REPÚBLICA DE COLOMBIA

GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA
www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXIII - Nº 1741 Bogotá, D. C., jueves, 17 de octubre de 2024 EDICIÓN DE 25 PÁGINAS

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

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA
SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA
www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

CÁMARA DE REPRESENTANTES

PONENCIAS

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 075 DE 2024 CÁMARA

por medio del cual se modifica la Ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones.

Bogotá, D. C., octubre 2 de 2024

Doctor

HERNANDO GONZÁLEZ

Presidente

Comisión Sexta

Cámara de Representantes

Asunto: Informe de ponencia para primer debate del Proyecto de Ley número 075 de 2024 Cámara, *por medio del cual se modifica la Ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones.*

Respetado presidente Hernando González,

Por la presente, y en cumplimiento del encargo asignado por la Mesa Directiva de esta célula congresional, comedidamente y de acuerdo a lo normado por la Ley 5ª de 1992, me permito rendir informe de ponencia para primer debate al proyecto de ley precitado en los términos que a continuación se disponen.

De usted cordialmente,

DOLCEY OSCAR TORRES ROMERO
Ponente

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. ANTECEDENTES DEL PROYECTO

El Proyecto de Ley número 075 de 2024 Cámara es de autoría del Representante Óscar Hernán Sánchez León.

Fue radicado el 24 de julio de 2024 ante la secretaría de la Honorable Cámara de Representantes. Fue asignado para el inicio de su discusión a la Comisión Sexta Constitucional Permanente (artículo 1º de la Ley 3ª de 1992) y la designación del Ponente para primer debate le correspondió al Representante *Dolcey Óscar Torres Romero.*

II. OBJETO DEL PROYECTO DE LEY

El Proyecto de Ley busca establecer rangos diferenciales en el cobro del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) para motocicletas en función del cilindraje y creando 5 categorías, con el objetivo de que las motocicletas de mayor cilindrada, como aquellas de 201 Centímetros Cúbicos (c.c.) en adelante, paguen una tarifa proporcional, extendiendo la distinción vigente y contenida en la ley para motos de cilindraje inferior a 200 c.c.

El propósito principal de este proyecto de ley es estructurar el pago del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) para todos los propietarios de motocicletas.

III. CONSIDERACIONES GENERALES DEL AUTOR

La estructuración actual del SOAT para motocicletas solo contempla tres categorías de diferenciación[1], dejando que motocicletas

[1] Tarifas Máximas Comerciales del SOAT 2024- FASECOLDA.
https://www.fasecolda.com/cms/wp-content/

cilindradas desde 201 *Centímetros Cúbicos* (c.c.) en adelante, asuman una tarifa uniforme de *ochocientos treinta mil cien pesos* ($830.100) para el año 2024, como se evidencia en la siguiente tabla:

Tabla 1:

TARIFAS MÁXIMAS COMERCIALES DEL SOAT 2024

CÓDIGO	CLASE DE VEHICULO	SUBTIPO EDAD	TARIFA MAXIMA [1]	CONTRIBUCION 52% ADRES [2]	SUBTOTAL PRIMA Y CONTRIBUCION	TASA RUNT	TOTAL A PAGAR
100	MOTOS	Ciclomotor	72.100	37.400	109.500	2.100	111.600
110	MOTOS	Menos de 100 c.c.	150.100	78.000	228.100	2.100	230.200
120	MOTOS	De 100 a 200 c.c.	201.600	104.800	306.400	2.100	308.500
130	MOTOS	Más de 200 c.c.	544.800	283.200	828.000	2.100	830.100
140	MOTOS	Motocarros,tricimoto, cuadriciclos	227.400	118.200	345.600	2.100	347.700
150	MOTOS	Motocarro 5 pasajeros	227.400	118.200	345.600	2.100	347.700

**Fuente: elaboración propia, extraído de Tarifas Máximas Comerciales del SOAT 2024- FASECOLDA.*

De lo anterior se colige que, la tarifa diferencial propuesta para el cobro del SOAT en motocicletas en el subtipo de más de 200 *centímetros cúbicos* (c.c) no es equitativa, toda vez que, se agrupan todas las motos de mayor cilindraje en una sola categoría sin considerar la variación en los precios, por ejemplo, el costo de una moto de 1000 *centímetros cúbicos* (c.c) es significativamente mayor que el de una moto de 250 *centímetros cúbicos* (c.c). En este contexto, es necesario resaltar la importancia de establecer un esquema tarifario detallado y proporcional, que represente la diferencia entre el valor y las características del vehículo.

Así, la modificación propuesta busca equilibrar las cargas económicas, garantizando que el valor del SOAT refleje de manera más precisa el cilindraje y el valor del vehículo, promoviendo así una distribución más equitativa y equivalente de las responsabilidades financieras entre las motocicletas.

Contenido.

El Proyecto de Ley se compone por tres artículos, incluye disposiciones sobre su entrada en vigencia. El propósito principal del proyecto se define en el primer artículo, el cual tiene como objetivo la implementación de tarifas diferenciadas para el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) aplicables a las motocicletas, conforme al cilindraje de estas.

La diferenciación pretende reducir el número de actores viales que evaden la obligación de adquirir la póliza obligatoria SOAT o el pago de la prima, de modo que, con la implementación de un sistema más segmentado en el apartado de la motocicletas, se logre atender a las características de la motocicletas, entiéndase como i) Cilindraje y *ii*) valor comercial, aunado a la capacidad adquisitiva estimada de cada grupo, logre promover la adquisición de la póliza conforme a una hoja de ruta para que el Gobierno nacional pueda redistribuir las cargas económicas que supone la tarifa del SOAT en motocicletas de 0 a 100 c.c., de 100 a 200 c.c. y de 200 c.c., en adelante.

El segundo artículo detalla la clasificación de cilindraje en cinco categorías distintas, estableciendo los siguientes rangos: motocicletas de 0 a 100 c.c., de 101 a 200 c.c., de 201 a 400 c.c., de 401 a 600 c.c., y aquellas que superan los 601 c.c.

Y, por último, en el artículo tercero, se establece la vigencia de la norma.

Problema a resolver

El sistema actual de diferenciación de la tarifa el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) para motocicletas de 0 a 100 c.c., de 100 a 200 c.c., y de más de 200 c.c., se enfoca únicamente en los intereses financieros del sector asegurador, dejando como resultado una política de cobros insuficiente, y por ende, ineficiente; ello deviene en la asignación de tarifas que fomentan la evasión del pago, por cuanto el actor vial sobre el que recae la carga, no puede soportar el pago, más aún cuando la naturaleza de las políticas encaminadas a crear fondos de protección común, como el presente, debe atender, aspectos sociales y económicos.

De ahí que se plantee la siguiente cuestión: ¿Resulta eficiente mantener un sistema de tarifas del SOAT para motocicletas con solo tres categorías de cilindraje, en lugar de implementar una estructura más detallada que permita una mejor adaptación y distribución de las primas del SOAT?

