el neumático y la carretera basada en la desaceleración máxima de un neumático en rotación.</li> <li>10. «Factor de estabilidad estática» (SSF): la mitad de la anchura de vía de un vehículo dividida por la altura de su centro de gravedad, también expresado como <math>SSF = T/2H</math>, donde: T = anchura de vía (en el caso de vehículos con más de una achura de vía, se utilizará la media; cuando se trate de ruedas gemelas, se emplearán las ruedas exteriores al calcular «T»)</li> </ol>		

<p>y H = altura del centro de gravedad del vehículo.</p>			<p><del>consagrado en la presente ley.</del></p>		
<p><b>Artículo 3. Campo de aplicación.</b> La presente ley aplica a los vehículos automotores que se importen, fabriquen y/o ensamblen para ser comercializados en el país.</p>	<p><b>Artículo 3º. <u>Ámbito de aplicación. Las especificaciones y estándares mínimos de seguridad establecidos en la presente ley, se aplicarán para vehículos automotores de cuatro o más ruedas que se considerarán como complementarias a las medidas tomadas como resultado de la adhesión que Colombia pueda hacer a los acuerdos de las Naciones Unidas con relación a estándares vehiculares y de inspecciones periódicas de los vehículos.</u></b></p>	<p>Se cambia la palabra campo por ámbito, de acuerdo con las recomendaciones relacionadas en el libro "Procedimiento Legislativo Colombiano", de Jaime Alberto Sepúlveda, publicado por Hanns Sidel Stiftung y DOMOPAZ, 2016.</p> <p>Las medidas contenidas en esta ley se considerarán complementarias a las medidas tomadas como resultado de la adhesión que Colombia pueda hacer a los acuerdos de las Naciones Unidas con relación a estándares vehiculares y de inspecciones periódicas de los vehículos.</p>	<p><b>Parágrafo 2.</b> <del>Dentro del proceso de que trata el presente artículo, el Gobierno Nacional deberá establecer el procedimiento para recoger y retirar de manera paulatina del mercado a aquellos vehículos automotores que no cumplan con las condiciones de seguridad exigidas; así mismo, deberá asumir las acciones y financiamiento a que haya lugar para su implementación.</del></p>	<p><b>Parágrafo 3.</b> <del>El Gobierno Nacional deberá tomar las medidas necesarias para garantizar que las unidades de vehículos automotores que no cumplen con los estándares aquí establecidos, no sean importadas ni comercializadas en el país.</del></p>	<p><b>Parágrafo 4.</b> <del>Una vez se tenga el listado e información de los vehículos que no cumplen con los estándares mínimos de seguridad contemplados en esta ley, se informará al productor o importador de los mismos para que proceda con su adecuación o de no ser posible ésta, proceda con el retiro definitivo del vehículo del mercado.</del></p>
<p><b>Artículo 4.</b> El Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Transporte, elaborará, reglamentará e implementará el proceso de retiro paulatino del mercado de aquellos vehículos automotores que no cumplan con los estándares señalados en los artículos 5 al 11 de la presente ley.</p>	<p><b>Artículo 4º.</b> El Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Transporte, <u>elaborará una estrategia integral de adaptación progresiva en la cual se incluyan acciones para el retiro del mercado de aquellos vehículos automotores que no cumplan con los estándares señalados en los artículos 5 al 11 de la presente ley.</u></p>	<p>Se adiciona un texto que indique la responsabilidad del Gobierno Nacional de elaborar una estrategia integral de adaptación progresiva para el retiro del mercado de aquellos vehículos automotores que no cumplan con los estándares señalados en los artículos 5 al 11 de la presente ley.</p>	<p><b>Parágrafo 1.</b> <del>El Gobierno Nacional deberá realizar las acciones y medidas necesarias para dar cumplimiento a lo</del></p>		
<p><b>Artículo 5. Cinturones de seguridad.</b> Es obligatorio cumplimiento la instalación, durante el proceso de fabricación y ensamble, de cinturones de seguridad de tres puntos en todas las plazas de asiento de todos los vehículos automotores de ensamble o fabricación nacional e importados, que sean comercializados en Colombia.</p> <p>Los cinturones de seguridad deben estar correctamente colocados, atendiendo a la reducción al mínimo del riesgo de deslizamiento del cinturón, a la reducción al mínimo del riesgo de deterioro de la correa por contacto con las partes rígidas salientes de la estructura del vehículo o del asiento y a la reducción al mínimo del riesgo de que se rompa alguna de las hebillas.</p>	<p><b>Capítulo II</b> <b>Especificaciones y estándares mínimos de seguridad para los vehículos automotores nuevos</b></p> <p><b>Artículo 5º. Cinturones de seguridad.</b></p> <p>Es de obligatorio cumplimiento la instalación, durante el proceso de fabricación y ensamble, de cinturones de seguridad de tres puntos en todas las plazas de asiento de todos los vehículos automotores de ensamble o fabricación nacional e importados, que sean comercializados en Colombia.</p> <p>Los cinturones de seguridad deben estar correctamente colocados, atendiendo a la reducción al mínimo del riesgo de deslizamiento del cinturón, a la reducción al mínimo del riesgo de deterioro de la correa por contacto con las partes rígidas salientes de la estructura del vehículo o del asiento y a la reducción al mínimo del riesgo de que se rompa alguna de las hebillas.</p>	<p>Se ordenan las disposiciones generales en un capítulo, con el objetivo de reunir las especificaciones y estándares mínimos de seguridad para los vehículos automotores en un solo capítulo, que incluirá los artículos 5,6,7,8,9 y 10.</p>	<p>deberán permitir la instalación de cinturones de seguridad que incluyan un retractor y una polea de reenvío al montante, teniendo presente sobre todo las características de resistencia de los anclajes, a no ser que el fabricante suministre el vehículo equipado con otros tipos de cinturones provistos de retractores.</p>	<p><b>Artículo 7. Sistema de control electrónico de estabilidad.</b> Es de obligatorio cumplimiento la instalación de un sistema electrónico de estabilidad en todos los vehículos automotores de ensamble o fabricación nacional e importados, que sean comercializados en Colombia; con el cual se buscará impedir la pérdida de control del vehículo tras un movimiento brusco del volante.</p> <p>Dicho sistema deberá ser capaz de aplicar pares de frenado por separado a cada una de las cuatro ruedas, además deberá funcionar durante todas las fases de la conducción (incluyendo la aceleración, la marcha con los gases cortados, la desaceleración y el frenado) y deberá ser capaz de activarse incluso cuando el sistema antibloqueo del frenado o</p>	<p>El artículo 7º. se convierte en el artículo 6º. Se aclara que se trata de vehículos nuevos y por lo tanto la palabra adecuada es tenencia, porque no se puede instar un sistema electrónico a un carro que no lo tiene.</p>
<p><b>Artículo 6. Anclajes de cinturones.</b> En todos los vehículos automotores de ensamble o fabricación nacional e importados, que sean comercializados en Colombia, los anclajes deberán estar proyectados, construidos y colocados de manera que permitan la instalación de un cinturón de seguridad adecuado. Los anclajes de las plazas de asiento laterales delanteras</p>	<p><b>Eliminado.</b></p>	<p>No es necesario trabajar anclajes y cinturones separados. Uno subsume al otro.</p>	<p>Dicho sistema deberá ser capaz de aplicar pares de frenado por separado a cada una de las cuatro ruedas, además deberá funcionar durante todas las fases de la conducción (incluyendo la aceleración, la marcha con los gases cortados, la desaceleración y el frenado) y deberá ser capaz de activarse incluso cuando el sistema antibloqueo del frenado o</p>	<p>Dicho sistema deberá ser capaz de aplicar pares de frenado por separado a cada una de las cuatro ruedas, además deberá funcionar durante todas las fases de la conducción (incluyendo la aceleración, la marcha con los gases cortados, la desaceleración y el frenado) y deberá ser capaz de activarse incluso cuando el sistema antibloqueo del frenado o</p>	