Sobre el SOAT

Según la definición publicada por Fasecolda, el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) es un requisito para todos los vehículos que circulan en el territorio nacional, incluidas las motocicletas. Su función principal es proporcionar cobertura en caso de accidentes de tránsito que resulten en daños corporales a terceros, extendiéndose también a los vehículos extranjeros que transitan por las carreteras del país. Las únicas excepciones son los vehículos que operan exclusivamente en vías férreas y la maquinaria agrícola que no utiliza las vías públicas.[2]

El SOAT, con sus especificidades, destaca por su carácter obligatorio, que radica en el hecho que, para transitar en el territorio nacional, todos los vehículos deben estar amparados por un seguro obligatorio vigente. Además, todas las entidades aseguradoras están obligadas a otorgar estos seguros cuando cumplen con las condiciones establecidas por la Ley.[3]

La regulación del SOAT establece que las partes involucradas son el tomador, quien paga el precio para obtener el seguro, y el asegurador, quien asume el riesgo cuando está debidamente autorizado por la ley. Las personas aseguradas son las víctimas de

uploads/2024/01/Tarifas-SOAT-2024-tabla-de-referencia-Fasecolda.pdf

2 Información extraída de la página de Fasecolda.

3 Sentencia C-395 de 2022 Corte Constitucional M. P. Natalia Ángel Cabo.

los accidentes de tránsito, incluyendo al conductor del vehículo, así como las víctimas de accidentes causados por vehículos automotores no asegurados o no identificados.[4]

El precio que paga el tomador del SOAT se conoce como "prima", y el contrato de seguros se formaliza en un documento denominado "póliza". La entrega de la póliza está condicionada al pago de la prima, salvo algunas excepciones; la vigencia de cada póliza suele ser anual, a menos que las disposiciones legales establezcan lo contrario.[5]

Historia del SOAT en Colombia.

El artículo SOAT: *El seguro de todos y para todos*, publicado por la entonces directora Cámara del SOAT Fasecolda, Ángela Huzgame, señaló que el seguro obligatorio SOAT, fue implementado en Colombia siguiendo lo establecido en los artículos 114 y 115 de la Ley 33 de 1986, convirtiéndose en un requisito indispensable para los vehículos. Esta adopción fue posteriormente complementada y detallada por el Decreto número 2544 de 1987, el cual estableció de manera clara las condiciones de funcionamiento del SOAT, incluyendo aspectos como las coberturas ofrecidas, los montos de las indemnizaciones y las condiciones para su pago.[6]

Este decreto marcó un precedente en la historia del seguro en Colombia, debido a que fue la primera vez que se expidió una normativa especificando los detalles operativos y de cobertura de este tipo de seguro.

Cobertura del SOAT

La implementación del SOAT, se establece como una estrategia fundamental dentro del marco de seguridad y protección vial, que a su vez, se convierte en la conexidad con el Derecho a la Salud, cuyo objetivo es garantizar la protección de este derecho y la vida de las personas involucradas en accidentes de tránsito; esta cobertura pretende asegurar que todas las víctimas de accidentes, ya sean conductores, pasajeros o peatones, tengan acceso a una atención médica pronta y efectiva, sin que las barreras económicas o la determinación de responsabilidades derivadas del accidentes, obstaculicen el acceso al servicio médico.

Es por ello que la cobertura del SOAT fue diseñada como una respuesta ágil ante las emergencias, dejando en evidencia el compromiso del Estado Colombiano con el bienestar de sus ciudadanos y la importancia de un sistema de seguridad que prioriza la vida humana sobre otros factores.

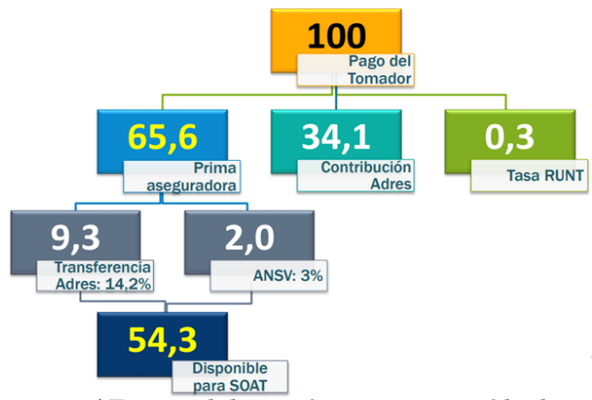
Ahora bien, en Colombia es el Decreto número 056 de 2015 el que establece criterios de compensación de daños o lesiones resultantes de accidentes de tránsito; aunado a ello, Fasecolda, que se destaca por su rol en la representación y defensa de los intereses de la industria aseguradora, tanto a nivel nacional como internacional, frente a entidades privadas y públicas[7], a través del artículo titulado "¿IVA EN EL SOAT?" , elaborado por Camilo León Castillo, entonces abogado de la vicepresidencia jurídica de Fasecolda, ofrece una detallada exposición de la cobertura proporcionada por el SOAT[8] y, es pertinente mencionar que, la relevancia del SOAT en siniestros viales no es poca, por cuanto, indistintamente de si las víctimas implicadas en un accidente de tránsito son o no tomadores de la póliza, gozan de las coberturas en general de este.

En conclusión, para los propietarios de las motocicletas, y en general todo vehículo, el SOAT ofrece alivio financiero, debido a que, esta póliza no solo cubre responsabilidades originadas por daños a terceros en un accidente de tránsito, sino que también alivia la carga económica que estos accidentes pueden generar, sin importar su gravedad. De esta manera, el SOAT cumple un doble propósito: *i) proporciona seguridad a las víctimas de siniestros viales y ii) ofrece tranquilidad financiera a los propietarios de vehículos, reforzando el compromiso con la protección integral de todos los ciudadanos en las vías nacionales.*

Transferencias y contribuciones del SOAT.

A continuación, la tabla que indica cuál es la distribución de los recursos del SOAT:

Gráfica 1:



[9]

**Fuente elaboración propia, extraído de Fasecolda situación actual del SOAT.*

En promedio, de cada 100 pesos que se pagan por el SOAT, 45,7 pesos se destinan a contribuciones y transferencias, mientras que 54,3 pesos se utilizan para cubrir los siniestros y operar el ramo asegurador. Si se aplica el descuento del 10% en la prima, conforme a la Ley 1964 de 2019 para vehículos eléctricos o la Ley 2128 de 2021 para vehículos a gas, el monto disponible para atender siniestros es de 47,7 pesos. En los casos en que se aplica el descuento de la ley anterior, el fondo disponible para siniestros es de 48,9 pesos.

4 *Ut supra.*

5 *Ut supra.*

6 SOAT: El seguro de todos y para todos. Ángela Huzgame, directora Cámara del SOAT Fasecolda. https://revista.fasecolda.com/index.php/revfasecolda/article/view/231/225.

7 Información extraída de la página de Fasecolda.

8 ¿IVA en el SOAT? Camilo León Castillo, abogado de la vicepresidencia jurídica de Fasecolda.

9 https://www.fasecolda.com/ramos/soat/tarifas-y-coberturas/tarifas-comerciales/

En este contexto, el SOAT va más allá de una simple formalidad legal para la circulación en las vías del territorio nacional, por el contrario, representa un apoyo económico para las víctimas de accidentes viales, cubriendo consecuencias que van desde gastos de traslado, incapacidades temporales menores, hasta lesiones permanentes y, en casos extremos, la muerte.

Así, el SOAT se funda como un instrumento necesario para garantizar la responsabilidad civil extracontractual, poniendo en primer plano la salud y seguridad de los afectados por accidentes de tránsito.

Este aspecto adquiere relevancia al considerar que gran parte de las personas involucradas en accidentes viales carece de los recursos financieros suficientes para asumir los gastos económicos derivados. Por ello, el SOAT se presenta como una solución inclusiva, asegurando que todos, sin excepción, dispongan de acceso a una protección y cobertura adecuadas en momentos de urgencia.

Desarrollo del problema

Para atender el problema planteado en el numeral tercero de este proyecto, se hará referencia a la *eficiencia, la redistribución de la tarifa, algunos datos de Transferencias y contribuciones del SOAT, y la favorabilidad.*

Eficiencia

La propuesta de revisión de la estructura tarifaria para el seguro de motocicletas en el país apunta hacia un sistema más eficiente, que busca una redistribución de las cargas económicas entre los usuarios de motocicletas, estableciendo primas de seguro que tengan en cuenta tanto los principios económicos del sector asegurador como la capacidad adquisitiva de los diferentes grupos de motociclistas.

El objetivo es desarrollar una política tarifaria colectiva que responda adecuadamente a el análisis conjunto de la cilindrada y el valor comercial de cada motocicleta; este método permitirá fijar tarifas más razonables y proporcionales, asegurando que la contribución financiera de cada propietario refleje tanto características técnicas de su vehículo como su valor en el mercado.

La importancia de considerar simultáneamente la cilindrada y el valor comercial radica en la capacidad de ofrecer una visión más completa del impacto económico que representa el seguro para cada propietario; mientras que la cilindrada puede ser un indicador de la potencia y, correlativamente, del riesgo asociado al uso de la motocicleta; el valor comercial, de la capacidad adquisitiva de cada propietario. Al evaluar estos dos factores en conjunto, se puede determinar una tarifa que sea económicamente atractiva para los propietarios de motocicletas, quienes esperarían que la prima de la póliza atienda a dichos factores al momento de adquirirla, por tal razón, esta diferenciación promete mejorar la accesibilidad y asequibilidad del seguro para una gama más amplia de motocicletas.

Al examinar la distribución de motocicletas según su cilindrada, resulta necesario señalar que, las motocicletas con cilindrada entre *201 y 500 c.c.*, así como aquellas con cilindrada *mayor a 500 c.c.*, son las más afectadas debido a que se aplica una tarifa única.

Tabla 2:

Rango de Cilindraje	Cantidad de Motocicletas	Porcentaje (%)
Entre 201- 500 c.c.	330.110	77.27%
Mayor a 500 c.c.	97.116	22.73%
Total	**427.226**	**100%**

10

**Análisis propio extraído del RUNT respuesta Derecho de Petición número CSR2.2024.03392.S, 2 de febrero de 2024.*

Siguiendo esta línea de razonamiento, resulta claro que, las motocicletas que comprenden los rangos de cilindraje entre 201-500 *c.c., y mayor a 500 c.c.*, en el país soporta una carga económica desproporcionada en relación a la adquisición de la póliza de seguro. Esta situación señala una distribución ineficiente de las tarifas, debido a que, una motocicleta con cilindrada entre 201 c.c., y 250 c.c., aún clasificada dentro del segmento de vehículos más asequibles y populares, está sujeta a una tarifa idéntica a la que se aplica para las motocicletas de gama alta. Esta realidad evidencia que la tarificación actual de la prima no toma en consideración la situación socioeconómica de los propietarios de las motocicletas, ni el valor comercial de los vehículos; resultando en una política tarifaria que impone una carga desproporcionada en términos de igualdad sobre este grupo específico.

La implementación de una estructura tarifaria que se ajuste a las primas según el cilindraje y el valor comercial, entregaría una oportunidad para reducir estas brechas de evasión, esta estrategia no solo toma en cuenta el costo inicial de la adquisición de la motocicleta, sino que también redistribuye de manera más eficiente la carga financiera entre todos los rangos de las mismas, incluyendo aquellas de 201 c.c., en adelante. Esto facilita el acceso al seguro SOAT para una gama más amplia de usuarios.

Para el año 2024, el 100% de las motocicletas entre el rango de cilindraje entre 201-500 *c.c., y mayor a 500 c.c.* pagan una tarifa de *ochocientos treinta mil cien pesos ($830.100)*, sostienen la mayor parte de la carga económica necesaria para evitar un mayor déficit en el sistema.[11] Sin embargo,

[10] Respuesta derecha de petición elevado por Congresista-Parque automotor y accidentalidad de motocicletas número CSR2.2024. 03392.S, 2 de febrero de 2024-RUNT.

[11] Nota periodística Reducción en las tarifas del SOAT causó un hueco de unos $850.000 millones en el presupuesto de la salud. Periódico INFOBAE COLOMBIA, 26 de septiembre de 2023. https://www.infobae.com/colombia/2023/09/26/decision-de-petro-de-reducir-tarifas-del-soat-causo-hueco-de-por-lo-menos-850000-millones-en-el-presupuesto-de-la-nacion-para-2024-segun-el-ministro-de-salud/ y Respuesta derecho de petición

esta situación no refleja un esquema sostenible a largo plazo.

En este sentido, la uniformidad en la tarificación del SOAT, en las motocicletas de más de 201 c.c., no considera adecuadamente el valor comercial del vehículo ni factores socioeconómicos como la capacidad adquisitiva de los propietarios.

La creación de tres grupos adicionales dentro del segmento posibilitará ajustes en las tarifas que reflejen más precisamente las circunstancias económicas de los propietarios, contribuyendo a un sistema de SOAT que prevenga el déficit financiero y haciendo realidad el principio de proporcionalidad en términos de igualdad.

La Cámara de la Industria de Motocicletas de la ANDI y Fenalco, publicaron el "Boletín – Registro de Motocicletas Nuevas en Colombia" correspondiente a abril de 2024. Según este informe, el número de motocicletas nuevas registradas durante ese mes aumentó un 33,94% en comparación con abril del 2023.

En el primer cuatrimestre de 2024, se han registrado en el país un total de 246.929 motocicletas, lo que representa un incremento del 7,42% respecto al mismo periodo en 2023. Los departamentos que continúan liderando el registro de motocicletas nievas son Cundinamarca, Antioquia y Valle del Cauca.

Por su parte, el segmento de las de 200 c.c. tuvo un incremento de 24,18%.

En síntesis, la propuesta de diversificar la estructura tarifaria del SOAT mediante la creación de cinco rangos distintos promete una solución efectiva para abordar la evasión del seguro y garantizar una mejor distribución de las cargas económicas, que no solo hará el SOAT más accesible para todos los grupos de motociclistas, sino que también asegurará la sostenibilidad financiera del sistema, mejorando la cobertura y la protección para todos los usuarios de motocicletas en el país.