<p>el control de la tracción estén activados.</p>			<p>o fabricación nacional e importados, que sean comercializados en Colombia, es de obligatorio cumplimiento el equipamiento de puntos de anclaje para el sistema de retención infantil ISOFIX, que aseguren los anclajes directamente en el bastidor del vehículo. Además, en aquellas plazas de asiento que cuenten con un airbag deberá como mínimo ponerse una etiqueta de advertencia y deberá instalarse un dispositivo de desactivación del airbag.</p>	<p>"Los menores de diez (10) años no podrán viajar en el asiento delantero del vehículo. Por razones de seguridad, estos menores solo podrán viajar en el asiento posterior haciendo uso de una silla que garantice su seguridad y que permita su fijación a él.  Las sillas de retención infantil deberán cumplir con la reglamentación técnica establecida por el Gobierno Nacional a través de la Unidad Administrativa Especial de Seguridad Vial".</p>	<p>modificando los incisos 3 y 4 del artículo 82.</p>
<p><b>Artículo 8. Sistema antibloqueo de frenada (ABS).</b> Es de obligatorio cumplimiento la instalación del sistema antibloqueo de frenos (ABS) en todos los vehículos automotores de ensamble o fabricación nacional e importados, que sean comercializados en Colombia.</p>	<p><b>Artículo 7º. Sistema antibloqueo de frenada (ABS).</b> En concordancia con lo establecido en el artículo 28 del <u>la Ley 769 de 2002, los vehículos nuevos que se comercialicen en el país, deberán tener el sistema antibloqueo de frenos (ABS) en todos los vehículos automotores de ensamble o fabricación nacional e importados, que sean comercializados en Colombia.</u></p>	<p>El artículo 8º se convierte en el 7º, y se da una nueva redacción acorde con la Ley 769 de 2002.</p>	<p><b>Artículo 12.</b> Las disposiciones previstas en los artículos 5, 6, 7, 8, 9, 10 y 11 de la presente ley no aplicarán a: a) Vehículos que se fabriquen o importen al país de manera temporal para participar en ferias, exposiciones o que vayan a ser comercializados en mercados diferentes al colombiano; b) Vehículos para competencia, para pruebas o para usos agrícolas, industrial o de construcción autopropulsada.</p>	<p><b>Capítulo III Disposiciones Finales</b> <b>Artículo 11º. Excepciones.</b> Las disposiciones previstas en los artículos 5, 6, 7, 8, 9 y 10 de la presente ley no aplicarán a: a) Vehículos que se fabriquen o importen al país de manera temporal para participar en ferias, exposiciones o que vayan a ser comercializados en mercados diferentes al colombiano; b) Vehículos para competencia, para pruebas o para usos agrícola, industrial o de construcción autopropulsada.</p>	<p>Se incluyen en este capítulo los artículos 5,6,7,8,9, y 10. El artículo 11 se titula y se convierte en el artículo 10º.</p>
<p><b>Artículo 9. Bolsas de aire frontales.</b> Es de obligatorio cumplimiento la instalación de mínimo dos (2) bolsas de aire delanteras "frontal airbags" en todos los automotores de ensamble o fabricación nacional e importados, que sean comercializados en Colombia.</p>	<p><b>Artículo 8º. Bolsas de aire frontales.</b> Es de obligatorio cumplimiento la instalación de mínimo dos (2) bolsas de aire delanteras "frontal airbags" en todos los automotores de ensamble o fabricación nacional e importados, que sean comercializados en Colombia.</p>	<p>El artículo 8º se convierte en el 7º, y se da una nueva redacción acorde con la Ley 769 de 2002.</p>	<p><b>Artículo 13.</b> La Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN), de acuerdo con la normatividad vigente o las normas que la modifiquen, adición o sustituyan, en especial con la Ley 1480 de 2011 y el Decreto 4886 de 2011, ejercerá las</p>	<p><b>Artículo 12º. Vigilancia y control.</b> La Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN), de acuerdo con la normatividad vigente o las normas que la modifiquen, adición o sustituyan, en especial con la Ley 1480 de 2011 y el Decreto 4886 de 2011, ejercerá las</p>	<p>El artículo 13 pasa a ser el artículo 12º. Se titula el artículo y se hacen unos ajustes de redacción. Se solicitará concepto a la SIC para segundo debate.</p>
<p><b>Artículo 10. Sistema de retención de cabezas o apoyacabezas.</b> En todos los vehículos automotores de ensamble o fabricación nacional e importados, que sean comercializados en Colombia, es de obligatorio cumplimiento la instalación de apoyacabezas o sistemas de retención de cabeza en sus asientos.</p>	<p><b>Artículo 9º. Sistema de retención de cabezas o apoyacabezas.</b> En todos los vehículos automotores de <u>cuatro o más ruedas</u> de ensamble o fabricación nacional e importados, que sean comercializados en Colombia, es de obligatorio cumplimiento la instalación de apoyacabezas o sistemas de retención de cabeza en sus asientos.</p>	<p>El artículo 10º se convierte en el artículo 9º, y se da una nueva redacción acorde con la Ley 769 de 2002. Se aclara que esta medida se aplicará para vehículos automotores de cuatro o más ruedas.</p>			
<p><b>Artículo 11. Sistema de retención infantil ISOFIX.</b> En todos los vehículos automotores de ensamble</p>	<p><b>Artículo 10º. Modifíquense los incisos 3 y 4 del artículo 82 de la Ley 769 de 2002, que quedarán así:</b></p>	<p>El artículo 11º se convierte en el artículo 10º, y se da una nueva redacción acorde con la Ley 769 de 2002.</p>			
<p>actuaciones que le correspondan con respecto a la presente ley, en virtud de su potestad aduanera. Así mismo, la Superintendencia de Industria y Comercio (SIC) conforme a sus facultades de vigilancia y control, será la entidad competente para vigilar, controlar y hacer cumplir en el mercado lo estipulado en la presente ley, así como de vigilar y supervisar las Campañas de Seguridad en vehículos automotores.</p>	<p>Así mismo, la Superintendencia de Industria y Comercio (SIC) conforme a sus facultades de vigilancia y control y lo establecido en el <u>Decreto 4886 de 2011</u>, será la entidad competente para vigilar, controlar y hacer cumplir en el mercado lo estipulado en la presente ley.</p>	<p>Se suprime la última parte del artículo. Lo resaltado en rojo parece pertinente eliminarlo, ya que se trataría de una facultad de la ANSV. Se elimina la última parte del artículo, en el entendido que esa facultad actualmente la tiene la ANSV, que es la entidad competente para adelantar campañas de seguridad en vehículos automotores.</p>	<p>mínimo, la siguiente información:  1. La identificación del bien en cuestión (modelo).  2. Nombre bajo el cual ha sido comercializado el producto.  3. La identificación de su fabricante o importador, o la marca que lo identifica.  5. La descripción de los riesgos asociados al producto.  <b>Parágrafo 2:</b> El Ministerio de Transporte podrá, en cualquier momento, requerir al productor, importador, distribuidor o comercializador de vehículos automotores para verificar la adopción de todas las medidas aplicables previstas en esta ley y podrá realizar las recomendaciones que considere pertinentes.</p>		
<p><b>Artículo 14.</b> El Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Transporte, dentro de los ocho (8) meses siguientes a la expedición de la presente ley, reglamentará lo relacionado con la seguridad activa y pasiva de los vehículos automotores que se comercialicen en el país y los demás aspectos relacionados con el cumplimiento de lo aquí consagrado.  <b>Parágrafo 1:</b> El Ministerio de Transporte, en su página web pondrá al servicio del público una base de datos con los automóviles respecto de los cuales haya recibido reportes y que hayan sido catalogados como inseguros. Dicha base de datos que deberá tener un buscador contendrá como</p>	<p><b>Artículo 13º. Reclamación Técnica.</b> El Gobierno Nacional, a través de la <u>Agencia Nacional de Seguridad Vial, dentro de los dos (2) años siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley, establecerá la reglamentación técnica correspondiente a las disposiciones establecidas en los artículos 7, 8, 9 y 10.</u>  <b>Parágrafo.</b> El Ministerio de Transporte podrá, en cualquier momento, requerir al productor, importador, distribuidor o comercializador de vehículos automotores para verificar la adopción de todas las medidas aplicables previstas en esta ley y podrá realizar las recomendaciones que considere pertinentes.</p>	<p>El artículo 14º, pasa a ser el artículo 13º.  Se titula el artículo y se ajusta el texto del primer párrafo, ya que las pruebas principalmente de choque deben ser realizadas por laboratorios u organizaciones especializadas para así dotar de veracidad al argumento, además de una regulación que permita realizar estas calificaciones, sin perjuicio de las competencias de las autoridades de protección al consumidor. Se elimina el parágrafo 1, dejando un solo parágrafo en el artículo.</p>	<p><b>Artículo 15. Vigencia.</b> Esta ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.</p>	<p><b>Artículo 14º. Vigencia y derogatorias.</b> Esta ley rige a partir de la fecha de su sanción y publicación en el Diario Oficial y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.</p>	<p><b>Vigencia y derogatorias</b> El artículo 15 se convierte en el artículo 14º. Se incluyen unos cambios de técnica legislativa que no alteran el artículo. Sólo precisa su entrada en vigencia y se incluye en el título la palabra "derogatorias".</p>

<p><b>IX. PROPOSICIÓN FINAL</b></p> <p>Por las consideraciones anteriores, solicitamos a los honorables integrantes de la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes, APROBAR, el Informe de ponencia para primer debate del proyecto de ley No. 180 de 2020 Cámara "Por medio de la cual se establecen especificaciones y estándares mínimos de seguridad para los vehículos automotores que sean producidos y/o comercializados en el territorio nacional y se dictan otras disposiciones", con el pliego de modificaciones y acogiendo el texto propuesto que se adjunta.</p> <p>Cordialmente,</p>  <p><b>OSWALDO ARCOS BENAVIDES</b> Representante a la Cámara Departamento Valle del Cauca</p> <p><b>OSWALDO ARCOS BENAVIDES</b> Coordinador Ponente</p>  <p><b>MÓNICA MARÍA RAIGOZA MORALES</b> Representante a la Cámara Departamento de Antioquia Ponente</p>	<p><b>X. TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE</b></p> <p><b>PROYECTO DE LEY NO. 180 DE 2020 CÁMARA</b></p> <p><b>“POR MEDIO DE LA CUAL SE ESTABLECEN ESPECIFICACIONES Y ESTÁNDARES MÍNIMOS DE SEGURIDAD PARA LOS VEHÍCULOS AUTOMOTORES NUEVOS DE CUATRO O MÁS RUEDAS QUE SEAN PRODUCIDOS Y/O COMERCIALIZADOS EN EL TERRITORIO NACIONAL Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”</b></p> <p>“El Congreso de Colombia,</p> <p><b>Decreta”</b></p> <p><b>Capítulo I</b></p> <p><b>Disposiciones Generales</b></p> <p><b>Artículo 1º. Objeto.</b> La presente ley busca establecer las especificaciones de seguridad mínimas que deben tener los vehículos automotores nuevos de cuatro o más ruedas que se fabriquen, ensambren, importen y se comercialicen en el país, con el fin de disminuir los riesgos de ocurrencia de siniestros viales y de reducir la gravedad de las lesiones y efectos que a causa de estos se produzcan; buscándose a su vez, garantizar la protección de los conductores de los vehículos, de los peatones y de los demás usuarios de las vías.</p> <p><b>Artículo 2. Definiciones.</b> Para efectos de aplicación de la presente ley se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:</p> <p><b>Cinturones de seguridad:</b> Conforme con el numeral 2 del Reglamento 16 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas, se entiende por "cinturón de seguridad" el conjunto de correas con hebilla de cierre, dispositivos de ajuste y piezas de fijación que puede anclarse al interior de un vehículo de motor y que está destinado, al limitar las posibilidades de movimiento del cuerpo del usuario, a reducir el riesgo de que este sufra heridas en caso de colisión o de desaceleración brusca del vehículo. Para designar dicho conjunto, se empleará en general el término «cinturón», que englobará también todo dispositivo de absorción de energía o de retracción del cinturón.</p> <p><b>Anclajes de cinturones:</b> Conforme con el numeral 2 del Reglamento 14 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas, se entiende por "anclajes"</p>
<p>las partes de la estructura del vehículo o del asiento o de cualquier otra parte del vehículo a las cuales se deban sujetar los cinturones de seguridad.</p> <p><b>Sistema de airbag:</b> Conforme con el numeral 2 del Reglamento 14 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas, se entiende por "sistema de airbag" el dispositivo instalado para complementar a los cinturones de seguridad y sistemas de retención en los vehículos de motor, esto es, el sistema que, de producirse un fuerte impacto que afecte al vehículo, despliega una estructura flexible destinada a amortiguar, por compresión del gas que contiene, la gravedad del contacto de una o más partes del cuerpo del ocupante del vehículo con el interior del habitáculo.</p> <p><b>Sistema antibloqueo de frenada (ABS):</b> Conforme con el numeral 2º del anexo 13 del Reglamento 13 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas, se entiende por "sistema antibloqueo" la parte de un sistema de frenado de servicio que, durante el frenado del vehículo, controla automáticamente en una o varias ruedas el grado de deslizamiento en el sentido de rotación de las mismas.</p> <p><b>Bolsas de aire frontales o airbags frontales:</b> Conforme con el numeral 2 del Reglamento 94 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas, es el dispositivo instalado como suplemento de los cinturones de seguridad y los sistemas de retención en los vehículos que en caso de un impacto frontal severo con desaceleración súbita que afecte el vehículo, automáticamente despliegan una estructura flexible con la intención de limitar la gravedad de un contacto de una o más partes del cuerpo de un ocupante del vehículo con el interior del compartimiento del pasajero.</p> <p><b>Sistema de retención de cabezas o apoyacabezas:</b> De conformidad con el numeral 2.2, del Reglamento 25 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas, es un dispositivo, que puede o no hacer parte integral del espaldar de la silla, que limita hacia atrás el desplazamiento de la cabeza con respecto al torso de los ocupantes sentados en el vehículo.</p> <p><b>Sistema de retención infantil ISOFIX:</b> Conforme con el numeral 2 del Reglamento 14 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas, se entiende por "ISOFIX" el sistema para la conexión de los sistemas de retención infantil a los vehículos que posee dos anclajes rígidos al vehículo, dos fijaciones rígidas correspondientes en el sistema de retención infantil y un medio para limitar la rotación del sistema de retención infantil; y por "Sistema de retención infantil ISOFIX" aquel sistema de retención infantil que cumple los requisitos los Reglamentos 44 o 129 y que debe sujetarse a un sistema de anclajes ISOFIX.</p> <p><b>Control electrónico de estabilidad:</b> Conforme con el numeral 2.7 del Reglamento 140 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas, el Sistema de control electrónico de la estabilidad (ESC) es aquel que dispone de los siguientes atributos:</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Mejora la estabilidad direccional del vehículo mediante, al menos, la capacidad de controlar automáticamente los pares de frenado de las ruedas izquierda y derecha de cada eje.</li> <li>Está controlado por un módulo informático que utiliza un algoritmo de bucle cerrado para limitar el sobrevirado y el subvirado del vehículo a partir de la evaluación del comportamiento real del mismo en comparación con una determinación del comportamiento del vehículo solicitada por el conductor.</li> <li>Dispone de un medio para determinar directamente la velocidad angular de guiñada del vehículo y estimar su deriva o la derivada de esta con respecto al tiempo.</li> <li>Posee un medio para controlar las señales dadas a la dirección por el conductor.</li> <li>Cuenta con un algoritmo para determinar la necesidad de modificar el par de propulsión y un medio de hacerlo, en caso necesario, a fin de ayudar al conductor a mantener el control del vehículo.</li> <li>Aceleración transversal: componente del vector de aceleración de un punto del vehículo perpendicular al eje (longitudinal) x del vehículo y paralelo al plano de la carretera.</li> <li>Coefficiente de frenado máximo (PBC): medida de la fricción entre el neumático y la carretera basada en la desaceleración máxima de un neumático en rotación.</li> <li>Factor de estabilidad estática (SSF): la mitad de la anchura de vía de un vehículo dividida por la altura de su centro de gravedad, también expresado como <math>SSF = T/2H</math>, donde: T = anchura de vía (en el caso de vehículos con más de una anchura de vía, se utilizará la media; cuando se trate de ruedas gemelas, se emplearán las ruedas exteriores al calcular «T») y H = altura del centro de gravedad del vehículo.</li> </ol> <p><b>Artículo 3º. Ámbito de aplicación.</b> Las especificaciones y estándares mínimos de seguridad establecidos en la presente ley, se considerarán como complementarias a las medidas tomadas como resultado de la adhesión que Colombia pueda hacer a los acuerdos de las Naciones Unidas con relación a estándares vehiculares y de inspecciones periódicas de los vehículos.</p> <p><b>Artículo 4º.</b> El Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Transporte, elaborará una estrategia integral de adaptación progresiva en la cual se incluyan acciones para el retiro del mercado de aquellos vehículos automotores que no cumplan con los estándares señalados en los artículos 5 al 10 de la presente ley.</p>