Redistribución de la tarifa

La Sentencia C-395 de 2022, emitida por la Corte Constitucional, con ponencia Magistrada Natalia Ángel Cabo, señaló que es la Superintendencia Financiera de Colombia la responsabilidad de determinar las tarifas aplicables al Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), con base en los principios de equidad, suficiencia y moderación, asegurando así que las tarifas reflejen de forma justa y precisa el equilibrio entre la prima pagada por el asegurado y el riesgo cubierto por el seguro.[12]

Para enriquecer el proceso de determinación de la tarifa, lo que pretende la construcción de este proyecto es, de forma intrínseca, el análisis de dos nuevos criterios: *i) la potencia de la motocicleta, medida en centímetros cúbicos (c.c), y ii) el valor comercial del vehículo.* La incorporación de estos elementos tiene como objetivo buscar la precisión en la estimación de las tarifas, asegurando que estas se ajusten de manera exacta al riesgo presentando por cada vehículo.

Así las cosas, se pretende crear una estructura tarifaria para los usuarios de las motocicletas, que se alinea más estrechamente con las características individuales de cada motocicleta, promoviendo así las tarifas más equitativas.

Incluir en el panorama nacional una medida que permita desarrollar herramientas legales consistentes en aplicar tarifas que atiendan a las realidades presentes en la población motociclista, como atender al valor comercial del vehículo y el criterio de cilindrada que, a su vez, expresan potenciales riesgos a los que se ven expuestos en las vías nacionales.

Ahora, es necesario que las estrategias de cobro del SOAT se complementen con programas pedagógicos para conductores, incluyendo campañas de concienciación sobre la importancia de seguir las normas de tránsito y la necesidad de contar con el seguro; estas acciones deben extenderse por todo el territorio colombiano, asegurando que todos los conductores, especialmente en las zonas más remotas del país comprendan su responsabilidad y el papel vital del SOAT en la seguridad vial.

Favorabilidad

El sistema actual del SOAT, con su estructura basada en solo tres rangos de cilindrada, afecta la equidad tarifaria como el cumplimiento por parte de los propietarios de los vehículos. Esta simplificación del sistema conlleva a que los vehículos con diferencias en términos de riesgo y valor *–como vehículos con mayor capacidad medida por centímetros cúbicos–* paguen tarifas similares, lo que resulta en una distribución desequilibrada de la carga financiera.

Sobre el particular, los propietarios de motocicletas de menos cilindrada limitan la capacidad del sistema para maximizar la recaudación de manera justas y sostenibles, de manera que establecer un sistema de rangos diferenciales más detallado permitiría ajustes de tarifa afines con la capacidad económica de los distintos segmentos de propietarios, mejorando así la recaudación sin sacrificar la accesibilidad del seguro.

La creciente tasa de accidentes de tránsito en Colombia es motivo de alarma, pese a las reducciones en la tarifa del SOAT, que han resultado en precios más atractivos y, por ende, en un incremento del recaudo.

Persistir en aplicar las mismas tarifas, pese al creciente índice de evasión no solo es contraproducente, sino que también ignora dos realidades críticas: primero, la continuación de la evasión, donde según Fasecolda, solo el 41% del parque automotor está cubierto por el SOAT; y

elevado por Congresista-Parque automotor y accidentalidad de motocicletas número CSR2.2024.03392.S, 2 de febrero de 2024-RUNT.

12 Sentencia C-395 de 2022 Corte Constitucional M. P. Natalia Ángel Cabo.

segundo, que el costo asociado a un accidente es el mismo independiente del rango de cilindrada.

Por lo tanto, este proyecto propone una redistribución de las trifas enfocándose especialmente en aquellos vehículos dentro del rango de 201 a 400 c.c., que para el año 2024 soportan una tarifa plena de ochocientos treinta mil cien pesos ($830.100). La redistribución busca no solo adecuar las tarifas a la realidad económica y de riesgo de cada segmento, sino que también mejorara la captación del seguro, abordando así el problema de evasión y garantizando una cobertura más amplia y justa del SOAT.

Además, esta nueva estructura tarifaria permite adaptar las políticas de cobro a las realidades de los diferentes segmentos de propietarios de motocicletas. Al hacerlo, no solo se promueve una mayor inclusión y accesibilidad al seguro obligatorio, sino que también se incentiva la adhesión voluntaria al sistema, aumentando la cobertura de protección aun mayor número de ciudadanos y vehículos en el territorio.

Diferenciación del SOAT en vehículos automotores.

La diferenciación en las tarifas del SOAT, de los vehículos se establece en 31 categorías de vehículos tales como: camperos, camionetas, carga o mixto, oficiales especiales, autos familiares, vehículos para seis o más pasajeros, autos de negocios y taxis, buses, busetas de servicio público urbano, servicio público intermunicipal, incluyendo discriminantes de riesgo como el uso, cilindraje, capacidad de carga y antigüedad del vehículo, como se señala a continuación:

Tabla 3:

TARIFAS MÁXIMAS COMERCIALES DEL SOAT 2024

Código	CLASE DE VEHICULO	SUBTIPO	EDAD	Tarifa máxima[1]	Contribución 52% ADRES[2]	Subtotal prima y contribución	Tasa RUNT[3]	TOTAL A PAGAR
100	MOTOS	Ciclomotor		72.100	37.400	109.500	2.100	111.600
110	MOTOS	Menos de 100 c.c.		150.100	78.000	228.100	2.100	230.200
120	MOTOS	De 100 a 200 c.c.		201.600	104.800	306.400	2.100	308.500
130	MOTOS	Más de 200 c.c.		544.800	283.200	828.000	2.100	830.100
140	MOTOS	Motocarros, tricimoto, cuadriciclos		227.400	118.200	345.600	2.100	347.700
150	MOTOS	Motocarro 5 pasajeros		227.400	118.200	345.600	2.100	347.700
211	CAMPEROS Y CAMIONETAS	Menos de 1500 c.c.	0 a 9 años	567.400	295.000	862.400	2.100	864.500
212	CAMPEROS Y CAMIONETAS	Menos de 1500 c.c.	10 años o mas	682.400	354.800	1.037.200	2.100	1.039.300
221	CAMPEROS Y CAMIONETAS	1500 a 2500	0 a 9 años	677.800	352.400	1.030.200	2.100	1.032.300
222	CAMPEROS Y CAMIONETAS	1500 a 2500	10 años o mas	803.200	417.600	1.220.800	2.100	1.222.900
231	CAMPEROS Y CAMIONETAS	Más de 2500 c.c.	0 a 9 años	795.300	413.500	1.208.800	2.100	1.210.900
232	CAMPEROS Y CAMIONETAS	Más de 2500 c.c.	10 años o mas	912.800	474.600	1.387.400	2.100	1.389.500
310	CARGA O MIXTO	Menos de 5 toneladas		636.000	330.700	966.700	2.100	968.800
320	CARGA O MIXTO	De 5 a 15 toneladas		919.000	477.800	1.396.800	2.100	1.398.900
330	CARGA O MIXTO	Más de 15 toneladas		1.162.400	604.400	1.766.800	2.100	1.768.900
410	OFICIALES ESPECIALES	Menos de 1500 c.c.		715.800	372.200	1.088.000	2.100	1.090.100
420	OFICIALES ESPECIALES	1500 a 2500		902.800	469.400	1.372.200	2.100	1.374.300
430	OFICIALES ESPECIALES	Más de 2500 c.c.		1.082.600	562.900	1.645.500	2.100	1.647.600
511	AUTOS FAMILIARES	Menos de 1500 c.c.	0 a 9 años	319.400	166.000	485.400	2.100	487.500
512	AUTOS FAMILIARES	Menos de 1500 c.c.	10 años o mas	424.000	220.400	644.400	2.100	646.500
521	AUTOS FAMILIARES	1500 a 2500	0 a 9 años	389.300	202.400	591.700	2.100	593.800
522	AUTOS FAMILIARES	1500 a 2500	10 años o mas	484.600	251.900	736.500	2.100	738.600
531	AUTOS FAMILIARES	Más de 2500 c.c.	0 a 9 años	454.900	236.500	691.400	2.100	693.500
532	AUTOS FAMILIARES	Más de 2500 c.c.	10 años o mas	539.800	280.600	820.400	2.100	822.500
611	VEHICULOS PARA SEIS O MAS PASAJEROS	Menos de 2500	0 a 9 años	570.700	296.700	867.400	2.100	869.500
612	VEHICULOS PARA SEIS O MAS PASAJEROS	Menos de 2500	10 años o mas	728.800	378.900	1.107.700	2.100	1.109.800
621	VEHICULOS PARA SEIS O MAS PASAJEROS	2500 o más	0 a 9 años	764.400	397.400	1.161.800	2.100	1.163.900
622	VEHICULOS PARA SEIS O MAS PASAJEROS	2500 o más	10 años o mas	918.200	477.400	1.395.600	2.100	1.397.700
711	AUTOS DE NEGOCIOS Y TAXIS	Menos de 1500 c.c.	0 a 9 años	165.300	85.900	251.200	2.100	253.300
712	AUTOS DE NEGOCIOS Y TAXIS	Menos de 1500 c.c.	10 años o mas	206.700	107.400	314.100	2.100	316.200
721	AUTOS DE NEGOCIOS Y TAXIS	1500 a 2500	0 a 9 años	205.600	106.900	312.500	2.100	314.600
722	AUTOS DE NEGOCIOS Y TAXIS	1500 a 2500	10 años o mas	254.300	132.200	386.500	2.100	388.600
731	AUTOS DE NEGOCIOS Y TAXIS	Más de 2500 c.c.	0 a 9 años	265.500	138.000	403.500	2.100	405.600
732	AUTOS DE NEGOCIOS Y TAXIS	Más de 2500 c.c.	10 años o mas	311.600	162.000	473.600	2.100	475.700
810	BUSES Y BUSETAS DE SERVICIO PUBLICO URBANO			396.700	206.200	602.900	2.100	605.000
910	SERVICIO PUBLICO INTERMUNICIPAL	Menor 10 pasajeros		392.200	203.900	596.100	2.100	598.200
920	SERVICIO PUBLICO INTERMUNICIPAL	10 o más pasajeros		569.400	296.000	865.400	2.100	867.500

UVT = Unidad de Valor Tributario
(1) Conforme la Circular 001 de 2024 de la Superintendencia Financiera de Colombia

[13] **Fuente: elaboración propia, extraído de Tarifas Máximas Comerciales del SOAT 2024- Fasecolda. (señalización fuera del gráfico original).*

[13] Tarifas Máximas Comerciales del SOAT 2024- FASECOLDA.

Esta estructura tarifaria, está diseñada para establecer, de manera más precisa, los riesgos asociados a diferentes tipos de vehículos y su destinación. Dentro de la tabla se señala que los vehículos destinados al transporte de carga, poseen un perfil diferente en comparación con vehículos familiares o de menor cilindraje. Asimismo, la antigüedad de los vehículos, aquellos son considerados de mayor riesgo debido a las fallas tecnológicas.

No obstante, de la tabla diferenciadora es preciso señalar que, los vehículos de transporte de carga con capacidad de menos de cinco (5) toneladas, asumen una tarifa del SOAT de *novecientos sesenta y ocho mil ochocientos pesos ($968.800)*, y las motocicletas ubicadas en el rango de 201 c.c., en adelante, las cuales, pese a no estar diseñadas para el transporte de carga, el pago del SOAT solo tiene una diferencia de ciento treinta y ocho mil setecientos pesos ($138.700)

Esta comparación, refleja la desproporción en la asignación de tarifas SOAT, pues, mientras que los vehículos automotores se clasifican según su cilindrada, el tipo de servicio que ofrece y su antigüedad; las motocicletas se agrupan en apenas tres categorías.

Marco jurídico

Derecho comparado

El SOAT en Colombia, establecido hace más de tres décadas, ha proporcionado seguridad a los actores viales a nivel nacional, demostrando una alta tasa de efectividad en la garantía del derecho y acceso a la salud de las víctimas involucradas en accidentes de tránsito.

El modelo de seguros obligatorios de tránsito y/o movilidad no ha sido único en el continente, ni adoptado únicamente por Colombia, a continuación, traemos a colación algunos de los modelos más similares implementados en países vecinos:

- **Brasil-Ley 6.194 de 1974**

El Seguro de *Danos Pessoais por Veículos Automotores Terrestres*[14] o (DPVAT) instaurado por la Ley 6.194 de 1974, 12 años que la implementación del SOAT en Colombia.

El DPVAT tiene como objetivo la protección a las víctimas en accidentes de tránsito, indistintamente de sí estos son o no ocupantes del vehículo, sin observar el grado de culpa, ofreciendo, a su vez, garantía en coberturas para invalidez permanente, gastos médicos y muerte, ofreciendo indemnizaciones que comprenden los 13.500 reales (10.688.598,00 cop) en caso de invalidez total o parcial o la muerte; 2.700 reales (2.137.719,60 cop) como reembolso para gastos médicos.[15]

https://www.fasecolda.com/cms/wp-content/uploads/2024/01/Tarifas-SOAT-2024-tabla-de-referencia-Fasecolda.pdf

[14] Traducción: Lesiones corporales por vehículos terrestres a motor.

[15] LEY 6.194, DE 19 DE DICIEMBRE DE 1974. Brasil-

En materia de financiamiento podemos encontrar que, al igual que en el caso colombiano, el DPVAT obtiene sus ingresos directamente de los tomadores de la póliza, toda vez que reviste de obligatoriedad para todo actor vial propietario de un vehículo motorizado.

En cuanto a la administración y manejo de recursos encontramos una gran diferencia, mientras que en Colombia son las aseguradoras en general quienes se encargan, en Brasil existe solo una aseguradora designada por el estado para el manejo, expedición y administración de estos.

- **Ecuador – Decreto Ejecutivo 805 del 22 de octubre de 2015**

Ahora bien, en el caso de Ecuador tenemos el Servicio Público para pago de Accidentes de Tránsito SPPAT, sistema reemplazó el SOAT en aquel territorio.