<p style="text-align: center;"><b>Capítulo II</b> <b>Especificaciones y estándares mínimos de seguridad para los vehículos automotores nuevos</b></p> <p><b>Artículo 5º. Cinturones de seguridad.</b> Es de obligatorio cumplimiento la instalación, durante el proceso de fabricación y ensamblaje, de cinturones de seguridad de tres puntos en todas las plazas de asiento de todos los vehículos automotores de ensamble o fabricación nacional e importados, que sean comercializados en Colombia.</p> <p>Los cinturones de seguridad deben estar correctamente colocados, atendiendo a la reducción al mínimo del riesgo de deslizamiento del cinturón, a la reducción al mínimo del riesgo de deterioro de la correa por contacto con las partes rígidas salientes de la estructura del vehículo o del asiento y a la reducción al mínimo del riesgo de que se rompa alguna de las hebillas.</p> <p><b>Artículo 6º. Sistema de control electrónico de estabilidad.</b> Es obligatoria la tenencia de un sistema electrónico de estabilidad en todos los vehículos automotores nuevos de ensamble o fabricación nacional e importados, que sean comercializados en Colombia; con el cual se buscará impedir la pérdida de control del vehículo tras un movimiento brusco del volante.</p> <p>Dicho sistema deberá ser capaz de aplicar pares de frenado por separado a cada una de las cuatro ruedas, además deberá funcionar durante todas las fases de la conducción (incluyendo la aceleración, la marcha con los gases cortados, la desaceleración y el frenado) y deberá ser capaz de activarse incluso cuando el sistema antibloqueo del frenado o el control de la tracción estén activados.</p> <p><b>Artículo 7º. Sistema antibloqueo de frenada (ABS).</b> En concordancia con lo establecido en el artículo 28 del al Ley 769 de 2002, los vehículos nuevos que se comercialicen en el país, deberán tener el sistema antibloqueo de frenos (ABS) en todos los vehículos automotores de ensamble o fabricación nacional e importados, que sean comercializados en Colombia.</p> <p><b>Artículo 8º. Bolsas de aire frontales.</b> Es de obligatorio cumplimiento la instalación de mínimo dos (2) bolsas de aire delanteras "frontal airbags" en todos los automotores de ensamble o fabricación nacional e importados, que sean comercializados en Colombia.</p> <p><b>Artículo 9º. Sistema de retención de cabezas o apoyacabezas.</b> En todos los vehículos automotores de cuatro o más ruedas de ensamble o fabricación nacional e importados, que sean comercializados en Colombia, es de obligatorio cumplimiento la instalación de apoyacabezas o sistemas de retención de cabeza en sus asientos.</p> <p><b>Artículo 10º. Modifíquense los incisos 3 y 4 el artículo 82 de la Ley 769 de 2002, que quedarán así:</b></p>	<p>"Los menores de diez (10) años no podrán viajar en el asiento delantero del vehículo. Por razones de seguridad, estos menores solo podrán viajar en el asiento posterior haciendo uso de una silla que garantice su seguridad y que permita su fijación a él.</p> <p>Las sillas de retención infantil deberán cumplir con la reglamentación técnica establecida por el Gobierno Nacional a través de la Unidad Administrativa Especial de Seguridad Vial".</p> <p style="text-align: center;"><b>Capítulo III</b> <b>Disposiciones Finales</b></p> <p><b>Artículo 11º. Excepciones.</b> Las disposiciones previstas en los artículos 5, 6, 7, 8, 9 y 10 de la presente ley no aplicarán a:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) Vehículos que se fabriquen o importen al país de manera temporal para participar en ferias, exposiciones o que vayan a ser comercializados en mercados diferentes al colombiano;</li> <li>b) Vehículos para competencia, para pruebas o para usos agrícola, industrial o de construcción autopropulsada.</li> </ul> <p><b>Artículo 12º. Vigilancia y control.</b> La Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN), de acuerdo con la normatividad vigente o las normas que la modifiquen, adiciónen o sustituyan y lo establecido en la Ley 1480 de 2011, ejercerá las actuaciones que le correspondan con respecto a la presente ley, en virtud de su potestad aduanera.</p> <p>Así mismo, la Superintendencia de Industria y Comercio (SIC) conforme a sus facultades de vigilancia y control y lo establecido en el Decreto 4886 de 2011, será la entidad competente para vigilar, controlar y hacer cumplir en el mercado lo estipulado en la presente ley.</p> <p><b>Artículo 13º. Reglamentación Técnica.</b> El Gobierno Nacional, a través de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, dentro de los dos (2) años siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley, establecerá la reglamentación técnica correspondiente a las disposiciones establecidas en los artículos 7, 8, 9 y 10.</p> <p><b>Parágrafo.</b> El Ministerio de Transporte podrá, en cualquier momento, requerir al productor, importador, distribuidor o comercializador de vehículos automotores para verificar la adopción de todas las medidas aplicables previstas en esta ley y podrá realizar las recomendaciones que considere pertinentes.</p>
<p><b>Artículo 14º. Vigencia y derogatorias.</b> Esta ley rige a partir de la fecha de su sanción y publicación en el Diario Oficial y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.</p> <div style="text-align: center;">  <p><b>OSWALDO ARCOS BENAVIDES</b> Representante a la Cámara Departamento Valle del Cauca</p> <p><b>OSWALDO ARCOS BENAVIDES</b> Coordinador Ponente</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p><b>MÓNICA MARÍA RAIGOZA MORALES</b> Representante a la Cámara Departamento de Antioquia Ponente</p> </div>	<p style="text-align: center;"><b>COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE</b> <b>SUSTANCIACIÓN</b> <b>INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE</b></p> <p>Bogotá D.C., 07 de diciembre de 2020</p> <p>En la fecha fue recibido el informe de ponencia para primer debate al <b>Proyecto de Ley No. 180 de 2020 Cámara "POR MEDIO DE LA CUAL SE ESTABLECEN ESPECIFICACIONES Y ESTÁNDARES MÍNIMOS DE SEGURIDAD PARA LOS VEHÍCULOS AUTOMOTORES QUE SEAN PRODUCIDOS Y/O COMERCIALIZADOS EN EL TERRITORIO NACIONAL Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"</b>.</p> <p>Dicha ponencia fue firmada por los <b>Honorables Representantes OSWALDO ARCOS (Coordinador Ponente), MÓNICA RAIGOZA MORALES.</b></p> <p>Mediante Nota Interna No. C.S.C.P. 3.6 – 999 / del 07 de diciembre de 2020, se solicita la publicación en la Gaceta del Congreso de la República.</p> <div style="text-align: center;">  <p><b>DIANA MARCELA MORALES ROJAS</b> Secretaria General</p> </div>

## PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 182 DE 2020 CÁMARA

*por la cual se reconoce como patrimonio cultural de la Nación el Cartagena Festival de Música.*

### I. CONSIDERACIONES GENERALES

En desarrollo de la actividad pública de producción legislativa, que la Constitución Política le asigna al Congreso de la República dentro del carácter democrático, participativo y pluralista que identifica nuestro Estado Social de Derecho; el representante **EMETERIO MONTES DE CASTRO**, junto con los Congresistas **FERNANDO NICOLÁS ARÁUJO RUMIE**, **ANDRÉS FELIPE GARCÍA ZUCCARDI**, **RUBY HELENA CHAGÚÍ SPATH**, **YAMIL HERNANDO ARANA PADAUI**, **ENRIQUE CABRALES BAQUERO**, **HONORIO MIGUEL HENRÍQUEZ PINEDO**, **AMANDA R. GONZÁLEZ RODRÍGUEZ**, **OSCAR DARÍO PÉREZ PINEDA**, **JUAN MANUEL DAZA IGUARÁN**, **JUAN PABLO CELIS VERGEL** y **EDWIN G. BALLESTEROS ARCHILA** radicaron el 20 de julio de 2020<sup>1</sup>, el presente proyecto de ley que busca reconocer como Patrimonio Cultural de la Nación, El Cartagena Festival de Música.

Por medio, de la presente iniciativa, se pretende el reconocimiento al Cartagena Festival de Música, el cual se celebra todos los años desde 2007 en el Distrito de Cartagena de Indias, como actividad de formación musical, circulación de música, acceso ciudadano a este género artístico y espacio de encuentro cultural constitutivo de un Patrimonio Cultural de la Nación.

Es preciso resaltar, que el contenido del presente proyecto de ley fue puesto a consideración en la Cámara de Representantes en la legislatura 2019-2020 con el número 123 de 2019, radicado el cinco (5) de agosto de 2019 y publicado en la Gaceta No. 740 de 2019. Sin embargo, el proyecto fue retirado el dieciséis (16) de julio de 2020 por los autores en virtud del artículo 155 de la Ley 5 de 1992.

De conformidad con lo anterior, por instrucción de la Mesa Directiva de la Comisión Sexta designó como Coordinador Ponente al HR. Emeterio Montes de Castro y como Ponente al HR. Luis Fernando Gómez.

### II. OBJETO DEL PROYECTO

La iniciativa pretende reconocer como Patrimonio Cultural de la Nación el Cartagena Festival de Música y dictar otras disposiciones.

<sup>1</sup> Publicado en la Gaceta 685 de 2020.

### III. CONTENIDO DEL PROYECTO

La presente iniciativa cuenta con seis (6) artículos incluyendo el de su vigencia, por medio de los cuales se busca reconocer como Patrimonio Cultural de la Nación el Cartagena Festival de Música y dictar otras disposiciones.

El presente proyecto de ley en su artículo 1º reconoce al Cartagena Festival de Música, como actividad de formación musical, circulación de música, acceso ciudadano a este género artístico y espacio de encuentro cultural constitutivo de un Patrimonio Cultural de la Nación.

En el artículo 2º determina, que de conformidad con lo establecido en la Ley 1185 de 2008, el Ministerio de Cultura, incorporará el Cartagena Festival de Música a la Lista Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial de la Nación, previa elaboración por parte de la entidad competente y aprobación del Plan Especial de Salvaguardia, así mismo, autoriza al Ministerio de Cultura para asignar recursos de su presupuesto con destino a la elaboración del Plan Especial de Salvaguardia.

Por último, señala que la instancia competente en el Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias, podrá del mismo modo llevar a cabo el proceso de evaluación e incorporación a la Lista de Patrimonio Cultural Inmaterial del Ámbito Distrital.

En el artículo 3º autoriza, a la Nación por intermedio de los ministerios de Cultura, de Educación y demás entidades competentes, así como a los gobiernos distrital y departamental, para la realización de asignaciones presupuestales a diferentes finalidades.

Por su parte el artículo 4º reconoce, a la Fundación Salvi como gestora del Cartagena Festival de Música y se destaca su actividad en beneficio del acceso ciudadano al disfrute de la música universal y nacional.

A su turno en su artículo 5º, adiciona a los instrumentos musicales, partes y accesorios al artículo 424 del Estatuto Tributario, con el fin de que los mismos sean excluidos del IVA.

Por último el artículo 6º hace referencia a la vigencia del proyecto de ley.

### III. EL CARTAGENA FESTIVAL DE MÚSICA

El Cartagena Festival de Música se celebra en la ciudad de Cartagena de Indias, todos los años desde el 2007, como una actividad de formación musical, circulación de música, un espacio que les permite a todos los ciudadanos tener acceso a una expresión artística de calidad, pero además de un encuentro cultural.

En sus trece versiones hasta hoy, obedece al diseño de una actividad respaldada por la trayectoria de la Fundación Salvi, con amplio reconocimiento nacional e internacional como principal encuentro de la música académica en Colombia

(considerado entre los diez más importantes festivales del mundo en este género); como ámbito de encuentro ciudadano, de revalorización de espacios públicos de valor cultural, de formación (clases magistrales en música académica, lutería y producción escenográfica e iluminación), así como de acceso ciudadano, entre otros.

El Cartagena Festival de Música (CFM) ha conseguido posicionar a la ciudad como un espacio de diálogo e intercambio cultural que mediante la organización de actividades artísticas y académicas dinamiza procesos relacionados con la cadena de valor de la música, hecho que aporta al desarrollo de la ciudad en áreas de integración social, trabajo, turismo o las cuentas locales, entre otros.

En sus versiones precedentes a este proyecto de ley, puede afirmarse que el Festival ha consolidado:

- Una programación musical y cultural diversa con altos estándares de calidad, sin perder nunca de vista las condiciones socioculturales de la ciudad y sus habitantes.
- Diálogo artístico y pedagógico entre las músicas eruditas o académicas y las músicas colombianas de diversos géneros y estilos.
- La circulación musical como elemento de diálogo, socialización, intercambio cultural y participación ciudadana.
- Puesta en valor de diversidad de espacios, escenarios e infraestructuras en la ciudad de Cartagena, incluidos múltiples bienes de interés cultural.
- Formación y capacitación del sector de la música, a través de actividades académicas, clases magistrales, talleres de lutería (construcción y reparación de instrumentos musicales), conciertos comentados y una amplia divulgación de la música en el entorno de la Ciudad durante los días que dura el Festival (del 4 de enero al 12 de enero), sin duda uno de mayor alcance en términos de duración, recordación y programación en el país.
- Propósitos estratégicos intersectoriales de la ciudad en aspectos como la visibilización y divulgación de sus actividades y ejes programáticos, generación de empleos, atracción turística, integración social, circulación de espectáculos de artes escénicas, convivencia y superación de brechas en materia de acceso a la oferta cultural.

Por lo anterior, el Festival se ha convertido en un símbolo del Distrito Cultural de Cartagena de Indias y, en consecuencia, del país; un propulsor de dinámicas de participación social, económicas y productivas, incluidas fórmulas sostenidas de alianza público-privada.

Su proyecto artístico innovador significa al mismo tiempo una transformación de los hábitos de consumo cultural de la ciudad y del país, así como de los procesos de gestión y administración que promueven interacción de músicas universales y colombianas, artistas internacionales o diálogos con procesos de gestión cultural en el mundo.

Con un programa robusto, el CFM articula conciertos, programas académicos, exposiciones, actividades didácticas y experimentales, con la participación de artistas nacionales e internacionales, expertos, pedagogos, talleristas, estudiantes de música, productores, ingenieros de sonido y trabajadores artísticos y técnicos del sector musical; también con universidades, medios de comunicación, gestores culturales, la comunidad y un público cautivo nacional e internacional y un público mayor que se suma año a año.

Anualmente se verifica en promedio, entre 300 y 450 artistas (nacionales e internacionales) y 35 conciertos (incluyendo 14 gratuitos y un recital de Jóvenes Talentos); 5 programas educativos, 5 conversaciones musicales y 3 exposiciones; ofrece 200 horas de Clases Magistrales, 60 becas a estudiantes y maestros de música, y 4 becas a jóvenes productores; 10 talleres y clínicas de lutería (mantenimiento y reparación de instrumentos musicales); transmisiones en vivo y en diferido por televisión nacional e internacional y vía streaming (con un alcance de más de un millón de personas); además, el Festival acoge a un público cercano a los 30.000 espectadores.

En trece años, ha conseguido convocar cerca de 650 estudiantes colombianos y más de 4.000 observadores en un poco más de 2.100 horas de clases magistrales; cerca de 2.500 artistas en 493 conciertos.

Durante su existencia el Cartagena Festival de Música ha consolidado, por intermedio de su entidad gestora, la Fundación Salvi, diversas alianzas y recursos. Tan solo la pasada edición contó con 105 aliados, entre socios, patrocinadores y colaboradores.

Su sostenibilidad se basa en alianzas, cogestión de recursos públicos (ministerios, gobernaciones, alcaldías, universidades, instituciones de turismo, entre otros) y privados (empresas, medios de comunicación, fundaciones, hoteles, empresas de transporte, entre otros), así como en el aporte propio de la Fundación Salvi, lo que naturalmente representa una tarea continua no exenta de dificultades como corresponde a la faena maravillosa pero compleja de hacer, expresar, programar o producir cultura en el país.

En el ámbito internacional el Festival ha creado sinergias con embajadas (Brasil, México, Italia, Austria, Alemania, Francia, Inglaterra, Institutos de Cultura de Francia e Italia, el Goethe-Institut, entre otros), y es aliado del Festival dei Due Mondi de Spoleto (Italia).

**I.IV. EL CARÁCTER PATRIMONIAL DEL CARTAGENA FESTIVAL MÚSICA.**

Acerca del patrimonio cultural inmaterial de la Nación, el artículo 11-1 de la Ley 1397 de 1997 "Por la cual se desarrollan los artículos 70, 71 y 72 y demás artículos concordantes de la Constitución Política y se dictan normas sobre patrimonio cultural, fomentos y estímulos a la cultura, se crea el Ministerio de la Cultura y se trasladan algunas dependencias", señala lo que a continuación se transcribe:

**"ARTÍCULO 11-1. PATRIMONIO CULTURAL INMATERIAL.** El patrimonio cultural inmaterial está constituido, entre otros, por las manifestaciones, prácticas, usos, representaciones, expresiones, conocimientos, técnicas y espacios culturales, que las comunidades y los grupos reconocen como parte integrante de su patrimonio cultural. Este patrimonio genera sentimientos de identidad y establece vínculos con la memoria colectiva. Es transmitido y recreado a lo largo del tiempo en función de su entorno, su interacción con la naturaleza y su historia y contribuye a promover el respeto de la diversidad cultural y la creatividad humana. (...)."

De conformidad con lo antes señalado, el patrimonio cultural inmaterial es aquel que hace referencia a un sentido de pertenencia, identidad, afecto, compaginación entre la sociedad, los individuos, los grupos humanos con bienes físicos o expresiones de la vida cultural de los pueblos, parte del reconocimiento social de multiplicidad de valores, entre otros, en campos históricos, simbólicos, antropológicos, lingüísticos, literarios, audiovisuales, musicales o estéticos.

A partir de sus primeras versiones, el Cartagena Festival de Música (CFM) ha estado dedicado a la valoración de la música como un instrumento para la memoria, el derecho cultural de acceso ciudadano a la cultura y a la promoción del patrimonio musical nacional y universal.

Se trata de un escenario cultural abierto a los intereses de los muy diversos grupos poblacionales de la ciudad, por lo que su programación es itinerante, con conciertos y clases magistrales en diferentes puntos de Cartagena y otras localidades; allí los melómanos, investigadores, artistas y gente de la música pueda estar en escenarios y en espacios abiertos disfrutando de conciertos, diálogos y enseñanzas en este maravilloso género artístico.

No puede desconocerse que de hecho, el CFM es ya un patrimonio cultural del país, arraigado como referente de la ciudadanía. Constituye una manera de identificar a Cartagena y al país, y que reúne desde luego un valor histórico por su permanencia continua y esperada por el público en más de una década.

A la vez, cuenta con valores simbólicos que significan una alternativa para representar diferentes culturas y comunidades en el género artístico de la música.

Por supuesto se trata también de un espacio cultural que vincula sitios de interés cultural, espacios urbanos en Cartagena y otras ciudades con un público movilizad alrededor de la oferta musical.

Este gran encuentro musical tiene plena vigencia y actividad, mientras ofrece diferentes posibilidades para la valoración, apropiación y disfrute de la música, no sólo como valoración espiritual o personal, sino como alternativa de integración social.