El SPPAT, a diferencia que el modelo implementado por el SOAT en Colombia, incluye los siniestros viales ocasionados por ferrocarriles o en vías férreas, debiendo indicar que, en lo demás, las coberturas comprenden tanto a los ocupantes de los vehículos, como a los peatones, indistintamente del grado de culpabilidad, similares a los modelos antedichos y al implementado en Colombia.[16]

En cuanto a las coberturas que ofrece este modelo, se encuentran: gastos médicos, funerarios y de transporte de heridos, así como aplicaciones especiales que determinan la cobertura al pago de muerte sobreviniente, con ocasión del accidente de tránsito, dentro de los 12 meses de ocurrido el siniestro; y el pago de discapacidad parcial, total o permanente sobrevenida dentro de los 12 meses de ocurrido el siniestro vial y que tenga relación con este; las coberturas antedichas varían sus montos de 200 USD hasta los 5.000 USD.[17]

De cara a los fondos de financiación obtenidos por el SPPAT, se tiene que estos son variables y se aplican para cada vehículo en particular mediante la fijación de una tasa anual que deberá realizarse unívocamente en los períodos establecidos por el Gobierno nacional de Ecuador, pues al ser una política pública, quien determina, administra y dispone de los recursos es el ejecutivo por intermedio de entidades delegadas.

- **Chile-SOAP-Ley 18490 de 1986.** El Seguro Obligatorio de Accidentes Personales (SOAP), entró en vigencia en 1986, y se instauró como un modelo de seguro obligatorio para todo vehículo motorizado que transite por las vías chilenas; no incluye vehículos que se transportan por las ferrovías o ferrocarriles, así como tampoco vehículos de carga o transporte, toda vez que estos últimos tienen una regulación especial.[18]

En cuanto a las coberturas que ofrece este modelo se encuentran las comunes de invalidez total, parcial o permanente, muerte, lesiones corporales y atención médica siempre que intervenga un vehículo asegurado, indistintamente del grado de culpa, aplicable para todos los implicados, sean conductor, ocupantes o peatones.

Para el caso de los accidentes donde se involucren dos o más vehículos, cada entidad aseguradora deberá indemnizar a las personas transportadas en el vehículo asegurado. No obstante, para los peatones, personas no transportadas o cuando no fuere posible establecer en cual vehículo viajan los afectados, o cual fue el vehículo que lesiono el peatón, todos los aseguradores intervinientes serán responsables solidariamente de las indemnizaciones.

Existe una particularidad en el reporte de accidentes y es que es el propietario del vehículo implicado quien deberá en un plazo de 30 días calendario dar aviso por escrito a las autoridades sobre ocurrencia del mismo, a efectos de afectar la póliza y por ende garantizar la efectividad en la cobertura, salvo caso de impedimento debidamente justificado. Asimismo, deberá dejar constancia en la unidad de Carabineros de Chile más cercana, de todo accidente que participe el vehículo asegurado, exhibiendo el certificado de seguro correspondiente.

Finalmente, en cuanto a las fuentes de financiación, la misma se obtiene del pago anual de cada asegurado, debiendo indicar que existe una diferencia sustancial entre los valores de la póliza que paga un vehículo y una motocicleta, a saber, mientras que el primero pagaría una tarifa aproximada entre los 6.080 y 6.590 pesos chilenos, la segunda pagaría un aproximado de 41.900 a 60.000 pesos chilenos.[19]

Constitución Política de Colombia

Ahora bien, en lo atinente a los postulados básicos constitucionales que soportan el desarrollo y proposición de este proyecto de Ley se tienen los siguiente:

- **Artículo 2°:**

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

https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L6194.htm.

16 Decreto Ejecutivo 805 del 22 de octubre de 2015. https://www.gob.ec/sites/default/files/regulations/2018-10/DECRETO%20EJECUTIVO%20805%20ECUADOR%20CREACION%20SPPAT.pdf

17 SPPAT garantiza atención a las víctimas de accidentes de tránsito, https://www.obraspublicas.gob.ec/sppat-garantiza-atencion-a-las-victimas-de-accidentes-de-transito/

18 Ley 18490 de 1986 https://www.cmfchile.cl/portal/principal/613/articles-796_doc_pdf.pdf.

19 Valor del SOAP. https://www.autofact.cl/blog/mi-auto/seguros/soap-2021#toc-index-1.

Las autoridades de la República están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes, creencias, y demás derechos y libertades, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares. (...)"[20]

- **Artículos 150 y 154:**

Revisten a los Congresistas de la facultad de presentar proyectos de Ley y/o de Acto Legislativo; así mismo, nuestro sistema legal otorga al Congreso de la República la competencia de interpretar, reformar y derogar las leyes.

- **Artículo 334 y 366:**

El Estado propende al bienestar general y el mejoramiento de la calidad de vida de los ciudadanos.

Leyes.

Dentro de las Leyes aprobadas, existen algunas que funcionan como valiosa referencia para la ponencia, las siguientes leyes son fundamental para el desarrollo de ello:

- Ley 769 de 2002 – *Código nacional de tránsito.*

- Ley 1964 de 2019 – *por medio del cual de promueve el uso de vehículos eléctricos en Colombia y se dictan otras disposiciones.*

- Ley 2161 de 2021– *por la cual se establecen medidas para promover la adquisición, renovación y no evasión del seguro obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT), se modifica la ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones.*

- Ley 2128 de 2021 – *por medio de la cual se promueve el abastecimiento, continuidad, confiabilidad y cobertura del gas combustible en el país.*

- Ley 2294 de 2023 – *por el cual se expide el plan nacional de desarrollo 2022- 2026 "Colombia potencia mundial de la vida".*

Decretos.

- **Decreto número 2544 de 1987**
- **Decreto Ley 663 de 1993**, *por medio del cual se actualiza el Estatuto Orgánico del Sistema Financiero y se modifica su titulación y numeración.*
- **Decreto número 1032 de 1991,** *por el cual "se regula integralmente el seguro obligatorio de daños corporales causados a las personas en accidentes de tránsito", reglamentación que fue posteriormente incorporada al Estatuto Orgánico del Sistema Financiero, mediante el Decreto número 663 de 1993.*
- **Decreto número 056 de 2015**, *por el cual se establecen las reglas para el funcionamiento de la Subcuenta del Seguro de Riesgos Catastróficos y Accidentes de Tránsito (ECAT), y las condiciones de cobertura, reconocimiento y pago de los servicios de salud, indemnizaciones y gastos derivados de accidentes de tránsito, eventos catastróficos de origen natural, eventos terroristas o los demás eventos aprobados por el Ministerio de Salud y Protección Social en su calidad de Consejo de Administración del Fosyga, por parte de la Subcuenta ECAT del Fosyga y de las entidades aseguradoras autorizadas para operar el SOAT.*
- **Decreto número 2312 de 2023**, *por el cual se modifica el inciso segundo del artículo 1° del Decreto número 2497 de 2022.*

Jurisprudencia.

Corte Constitucional de Colombia Sentencia C-395 de 2022, M. P. Natalia Ángel Cabo:

"(...) el Congreso en principio debía limitarse a expedir las "normas generales" del SOAT, y a señalar en ellas los objetivos, las políticas, orientaciones y criterios generales. No obstante, como el asunto regulado también se vincula al derecho de tránsito, en el cual el Congreso tiene una reserva competencial especial (CP artículos 150 nums. 23 y 25), la ley puede formular algunas precisiones a la política general e, inclusive, establecer reglas detalladas, con dos límites: (i) no puede regular exhaustivamente el asunto, y (ii) debe siempre dejarle al Ejecutivo el margen necesario para adaptar las disposiciones aplicables a las sucesivas coyunturas que se presenten en la realidad regulada.(...)"[21]

IV. IMPACTO FISCAL

En virtud el artículo 7° de la Ley 819 de 2023, esta propuesta legislativa no implica gasto público ni proporciona beneficios tributarios, por lo que no requiere un análisis de impacto fiscal.

La propuesta se centra en establecer rangos diferenciales para la tarificación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), lo cual no se considera una orden de gasto público, por ello, en concordancia con el artículo 7° de la mencionada ley, no es necesario un análisis de impacto fiscal.

Este análisis es obligatorio solo cuando una iniciativa legislativa genera costos fiscales, asegurando que las leyes aprobadas por el Congreso de la República se alineen con la situación económica del país y con la política económica establecida por las autoridades competentes.[22]

V. CONSIDERACIONES DEL PONENTE

El SOAT surgió como un seguro obligatorio en el año 1986 como requisito para cualquier vehículo automotor que transitara por las vías del territorio

[20] Constitución Política Nacional http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/constitucion_politica_1991.html

[21] Sentencia C-395 de 2022 Corte Constitucional M. P. Natalia Ángel Cabo.

[22] Sentencia C-502 de 2007 M. P. Manuel José Cepeda Espinosa.

nacional. Con este seguro se busca garantizar la atención médica oportuna a cualquier víctima de un accidente de tránsito, inclusive al conductor del vehículo involucrado, bajo la aplicación del principio de solidaridad que rige los seguros. Antes de su existencia, la atención médica a los involucrados dependía de que alguien los trasladara hasta un hospital y pudiera verificarse que contaran con los recursos necesarios para pagar los servicios.

De esta forma el SOAT funciona gracias al pago de una prima de riesgo de los propietarios de vehículos a las aseguradoras, garantizando no solo la atención a las partes involucradas en un accidente de tránsito sino también los recursos necesarios para el funcionamiento de la infraestructura de urgencias del sistema nacional de salud; evitando tener que cubrir los gastos de este sistema con dinero del presupuesto general de la nación incrementando la carga fiscal.

Colombia cuenta en la actualidad con un parque automotor que asciende a 19.338.630 a corte de junio de 2024, según el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT). De esta cifra, el 61% son motocicletas, 38% vehículos y tan solo el 1% representan maquinaria, remolques y semirremolques, de acuerdo con lo informado por dicha entidad.

Sin embargo, en el país es complejo fomentar una cultura de seguros. Muchos colombianos tienden a ver estos gastos no como una inversión en su seguridad, sino como un costo adicional, lo que contribuye a las prácticas de evasión y fraude. Esto resalta la necesidad de promover una mayor conciencia sobre la importancia de los seguros y su impacto positivo en la vida cotidiana.

Según Gustavo Morales Cobo, presidente de Fasecolda, la evasión general del SOAT es aproximadamente del 40%, lo que significa que solo el 60% de los vehículos están asegurados. Al segmentar los datos, se observa que la evasión en motocicletas es alarmante: alcanza el 61%. Este dato es particularmente preocupante, ya que, según el Dr. Morales, el 88% de los accidentes de tránsito involucran motocicletas. Esto evidencia que un alto porcentaje de los accidentes viales no cuenta con la cobertura del SOAT, lo que subraya la urgencia de abordar este problema.

Este panorama no es nuevo, los índices de evasión del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) han aumentado año tras año. Por esta razón, diversas entidades gubernamentales, como la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), buscan estrategias para generar conciencia entre conductores y propietarios de vehículos sobre la importancia de mantener al día estos documentos obligatorios, resaltando que no solo se trata de salvaguardar la integridad personal, sino también de contribuir al sistema y ayudar en su financiamiento.

De esta manera el gobierno y las autoridades de tránsito vienen trabajando en la implementación de medidas que desincentiven la evasión y reduzcan la accidentalidad. En este sentido, como autor y ponente de esta iniciativa considero que la categorización del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) para motocicletas en Colombia es una medida necesaria. Esta categorización responde a diversas interrogantes y situaciones, promoviendo un sistema más equitativo que podría contribuir a resolver problemas cruciales en el ámbito de la seguridad vial.

En un contexto donde el uso de motocicletas está en constante crecimiento, es importante destacar que las de bajo cilindraje son las más adquiridas en el mercado debido a su menor costo. Estos vehículos son más accesibles para los colombianos de bajos recursos, quienes los utilizan como medio de transporte y como herramienta de trabajo. Por otro lado, las motocicletas de alto cilindraje son compradas por un segmento diferente de la población, generalmente personas con mayores ingresos que las utilizan como hobby o lujo. Este grupo, que no depende de la motocicleta para su sustento, tiene la capacidad de aportar un mayor valor al sistema.

Por lo tanto, es fundamental que el sistema de seguros se adapte a esta realidad, garantizando una cobertura justa y adecuada para todos los usuarios de motocicletas. Es evidente para todos los actores involucrados que debemos seguir trabajando para reducir al máximo la accidentalidad vial y la evasión de impuestos y consideramos que categorizar el SOAT según el cilindraje de las motocicletas podría ser una medida efectiva para mitigar estos problemas.

La propuesta de categorizar el SOAT no es arbitraria; tiene un sentido lógico. Con la categorización se reflejaría el riesgo real asociado a cada tipo de moto, una estructura tarifaria diferenciada promovería la equidad en la contribución al sistema de seguros. Los propietarios de motos de alto cilindraje, que son más propensos a involucrarse en accidentes graves, deberían aportar más al sistema que aquellos con motos de menor cilindraje. Esta medida permitiría un uso más eficiente de los fondos recaudados y garantizaría que quienes representan un mayor riesgo contribuyan de manera proporcional.

El sentido lógico detrás del sistema tributario se fundamenta en los principios de equidad, eficiencia y progresividad, los cuales son esenciales para evaluar la legitimidad de todo el sistema, no solo de un impuesto específico.

El principio de equidad tributaria se manifiesta como una extensión del principio general de igualdad, lo que implica que no deben existir tratamientos tributarios diferenciados sin

justificación. Esto se traduce en la necesidad de aplicar una regulación equitativa cuando no hay razones que justifiquen un trato desigual, y de establecer regulaciones diferenciadas cuando la situación lo amerite.

Es importante señalar que el sistema de seguros actual carece del principio de equidad, a pesar de que ya existe una categorización para los vehículos de cuatro ruedas, basada en el tipo de uso y las características de cada vehículo y que, cada categoría cuenta con tarifas y requisitos específicos en cuanto a la cobertura del SOAT, con el fin de reflejar el riesgo asociado a cada tipo, las motocicletas aún carecen de esta diferenciación.

Esta clasificación es fundamental para asegurar una regulación adecuada y equitativa. Según Fasecolda, los vehículos de cuatro ruedas presentan la menor tasa de evasión en el pago del SOAT, lo que indica que la categorización es un factor determinante para reducir la evasión y el fraude. En virtud del principio de equidad tributaria, consideramos que esta categorización también se debe aplicar a las motocicletas.