**I.V. SOBRE EL PATRIMONIO CULTURAL DE LA NACIÓN**

Álvaro Gómez Hurtado, en su libro "La Revolución en América" (1958), manifiesta que el conocimiento de la cultura que se tiene de los indígenas precolombinos es fragmentada y parcial, puesto que, la misma nunca fue documentada, resaltando que la historia es el conocimiento del pasado, que debe estar documentado con el fin de que prevalezca en el tiempo. Así entonces, el Autor aboga por la necesidad de acreditar la herencia cultural, puesto que la escritura (literatura silábica) es la mayor expresión de historicidad de un pueblo esto con el fin de no convertirnos en pueblos sin memoria.

Ahora bien, las manifestaciones sociales de la cultura se reconocen en la República de Colombia como hitos esenciales de la configuración de una nación diversa, pluriétnica y multicultural.

La heterogeneidad es origen y a la vez razón de ser de la nación. Una nación que apunta a superar históricas brechas sociales, así como factores de exclusión y violencia. La cultura y las artes, en ese sentido, han pasado a cobrar progresivamente una dimensión de mayor relevancia, ya no sólo como asuntos primordiales de la libertad de expresión, o del desarrollo libre de la personalidad, sino como dimensiones de emancipación, convivencia, libertad y construcción del desarrollo auténticamente humano.

El patrimonio cultural, dispuesto a la manera de un conjunto de hechos, bienes o expresiones culturales a los que la sociedad les confiere valores de representatividad, significa ante todo un sentido anímico que deriva del vínculo especial de los grupos humanos con bienes o expresiones vivas que los representan.

Hay quienes dicen que el patrimonio cultural es "lo que somos". Se trata de un maravilloso ejido que sintetiza esperanzas, potencialidades sociales, económicas y humanas.

Para atender el contexto del patrimonio cultural, el Estado, los ciudadanos y las comunidades, deben articular esfuerzos, instrumentos (económicos, sociales, regulatorios, entre otros), reivindicando el efecto social de la cultura; así como promover sobre esta riqueza, el ejercicio de un importante catálogo de derechos

culturales, los cuales no son otra cosa que derechos humanos de una primera, segunda y tercera generación (derechos fundamentales, colectivos y sociales) reconocidos por la comunidad internacional.

En el ámbito legal, el artículo 4o de la Ley 397 de 1997, Ley General de Cultura, modificada integralmente por la Ley 1185 de 2008, en forma amplia establece la estructura de bienes y manifestaciones que conforman el patrimonio cultural de la Nación.

Aquella disposición se limita a señalar de modo no taxativo, la composición de ese acervo a partir de un conjunto de bienes de naturaleza mueble e inmueble, así como por manifestaciones inmateriales, tradiciones, valores y expresiones que surgen y se crean a diario en el país, y que revisten valores de identidad en campos históricos, simbólicos, antropológicos, lingüísticos, arqueológicos, literarios, audiovisuales, musicales o estéticos, entre muchos otros.

Precisamente, el proyecto de ley que sometemos a consideración del Honorable Congreso de la República se encamina a reconocer el valor como patrimonio cultural del Cartagena Festival de Música (CFM) que se realiza todos los años desde el 2007 en el Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias, dado su aporte indiscutible en cuanto a la integración de la comunidad cartagenera y colombiana al disfrute de la música universal, a su apropiación social y al derecho de acceso ciudadano a la cultura, el patrimonio y las expresiones de las artes.

Del mismo modo, define concretos instrumentos que permiten preservar este encuentro humano en el tiempo que viene, pues su presencia es ya parte inaplazable de la vida cultural de Cartagena y de Colombia.

**II. COMPETENCIA CONGRESO DE LA REPÚBLICA**

**II.I. COMPETENCIA DECLARAR PATRIMONIO INMATERIAL DE LA NACIÓN**

De conformidad con el artículo 5º de la Ley 1185 de 2008, que modificó el artículo 8º de la Ley 397 de 1997, el procedimiento para la declaratoria de bienes de interés cultural es:

"a) Al Ministerio de Cultura, previo concepto favorable del Consejo Nacional de Patrimonio Cultural, le corresponde la declaratoria y el manejo de los bienes de interés cultural del ámbito nacional.

Son bienes de interés cultural del ámbito nacional los declarados como tales por la ley, el Ministerio de Cultura o el Archivo General de la Nación, en lo de su competencia, en razón del interés especial que el bien revista para la comunidad en todo el territorio nacional (...). (Negritas y subrayados fuera de texto original).

De otra parte, también es preciso mencionar, que la Corte Constitucional en la sentencia C-034 del 2019, señaló: "(...) el patrimonio cultural de la Nación, cuenta con una serie de medidas para su salvaguardia, protección, recuperación, conservación, sostenibilidad y divulgación, para lo cual el Estado tiene el deber de prever gasto público social dirigido a incentivar y estimular la cultura, siguiendo los procedimientos predeterminados legalmente o a través de una decisión adoptada directamente por el legislador en calidad de órgano democrático, caso en el cual el control de constitucionalidad es más estricto (...)."

De acuerdo, con lo señalado por la ley y la sentencia de la Corte Constitucional, El Congreso de la República tiene la competencia para declarar actividades culturales como patrimonio cultural de la Nación, máxime al tratarse del órgano democrático por excelencia.

**II.II. COMPETENCIA DECLARAR A TRAVÉS DE UNA LEY DE HONORES A LA FUNDACIÓN SALVI**

El Cartagena Festival de Música, durante su existencia se ha consolidado por intermedio de su entidad gestora, esto es, la Fundación Salvi, siendo esta quien ha mostrado constante respaldo a favor del Cartagena Festival Música mediante alianzas y recursos, por lo tanto, es menester de esta ponencia decretar Ley de Honores a favor de dicha entidad de conformidad con las siguientes disposiciones legales:

El numeral 15 del artículo 150 de la Constitución Política dispone que el Congreso de la República decretará honores a los ciudadanos que hayan prestado servicios a la patria.

De igual manera, la Corte Constitucional en sentencia C-162 de 2019, manifestó que las leyes de honores son leyes particulares o singulares que tiene como finalidad el reconocer los méritos de los ciudadanos que hayan presentado servicio a la patria de conformidad con el artículo de la Constitución Política señalado anteriormente, sin embargo, también pueden ser utilizadas con el fin de exaltar hechos, lugares o instituciones que merecen ser destacadas públicamente, con el fin de promover valores que atañen a la Constitución.

**II.III. COMPETENCIA DE LA COMISIÓN SEXTA PARA CONOCER DEL ARTÍCULO 4º DEL PROYECTO DE LEY Nº 182**

Mediante sentencia C-465 de 2014, la Corte Constitucional explica como la jurisprudencia constitucional ha decantado el grado de rigor que ha de aplicarse en el control de constitucionalidad por la presunta falta de competencia de las Comisiones Constitucionales Permanentes del Congreso, señalando lo siguiente:

"Si bien esta Corporación ha reconocido que la distribución del trabajo legislativo y la asignación de materias a las diferentes comisiones de las cámaras del Congreso de la República responde a importantes

finas como el de eficiencia y especialidad en la labor legislativa, ha sido igualmente enfática al precisar que, en consideración al cúmulo de trabajo del Congreso "sería impracticable y tal vez imposible hacer una distribución temática precisa y rígida de las materias legislativas entre las siete (7) comisiones constitucionales permanentes, en cuanto siempre existirán asuntos de ley que de una u otra manera tendrán relación de conexidad material con temas diversos pero convergentes, los cuales, sin embargo, podrían exigir su regulación en un solo texto legislativo".

El principio jurisprudencial derivado de la sentencia trascrita puede expresarse de la siguiente forma:

i) De acuerdo con el parágrafo 2º del artículo 2 de la ley 3ª de 1992, el Presidente de cada cámara deberá asignar a cada comisión constitucional permanente los proyectos de ley con base en los temas que son la especialidad de cada comisión;

ii) Cuando un proyecto de ley incluya temas que correspondan a la especialidad de dos o más comisiones constitucionales permanentes, deberá determinar cuál es el tema predominante en dicho proyecto y asignarlo, para primer debate, a la comisión correspondiente de acuerdo a las competencias para cada una determinadas por la ley;

iii) En tanto la escogencia de la comisión permanente que deba tramitar un proyecto de ley en primer debate implica el ejercicio de algún grado de discrecionalidad por parte de los presidentes de las cámaras legislativas, el juez constitucional debe reconocer la existencia de parámetros flexibles de escrutinio, los cuales obligan a respetar la elección hecha por el presidente de la cámara, excepto en aquellos casos en que la misma no responda a criterios de razonabilidad y, por consiguiente, se aprecie como una determinación irrazonable.

En consecuencia a lo anterior, los ponentes del presente proyecto de ley consideran que, pese a que el proyecto, contiene un artículo sobre temas tributarios, la esencia y finalidad del mismo es salvaguardar, proteger y conservar el Cartagena Festiva Musical, declarándolo patrimonio cultural inmaterial de la Nación, por lo tanto, la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes es quien debe conocer del Proyecto de ley 182 de 2020.

### III. FUNDAMENTOS JURÍDICOS DE LA DECLARACIÓN DE PATRIMONIO CULTURAL

La Constitución Política de Colombia protege el Patrimonio Cultural de la Nación, entendiéndolo como una expresión de la identidad de un grupo social en un momento histórico, es decir, "constituye un signo o una expresión de cultura humana, de un tiempo, de circunstancias o modalidades de vida que se reflejan en

el territorio, pero que desbordan sus límites y dimensiones"<sup>2</sup>. Por lo tanto, el Estado tiene la obligación "de asegurar la conservación y recuperación de los bienes que conforman dicho patrimonio cultural"<sup>3</sup>.

A lo largo de la Constitución Política de 1991 de la República de Colombia, se van identificando las disposiciones que tienen como fin último velar por la protección del patrimonio cultural de la nación, así: (i) el artículo 2º consagra como uno de los fines esenciales del Estado "facilitar la participación de todos en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación"; (ii) el artículo 7º "reconoce y protege la diversidad étnica y cultural de la Nación colombiana"; (iii) el artículo 8º eleva a obligación del Estado y de toda persona a "proteger las riquezas culturales y naturales de la Nación"; (iv) el artículo 44 define la cultura como un "derecho fundamental" de los niños; (v) el artículo 67 dispone que el derecho a la educación busca afianzar los valores culturales; el artículo 70 estipula que "la cultura, en sus diversas manifestaciones, es el fundamento de la nacionalidad"; (vi) el artículo 71 señala el deber de "fomento a las ciencias y, en general, a la cultura"; (vii) el artículo 72 reconoce que "el patrimonio cultural de la Nación está bajo la protección del Estado" y, (viii) el numeral 8 del artículo 95 señala como uno de los deberes de la persona y del ciudadano "proteger los recursos culturales y naturales"; entre otras disposiciones.

Ahora bien, el Congreso de la República ha venido ajustando la normatividad local con el propósito de acoplarla a los estándares del derecho internacional. Lo anterior, teniendo en cuenta que además de la adhesión a la Convención de protección de bienes culturales en caso de conflicto armado de 1954<sup>4</sup>, a la Convención sobre la Protección del patrimonio mundial, cultural y natural de 1972<sup>5</sup> y a la Convención para la salvaguardia del "patrimonio cultural inmaterial" de 2003<sup>6</sup>, el Congreso aprobó la ley 397 de 1997, que se conoce como la "Ley General de Cultura".

Dicho marco normativo, sufrió posteriormente una serie de modificaciones en atención a la Ley 1185 de 2008 "Por la cual se modifica y adiciona la Ley 397 de 1997 –Ley General de Cultura– y se dictan otras disposiciones", teniendo en cuenta, que extendió la noción de patrimonio cultural también a las "manifestaciones inmateriales" y otras representaciones que expresan la nacionalidad colombiana.

<sup>2</sup> Corte Constitucional, Sentencia C-742 de 2006.

<sup>3</sup> Corte Constitucional, Sentencia C-082 de 2014.

<sup>4</sup> Mediante la Ley 349 de 1996, se ratificó la "Convención para la protección de los bienes culturales en caso de conflicto armado", declarada exequible por la Corte Constitucional mediante la sentencia C-467 de 1997.

<sup>5</sup> Aprobada por Ley 45 de 1983 y vigente para Colombia desde el 24 de agosto de 1983.

<sup>6</sup> Esta Convención fue ratificada en virtud de la Ley 1037 de 2006 y declarada exequible en la sentencia C-120 de 2008.

De esta manera, si bien dentro de las autoridades competentes para determinar cuáles manifestaciones culturales son parte del patrimonio cultural de la Nación, no se hace alusión expresa al Congreso de la República, acorde con la jurisprudencia de la Corte Constitucional, éste tiene la competencia para establecer cuáles actividades culturales merecen un reconocimiento especial del Estado. Al respecto, la sentencia C-1192 de 2005 estableció:

"En atención al reconocimiento de la citada diversidad y en aras de promover e impulsar el acceso a las tradiciones culturales y artísticas que identifican a los distintos sectores de la población, la Constitución Política en los artículos 70, 71 y 150 le asigna al legislador la atribución de señalar qué actividades son consideradas como expresión artística y cuáles de ellas -en concreto- merecen un reconocimiento especial del Estado". (Negrilla y subrayado fuera del texto original).

Así mismo, respecto al patrimonio cultural de la Nación la jurisprudencia de la Corte Constitucional señala en Sentencia C – 082 de 2020 que "(...) los bienes que hacen parte del patrimonio cultural de la Nación representan símbolos de identidad colectiva e histórica y constituyen una visión de los hechos y sucesos del pasado que son relevantes para un grupo de personas, pues establecen enlaces para la construcción de un futuro común."

Adicionalmente, la Corte Constitucional en la mencionada sentencia, manifiesta que la Constitución Política le dedica un amplio espacio a la cultura con el propósito claro de defensa al patrimonio cultural en sus distintas manifestaciones, y como expresión de la diversidad de las comunidades, de la riqueza humana y social de los pueblos y como instrumento para construir sociedades organizadas; la cultura es reconocida por la actual Carta Política como un pilar fundamental del Estado Social de Derecho y como valor, principio, derecho y deber que requiere especial protección, fomento y divulgación por parte de las autoridades públicas e incluso por los particulares.

Como corolario de lo anterior, las disposiciones constitucionales citadas en líneas atrás se infiere que la protección del patrimonio cultural de la Nación tiene especial relevancia dentro del régimen Constitucional, en tanto que éste constituye una expresión de la cultura humana, de un tiempo, de circunstancias o modalidades de vida que se reflejan en el territorio, por lo cual, la salvaguarda estatal del patrimonio cultural de la Nación es indispensable, puesto que, expresa la identidad de un grupo social en un momento histórico determinado.

#### IV. CONCEPTOS

##### IV.I. GOBERNACION DE BOLIVAR

El Director General del Instituto de Cultura y Turismo de Bolívar, mediante oficio

GOBOL-20-031113 de 25 de septiembre de 2020, emitió un concepto favorable y apoyo la iniciativa legislativa, por cuanto fortalece la cultura y el turismo de la ciudad de Cartagena y el Departamento de Bolívar. Realizo las siguientes observaciones:

Con relación al artículo 1º, recomendó, revisar la expresión reconocer y valorar la expresión declarar, puesto que, las implicaciones jurídicas de reconocer frente a declarar son distintas. Por lo anterior, sugirió revisar el título del proyecto de ley.

Respecto al artículo 2º, recomendó para mencionado artículo la siguiente redacción:

"*Facúltase al Gobierno Nacional a través del Ministerio de Cultura, para que incluya en la Lista Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial (Lrpci) del ámbito nacional, al Cartagena Festival Música.*

*Se autoriza al Ministerio de Cultura para asignar recursos de su presupuesto con destino a la elaboración del Plan Especial de Salvaguardia.*

*La instancia competente en el Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias, podrá del mismo modo llevar a cabo el proceso de evaluación e incorporación a la Lista de Patrimonio Cultural Inmaterial de Ámbito Distrital"*

Con relación a los artículos 3º, 4º y 5º no realizó ninguna observación ni recomendación.

Teniendo en cuenta las recomendaciones allegadas por la Gobernación de Bolívar, los ponentes consideran que:

El Cartagena Festival Música es una manifestación cultural del país, arraigado como referente de la ciudadanía que constituye una manera de identificar a Cartagena y al País, reúne desde luego un valor histórico por su permanencia continua, a la vez, cuenta con valores simbólicos que representan diferentes culturas y comunidades en el género artístico. En consecuencia de lo anterior, los ponentes consideran que es pertinente en el presente proyecto de ley declarar y no reconocer el Cartagena Festival, de conformidad como lo señala La Gobernación de Bolívar.

De otra parte, respecto a la sugerencia de modificar la redacción del artículo 2º, los Ponentes consideran que la misma es adecuada y se ajusta al espíritu de la ley.

##### IV.II. MINISTERIO DE CULTURA

Mediante oficio 418 – 2020 de 6 de octubre de 2020, la Ministra de Cultura, realizó las siguientes observaciones a los artículos 1º y 2º del proyecto de ley:

Indicó que el procedimiento técnico para la inclusión de manifestaciones culturales del PCI en la Lista Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial (LRPCI) se encuentra legalmente establecido en el Decreto 1080 de 2015, modificado y adicionado por el Decreto 2358 de 2019. Dicho procedimiento cuenta con cinco fases principales las cuales son: (i) postulación, (ii) revisión de requisitos, (iii) evaluación, (iv) evaluación del PES y (v) decisión.

Señaló que de conformidad con la norma anteriormente citada, la inclusión de una manifestación en la Lista Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial de cualquier ámbito deberá cumplir el procedimiento de postulación y evaluación institucional por las instancias competentes señaladas en el artículo 2.5.2.2 del Decreto 1080 de 2015, modificado y adicionado por el Decreto 2358 de 2019 y los respectivos consejos de patrimonio cultural, participación comunitaria y concentración que pueda reglamentar el Ministerio de Cultura.

Recalcó que las declaraciones realizadas por el Congreso a través de proyectos de ley respecto a manifestaciones culturales de patrimonio cultural inmaterial, al igual que las declaratorias de bienes inmuebles que se realizan en la categoría de patrimonio cultural de la nación, no se encuentran sometidas al régimen especial de protección (BIC o manifestaciones inscritas en la LRPCI), puesto que existe norma especial que regula la materia. Por lo tanto, para incluir una manifestación en la LRPCI, la comunidad de portadores de la manifestación debe adelantar los trámites y procesos necesarios previamente expuestos, para la aprobación de su postulación y la posterior formulación de su respectivo Plan Especial de Salvaguardia que debe ser aprobado por el Consejo de Patrimonio Cultural respectivo y, así poder ser adoptada mediante resolución expedida por la autoridad competente.

Por último, respecto al artículo 2º, manifestó que debe entrar en concordancia con lo establecido en el artículo 7º de la Ley 819 de 2003, el cual hace referencia al análisis del impacto fiscal de las normas.

Teniendo en cuenta las recomendaciones allegadas por el Ministerio de Cultura, los ponentes consideran que, es pertinente reiterar lo mencionado en el acápite segundo de la presente ponencia, en donde de conformidad con la jurisprudencia de la Corte Constitucional y el artículo 5 de la ley 1185 de 2008 que modificó el artículo 8º de la Ley 397 de 1997, se concluyó la competencia que tiene el Congreso de la República para declarar al Cartagena Festival Música como patrimonio inmaterial de la Nación.

Ahora, es menester aclarar que el presente proyecto de ley solo se limita autorizar a la Nación, por intermedio de los ministerios de Cultura, de Educación y demás entidades competentes, así como a los gobiernos distrital y departamental, para la realización de las asignaciones presupuestales que a bien tengan considerar, con el propósito de cumplir con los mandatos contenidos en el proyecto de ley que nos ocupa. Adicionalmente, los ponentes consideran hacer una exposición precisa en

el título V del proyecto de ley sobre la autorización para acceder a recursos del Presupuesto General de la Nación.

Por último, es preciso señalar que, la Alcaldía Distrital de Cartagena y el Ministerio de Hacienda, pese a ser requeridos el 16 de octubre y 21 de septiembre de esta anualidad, con el fin de que rindieran concepto frente al presente proyecto de ley, guardaron silencio.

**V. AUTORIZACIÓN PARA ACCEDER A RECURSOS DEL PRESUPUESTO GENERAL DE LA NACIÓN (PGN)**

Para concebir la presente iniciativa se tuvo en cuenta los elementos que normalmente generan las objeciones presidenciales en relación con las denominadas "leyes de honores". Al respecto, la facultad que ostenta el Congreso de la República para autorizar gastos está más que sustentada y se describe con claridad en el articulado pertinente sobre los principios en materia de distribución de competencias<sup>7</sup> y el principio de coordinación, concurrencia y subsidiariedad (artículo 288); asimismo, el principio de legalidad en el gasto público (artículo 345) y, en general, su "conformidad con los requisitos del Estatuto Orgánico del Presupuesto (Leyes 38/89, 179/94 y 225/95, compiladas por el Decreto Presidencial 111 de 1996); su identidad con el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022<sup>8</sup> en cuanto a inversiones que contribuyan al logro de mayor competitividad, productividad e impacto social de las regiones. No hay duda que la autorización dada al Gobierno nacional debe ser consecuentes con el Plan Nacional de Desarrollo y el Presupuesto General de la Nación. Así lo señala el artículo 346 de la Carta, desarrollado por el artículo 39 del Estatuto Orgánico del Presupuesto - Decreto 111 de 1996, así se ha estructurado en esta iniciativa en los artículos 2º y 3º del proyecto.

Al respecto, la Corte constitucional lo ha reiterado así:

*"(...) en materia de gasto público, la competencia parlamentaria desarrolla el principio superior de legalidad del gasto público, según el cual corresponde al Congreso, en su condición de órgano de representación popular, ordenar las erogaciones necesarias para ejecutar los compromisos inherentes al Estado Social de Derecho (artículos 150 y 347 Constitución Política). Sin embargo, el legislador*

<sup>7</sup> Esto significa que, en materia de gasto público, la Carta Política efectuó un reparto de competencias entre el Congreso y el Gobierno Nacional, de tal manera que ambos tienen iniciativa del gasto de conformidad con los preceptos constitucionales, y deben actuar coordinadamente dentro de sus competencias.

<sup>8</sup> Así, el Gobierno requiere de la aprobación de sus proyectos por parte del Congreso y el Congreso requiere de la anuencia del Gobierno, quien determinará la incorporación de los gastos decretados por el Congreso.

*primario por vía de excepción, reservó para el Ejecutivo la iniciativa legislativa en relación con algunos aspectos (artículo 154 Constitución Política)"*<sup>9</sup>.

Esto significa que, en materia de gasto público, la Carta Política efectuó un reparto de competencias entre el Congreso de la República y el Gobierno Nacional, de tal manera, que ambos tienen iniciativa del gasto de conformidad con los preceptos constitucionales, y deben actuar coordinadamente dentro de sus competencias. Así, el Gobierno requiere de la aprobación de sus proyectos por parte del Congreso y el Congreso requiere de la anuencia del Gobierno, quien determinará la incorporación de los gastos decretados por el Congreso, siempre y cuando sean consecuentes con el Plan Nacional de Desarrollo y el Presupuesto General de la Nación. Así lo señala el artículo 346 de la Carta, desarrollado por el artículo 39 del Estatuto Orgánico del Presupuesto -Decreto 111 de 1996.<sup>10</sup>

Así, podemos concluir, de conformidad con el texto constitucional y los planteamientos de la Corte Constitucional, particularmente, en la sentencia C-304 de 2019 que este proyecto de ley al decretar gasto público, se ajusta al ordenamiento constitucional, por cuanto se limita a habilitar al Gobierno para incluir estos gastos en el proyecto de presupuesto. Desde este argumento, debe analizarse y aprobarse la inversión señalada en los artículos 2º y 3º del proyecto de ley ya que se ajustan a los criterios anteriormente expuestos.

**VI. COMPETENCIAS Y RECURSOS ENTRE LA NACIÓN Y LOS ENTES TERRITORIALES**

En relación con los artículos 2 y 3 que conciben las autorizaciones pertinentes sobre recursos, no se evidencia ninguna incompatibilidad en relación a la distribución de competencias y recursos entre la Nación y los entes territoriales. En efecto, la Ley 715 de 2001, ley orgánica que distribuye las competencias entre la Nación y las entidades territoriales de conformidad con los artículos 151 y 288 de la Constitución Política, asigna los recursos de que tratan los artículos 356 y 357 *ejusdem* y señalan los servicios que corresponde cumplir a los municipios, a los departamentos y a la Nación. Las disposiciones de esta Ley, son el referente normativo que ha de tenerse en cuenta para verificar que las declaraciones, como las señaladas en los artículos aludidos resultan conforme a la Constitución.

**VII. IMPACTO FISCAL: ARTÍCULO 7º DE LA LEY 819 DE 2003**

El Ministerio de Hacienda y Crédito Público, por lo general acude al artículo 7º de la Ley 819 de 2003 para deslegitimar esta clase de iniciativas congresionales; sobre este particular es preciso señalar que la Corte Constitucional ya se ha pronunciado de manera clara desde la Sentencia C-507 de 2008, en donde ha establecido que

<sup>9</sup> Corte Constitucional, Sentencias C-859 de 2001 y C- 766 de 2010.

<sup>10</sup> Ibidem

el artículo 7º de la Ley 819 de 2003 no es requisito *sine qua non* para el trámite del presente proyecto de ley, tal y como se observa en la siguiente cita:

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

Además, el proyecto se limita autorizar al Gobierno para incluir estos gastos en el proyecto de presupuesto, mas no impone una suma determinada para la finalidad del mismo. Así las cosas, resaltamos los dos requerimientos que se hicieron al Ministerio de Hacienda y Crédito Público con el fin de que rindiera concepto frente a la presente ponencia, no obstante a la fecha ha guardado silencio.

Ahora bien, respecto al artículo 5 del presente proyecto de ley se estima que la exclusión del IVA a los instrumentos musicales, partes y accesorios, se compensa de manera indirecta en la sociedad gracias al fomento de las actividades musicales y culturales, asimismo, con el aporte a la integración de la comunidad al disfrute de la música universal, a su apropiación social y al derecho de acceso ciudadano a la cultura, el patrimonio y las expresiones de las artes.

De otra parte, es claro que la industria musical, es uno de los sectores que más ha sido afectado por la crisis que ha producido la pandemia de COVID-19 y seguramente será uno de los últimos sectores en salir de mencionada crisis. El cierre de las tiendas de discos, la cancelación de conciertos, giras y festivales, y la repercusión de las medidas de confinamiento sobre los derechos de comunicación pública han bloqueado las principales vías de ingresos de músicos y artistas, compañías independientes, y todos los profesionales y técnicos que trabajan con ellos.

En consecuencia a lo anterior, los ponentes consideran que la exclusión del IVA a los instrumentos musicales, partes y accesorios, es una medida que fomenta la reactivación económica del sector cultural en general y en particular a la industria musical, logrando así que los artistas avancen en creaciones y producciones para que los ciudadanos puedan disfrutar plenamente de sus derechos culturales, como el del aprendizaje, la creación, y la escucha de música.

**VIII. CONFLICTO DE INTERESES**

Teniendo en cuenta 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, que establece la obligación al autor del proyecto presentar la descripción de las posibles

circunstancias o eventos que podrán generar un conflicto de interés para la discusión y votación del proyecto, siendo estos, criterios guías para que los congresistas tomen una decisión en torno a si se encuentran en una causal de impedimento.

Frente al presente proyecto, se considera que no genera conflictos de interés, puesto que los beneficios particulares, actuales y directos, conforme a lo dispuesto en la ley, dado que, el objeto del proyecto versa sobre el reconocimiento como Patrimonio Cultural de la Nación del Cartagena Festival de Música, ningún congresista es titular o se reputa como gestor del certamen.

Sin embargo, en lo que se refiere al artículo 5, se puede generar un conflicto de interés particular, directo y actual a los importadores y comerciantes de instrumentos musicales; sus partes y accesorios, al quedar estos productos excluidos del IVA; igualmente, para quienes, de una u otra manera, son financiadores o patrocinadores del Festival.

Finalmente, se recuerda que la descripción de los posibles conflictos de interés que se puedan presentar frente al trámite del presente proyecto de ley, no exime del deber del Congresista de identificar causales adicionales.

**IX. ENMIENDAS AL PROYECTO DE LEY**

De conformidad con el artículo 160 de la Ley 5 de 1992, se elabora la presente ponencia, con tres enmiendas de modificación al título y a los artículos 1° y 2° del Proyecto de Ley No. 182 DE 2020 -CÁMARA- "POR LA CUAL SE RECONOCE COMO PATRIMONIO CULTURAL DE LA NACIÓN EL CARTAGENA FESTIVAL DE MÚSICA" tal y como se observa en los cuadros que se ilustran a continuación:

PROYECTO DE LEY Nº 182 DE 2020 -CÁMARA-	TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE	JUSTIFICACIÓN
TÍTULO - "POR LA CUAL SE RECONOCE COMO PATRIMONIO CULTURAL DE LA NACIÓN EL CARTAGENA FESTIVAL DE MÚSICA"	"POR LA CUAL SE DECLARA COMO PATRIMONIO CULTURAL DE LA NACIÓN EL CARTAGENA FESTIVAL DE MÚSICA Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"	Los ponentes consideran que es menester declarar y no reconocer el Cartagena Festival de Música, puesto que, El Cartagena Festival de Música es una manifestación cultural del país, arraigado como referente de la ciudadanía que constituye una manera de identificar a Cartagena y al País, por lo tanto, debe

PROYECTO DE LEY Nº 182 DE 2020 -CÁMARA-	TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE	JUSTIFICACIÓN
		ser reconocida. Asimismo, consideran adicional al título del presente proyecto de ley: "y se dictan otras disposiciones", en razón a lo dispuesto en los artículos 4° y 5°.

PROYECTO DE LEY Nº 182 DE 2020 -CÁMARA-	TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE	JUSTIFICACIÓN
Artículo 1°. Mediante esta ley se <del>reconoce</del> al Cartagena Festival de Música que se celebra todos los años desde el año 2007 en el Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias, como actividad de formación musical, circulación de música, acceso ciudadano a este género artístico y espacio de encuentro cultural <del>constitutivo de un Patrimonio Cultural de la Nación.</del>	Artículo 1°. Mediante esta ley se <b>declara como patrimonio cultural de la nación</b> al Cartagena Festival de Música que se celebra todos los años desde el año 2007 en el Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias, <b>y se reconoce</b> como actividad de formación musical, circulación de música, de acceso ciudadano a este género artístico y espacio de encuentro cultural.  <b>Así mismo, reconocer a la Fundación Salvi como gestora del Cartagena Festival de Música y promover la recuperación de la industria musical, a través de la creación de incentivos y la adopción de medidas para impulsar el sector.</b>	Los ponentes consideran que la expresión que corresponde a la finalidad del presente proyecto de ley es "declarar". Por lo tanto, es pertinente modificar el artículo 1°. Adicionalmente, se incluyen dos mandatos de orden legal que están desarrollados en los artículos 4° y 5°.

PROYECTO DE LEY Nº 182 DE 2020 -CÁMARA-	TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE	JUSTIFICACIÓN
Artículo 2°. <del>Sin perjuicio de este reconocimiento efectuado en el artículo anterior, el Ministerio de Cultura, siguiendo el proceso establecido en la ley 1185 de 2008 incorporará el Cartagena Festival de Música a la Lista Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial de la Nación, previa elaboración por parte de la entidad competente y aprobación del Plan Especial de Salvaguardia. Se autoriza al Ministerio de Cultura para asignar recursos de su presupuesto con destino a la elaboración del Plan Especial de Salvaguardia. La instancia competente en el Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias, podrá del mismo modo llevar a cabo el proceso de evaluación e incorporación a la Lista de Patrimonio Cultural Inmaterial del Ámbito Distrital.</del>	Artículo 2°. <b>Facúltese al Gobierno Nacional a través del Ministerio de Cultura, para que de conformidad con la Ley 1185 de 2008 incluya en la Lista Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial (LRPCI) del ámbito nacional,</b> al Cartagena Festival de Música.  Se autoriza al Ministerio de Cultura para asignar recursos de su presupuesto con destino a la elaboración del Plan Especial de Salvaguardia.  La instancia competente en el Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias, podrá del mismo modo llevar a cabo el proceso de evaluación e incorporación a la Lista de Patrimonio Cultural Inmaterial de Ámbito Distrital.	Los ponentes consideran acoger los comentarios allegados a la presente ponencia, en relación a la redacción del artículo, toda vez, que es adecuada y se ajusta al espíritu de la ley.

**X. PROPOSICIÓN**

En los términos anteriores, rendimos ponencia favorable y solicitamos a los Honorables miembros de la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes, dar primer debate al Proyecto de Ley 182 DE 2020 -CÁMARA- "POR LA CUAL SE RECONOCE COMO PATRIMONIO CULTURAL DE LA NACIÓN EL CARTAGENA FESTIVAL DE MÚSICA".

De los Honorables Representantes,



EMETERIO MONTES DE CASTRO  
Representante a la Cámara  
(Coordinador Ponente)



LUIS FERNANDO GÓMEZ  
Representante a la Cámara

**TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY No. 182 DE 2020 -CÁMARA- "POR LA CUAL SE DECLARA COMO PATRIMONIO CULTURAL DE LA NACIÓN EL CARTAGENA FESTIVAL DE MÚSICA Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"**

El Congreso de Colombia,

**DECRETA:**

**Artículo 1º.** Mediante esta ley se declara como patrimonio cultural de la nación al Cartagena Festival de Música que se celebra todos los años desde el año 2007 en el Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias, y se reconoce como actividad de formación musical, circulación de música, de acceso ciudadano a este género artístico y espacio de encuentro cultural.

Así mismo, reconocer a la Fundación Salvi como gestora del Cartagena Festival de Música y promover la recuperación de la industria musical, a través de la creación de incentivos y la adopción de medidas para impulsar el sector.

**Artículo 2º.** Facúltase al Gobierno Nacional a través del Ministerio de Cultura, para que de conformidad con la Ley 1185 de 2008 incluya en la Lista Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial (LRPCI) del ámbito nacional, al Cartagena Festival Música.

Se autoriza al Ministerio de Cultura para asignar recursos de su presupuesto con destino a la elaboración del Plan Especial de Salvaguardia.

La instancia competente en el Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias, podrá del mismo modo llevar a cabo el proceso de evaluación e incorporación a la Lista de Patrimonio Cultural Inmaterial de Ámbito Distrital.

**Artículo 3º.** Teniendo en consideración el valor patrimonial del Cartagena Festival de Música se autoriza a la Nación, por intermedio de los ministerios de Cultura, de Educación y demás entidades competentes, así como a los gobiernos distrital y departamental, para la realización de asignaciones presupuestales con las siguientes finalidades:

1. Establecimiento permanente de una Cátedra Salvi de Lutería de instrumentos sinfónicos y tradicionales en diferentes ciudades del país, en asocio con entidades educativas.
2. Consolidación de la Orquesta Sinfónica de Cartagena.
3. Conservación, restauración o dotación de escenarios en los cuales se lleve a cabo el Cartagena Festival de Música.

4. Asignación de Bono Cultura que apoye la financiación del acceso de las poblaciones de menores recursos a la oferta musical del Cartagena Festival de Música y a otras actividades culturales.

5. Establecer a iniciativa de los particulares interesados, capítulos del Cartagena Festival de Música bajo el mismo formato en otras ciudades del país y con el nombre que identifique a cada ciudad.

**Artículo 4º.** Se reconoce a la Fundación Salvi como gestora del Cartagena Festival de Música y se destaca su actividad en beneficio del acceso ciudadano al disfrute de la música universal y nacional.

**Artículo 5º.** Adiciónese los siguientes bienes al artículo 424 del Estatuto Tributario:

92.	Instrumentos musicales; sus partes y accesorios
-----	---

**Artículo 6º.** La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación.

De los Honorables Representantes,



EMETERIO MONTES DE CASTRO  
Representante a la Cámara  
(Coordinador Ponente)



LUIS FERNANDO GÓMEZ  
Representante a la Cámara

## TEXTO DE COMISIONES CONJUNTAS

**TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE EN SESIÓN CONJUNTA DE LAS COMISIONES TERCERAS CONSTITUCIONALES PERMANENTES DE LA CÁMARA DE REPRESENTANTES Y SENADO DE LA REPÚBLICA, EN SESIÓN FORMAL VIRTUAL DEL DÍA LUNES SIETE (7) DE DICIEMBRE DE DOS MIL VEINTE (2020) AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 454 DE 2020 CÁMARA - 353 DE 2020 SENADO**

*por la cual se modifica la Ley 2011 de 2019.*

EL Congreso de Colombia

**DECRETA:**

**ARTÍCULO 1º. Modificación de la Ley 2011 de 2019.** Sustitúyanse las referencias al "Campeonato Masculino de Fútbol Internacional Copa América 2020" contenidas en el título y en los artículos 1, 2, 3 y 7 de la Ley 2011 de 2019, por "CONMEBOL Copa América Argentina-Colombia 2021".

**PARÁGRAFO.** En caso de que se presente una situación de fuerza mayor o caso fortuito que impida el desarrollo de la "CONMEBOL Copa América Argentina-Colombia 2021" en la fecha inicialmente prevista, y que dicho cambio de fecha implique una modificación en la denominación del campeonato, las referencias a la "CONMEBOL Copa América Argentina-Colombia 2021" contenidas en el título y los artículos 1, 2, 3 y 7 de la Ley 2011 de 2019, se entenderán sustituidas por el nombre que se le asigne al referido campeonato debido a su aplazamiento.

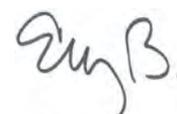
**ARTÍCULO 2º. Vigencia.** La presente ley rige a partir de la fecha de su publicación.

**CÁMARA DE REPRESENTANTES. - COMISIONES TERCERAS DE LA CÁMARA DE REPRESENTANTES Y SENADO DE LA REPÚBLICA. - ASUNTOS ECONÓMICOS.** Siete (07) de diciembre de dos mil veinte (2020).- En Sesión de la fecha fue aprobado en primer debate en los términos anteriores y sin modificaciones, el proyecto de ley N°. 454 de 2020 Cámara - 353 de 2020 Senado, "Por la cual se modifica la Ley 2011 de 2019", previo anuncio de su votación en Sesión formal virtual del día cuatro (04) de

diciembre de dos mil veinte (2020), en cumplimiento al artículo 8º del Acto legislativo 01 de 2003.

Lo anterior con el fin de que el citado proyecto de ley siga su curso legal en Segundo Debate en la Plenaria de la Cámara de Representantes.

**NÉSTOR LEONARDO RICO RICO**  
Presidente



**ELIZABETH MARTÍNEZ BARRERA**  
Secretaria General

# TEXTO DE COMISIÓN

**TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE POR LA COMISIÓN TERCERA CONSTITUCIONAL PERMANENTE DE LA HONORABLE CÁMARA DE REPRESENTANTES, EN SESIÓN FORMAL VIRTUAL DEL DÍA MIÉRCOLES DOS (2) DE DICIEMBRE DE DOS MIL VEINTE (2020) AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 289 DE 2020 CÁMARA**

*por medio de la cual se crea el Subsidio Ingreso Mujer.*

**EL Congreso de Colombia**

**DECRETA:**

**ARTÍCULO 1º. Objeto.** La presente ley tiene por objeto la creación de un subsidio como derecho compensatorio que contribuya a superar la situación de debilidad económica de subsistencia de la mujer cabeza de familia como sujeto de protección del Estado, que tenga a su cargo personas con discapacidad.

**ARTÍCULO 2º. Ámbito de aplicación Subsidio Ingreso Mujer.** Será beneficiaria del presente ingreso, toda mujer que ejerza la jefatura femenina de hogar y tenga a su cargo personas con discapacidad en los términos contemplados en la ley, cuyos ingresos familiares no superen los dos (2) salarios mínimos legales mensuales vigentes

**ARTÍCULO 3º. Subsidio Ingreso Mujer.** El gobierno nacional definirá la cuantía del ingreso, y creará y establecerá mecanismos de transferencias monetarias condicionadas en todo el territorio del país, a las mujeres cabeza de familia que cumplan los requisitos establecidos en el artículo 2º de la presente ley.

**ARTÍCULO 4º. Fondo Especial.** El gobierno nacional podrá crear un Fondo Especial adscrito al Ministerio de Hacienda y Crédito Público, sin personería jurídica, el cual deberá orientarse al cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 3 de la presente Ley. Los recursos del Fondo estarán constituidos por:

1. Recursos del Presupuesto Nacional.
2. Empréstitos externos que con el aval de la Nación gestione el Ministerio de Hacienda y Crédito Público.
3. Aportes que realicen las entidades nacionales o internacionales.
4. Donaciones de particulares, organizaciones no gubernamentales, entidades y/o gobiernos extranjeros.

**ARTÍCULO 5º. Información y capacitación.** El gobierno nacional facilitará los mecanismos de información y capacitación a las Mujeres Cabeza de Familia que garantice el acceso efectivo del subsidio de ingreso mujer.

**ARTÍCULO 6º.** El gobierno nacional dentro del término de seis (6) meses contados a partir de la vigencia de la presente ley, expedirá las disposiciones necesarias para la eficacia de la presente ley.

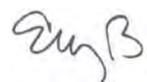
**ARTÍCULO 7º. Vigencia.** La presente Ley rige a partir de su sanción y publicación.

**CÁMARA DE REPRESENTANTES.- COMISIÓN TERCERA CONSTITUCIONAL PERMANENTE.- ASUNTOS ECONÓMICOS.** Dos (02) de diciembre de dos mil veinte (2020). -En Sesión formal virtual de la fecha, fue

aprobado en primer debate en los términos anteriores y con modificaciones, el proyecto de ley N°. 289 de 2020 Cámara, "Por medio de la cual se crea el subsidio Ingreso Mujer", previo anuncio de su votación en la Sesión formal virtual de la Comisión Tercera de la Cámara de Representantes del día treinta (30) de noviembre de 2020, en cumplimiento al artículo 8º del Acto Legislativo 01 de 2003.

*Lo anterior con el fin de que el citado proyecto de ley siga su curso legal en Segundo Debate en la Plenaria de la Cámara de Representantes.*

**NÉSTOR LEONARDO RICO RICO**  
Presidente



**ELIZABETH MARTÍNEZ BARRERA**  
Secretaria General

## CONTENIDO

Gaceta número 1464 - miércoles 9 de diciembre de 2020

### CÁMARA DE REPRESENTANTES

#### PONENCIAS

Págs.

Informe de ponencia y texto propuesto para primer debate del proyecto de acto legislativo número 194 de 2020 Cámara, por medio del cual se establece el voto obligatorio y se modifica el artículo 258 de la Constitución Política de Colombia. Acumulado con el proyecto de acto legislativo número 345 de 2020 Cámara, por medio del cual se modifica el artículo 258 de la Constitución Política creando medidas transitorias ..... 1

Informe de ponencia y texto propuesto para primer debate proyecto de ley número 180 de 2020 Cámara, por medio de la cual se establecen especificaciones y estándares mínimos de seguridad para los vehículos automotores que sean producidos y/o comercializados en el territorio nacional y se dictan otras disposiciones ..... 4

Ponencia para primer debate y texto propuesto al proyecto de ley número 182 de 2020 Cámara, por la cual se reconoce como patrimonio cultural de la Nación el Cartagena Festival de Música..... 13

#### TEXTO DE COMISIONES CONJUNTAS

Texto aprobado en primer debate en sesión conjunta de las comisiones terceras constitucionales permanentes de la Cámara de representantes y senado de la República, en sesión formal virtual del día lunes siete (7) de diciembre de dos mil veinte (2020) al proyecto de ley número 454 de 2020 Cámara - 353 de 2020 Senado, por la cual se modifica la Ley 2011 de 2019..... 18

#### TEXTO DE COMISIÓN

Texto aprobado en primer debate por la comisión tercera constitucional permanente de la honorable Cámara de representantes, en sesión formal virtual del día miércoles dos (2) de diciembre de dos mil veinte (2020) al proyecto de ley número 289 de 2020 Cámara, por medio de la cual se crea el Subsidio Ingreso Mujer ..... 19