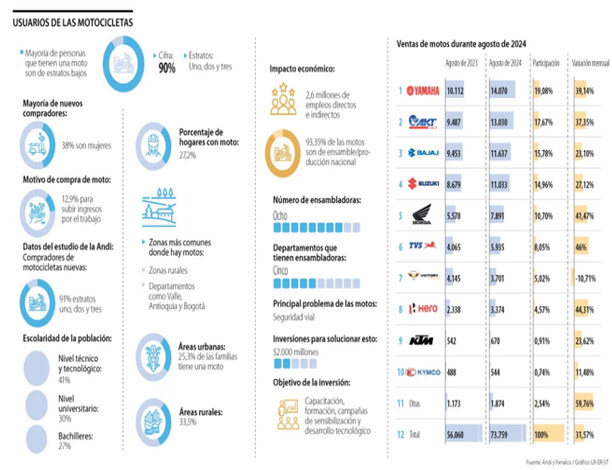
En este orden, la Corte Constitucional, en su sentencia C-397 de 2011, explica que el principio de progresividad establece que los tributos deben gravar de manera similar a aquellos que poseen la misma capacidad de pago (equidad horizontal) y, por el contrario, deben gravar en mayor proporción a quienes tienen una mayor capacidad contributiva (equidad vertical).

Este enfoque se aplica, por ejemplo, al considerar que las familias que poseen una motocicleta de bajo cilindraje probablemente la utilizan para su sustento, lo que indica una menor capacidad de pago. En cambio, aquellas que poseen una motocicleta de mayor cilindraje suelen tener una mayor capacidad para contribuir al sistema tributario.

La división de motos de la ANDI reporto que el 91% de los compradores de motocicletas nuevas pertenecen a los estratos uno, dos y tres. La mayoría de esta población tiene un nivel educativo técnico y tecnológico (41%), seguido por el universitario (30%) y los bachilleres (27%). Además, la mayoría de estos compradores generan ingresos entre uno y tres salarios mínimos legales vigentes y pertenecen a estratos uno, dos y tres. Un dato relevante es que el 38% de los nuevos compradores a nivel nacional son mujeres y las motocicletas más adquiridas por estos estratos corresponden a cilindrajes entre 100 cc y 125 cc.

Kevin Moreno, jefe de mercadeo estratégico en Suzuki, subraya que las motocicletas de 100 cc a 125 cc representan cerca del 50% del total de unidades comercializadas en Colombia. Para Suzuki, el 63% de los compradores de estas categorías pertenecen principalmente a los estratos socioeconómicos uno y dos. Este medio de transporte se ha consolidado como una herramienta "esencial" tanto para las familias colombianas en su vida diaria como para el desempeño profesional, siendo utilizado en trabajos como mensajería urbana y rural, así como para el transporte de pasajeros y carga.

Según la Cámara de la Industria de Motocicletas de la ANDI, el 12,9% de los usuarios adquiere motocicletas para aumentar sus ingresos a través del trabajo, mientras que el 20,9% las utiliza tanto para el transporte como para generar ingresos. Esto pone de manifiesto la relevancia de las motocicletas en la creación de oportunidades económicas y en el acceso a recursos. Además, resalta la necesidad de categorizar el SOAT de manera que se ofrezcan beneficios económicos a estas familias, facilitando así su movilidad y sostenibilidad financiera.



Así, las motocicletas se perciben como una opción de transporte asequible y esencial para las poblaciones de menor ingreso, especialmente en regiones donde el transporte público es limitado o costoso. Los usuarios buscan soluciones económicas y versátiles para su movilidad diaria, enfrentando una infraestructura de transporte a menudo problemática.

Por otro lado, la implementación de esta categorización facilitaría campañas de sensibilización dirigidas a motociclistas, promoviendo prácticas de conducción más seguras, especialmente entre aquellos que manejan motos de alto cilindraje. Esto podría contribuir a una disminución en la accidentalidad, un objetivo clave para garantizar la sostenibilidad del SOAT y mejorar la seguridad vial en el país.

En resumen, categorizar el SOAT para motocicletas no solo es una respuesta lógica a la creciente popularidad de este medio de transporte, sino que también es esencial para abordar la evasión del seguro, mejorar la equidad en el sistema de seguros y fomentar una cultura de responsabilidad entre los motociclistas. Esta medida representa un paso crucial hacia un sistema de transporte más seguro y eficaz en Colombia.

VI. PLIEGO DE MODIFICACIONES

PLIEGO DE MODIFICACIONES P. L. 075 DE 2024.		
TEXTO PROPUESTO	**TEXTO PARA PRIMER DEBATE EN LA COMISIÓN SEXTA DE LA CÁMARA DE REPRESENTANTES.**	**JUSTIFICACIÓN.**
POR MEDIO DEL CUAL SE MODIFICA LA LEY 769 DE 2002 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES.	POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECE LA TARIFA DIFERENCIAL DEL SOAT EN MOTOCICLETAS	Modificación de la redacción del título para mayor claridad y comprensión.
ARTÍCULO 1°. OBJETO. ~~Esta~~ ley tiene ~~como objetivo~~ establecer rangos diferenciales, ~~basados en la cilindrada y precio comercial,~~ para el cobro del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) ~~a motocicleta~~, ~~con lo que se pretende~~ desincentivar la evasión y garantizar ~~que los cobros~~ sean proporcionales a la capacidad del cilindraje, evitando ~~así excesos en la~~ tarifa.	ARTÍCULO 1°. OBJETO La presente ley tiene por objeto establecer rangos diferenciales para el cobro del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) aplicable a motocicletas, basados en el cilindraje y el precio comercial, con el fin de desincentivar la evasión, garantizando que las tarifas sean proporcionales a la capacidad del cilindraje, evitando tarifas excesivas.	Se ajusta la redacción.
ARTÍCULO 2°. ~~Agréguese~~ un parágrafo al artículo 42 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así. Parágrafo 3°. La ~~Superfinanciera~~ determinará la tarifa correspondiente a la expedición del Seguro Obligatorio de Transito (SOAT) para motocicletas, de conformidad con los rangos diferenciales que a continuación se exponen. 1. ~~Motos~~ dentro del rango de menos de 100 cc. 2. ~~Moto~~ dentro del rango de 101 a 200 cc. 3. ~~Motos~~ dentro del rango de 201 a 400 cc. 4. ~~Motos~~ dentro del rango de 401 a 600 cc. 5. ~~Motos~~ dentro del rango de 601 y más cc.	ARTÍCULO 2°. Adiciónese un parágrafo al artículo 42 de la Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito Terrestre. Parágrafo 3°. La Superintendencia Financiera determinará la tarifa correspondiente a la expedición del Seguro Obligatorio de Transito (SOAT) para motocicletas, de conformidad con los rangos diferenciales que a continuación se exponen. 1. Motocicletas dentro del rango de menos de 100 cc. 2. Motocicletas dentro del rango de 101 a 200 cc. 3. Motocicletas dentro del rango de 201 a 400 cc. 4. Motocicletas dentro del rango de 401 a 600 cc. 5. Motocicletas dentro del rango de 601 y más cc.	Se ajusta redacción.
ARTÍCULO 3°. VIGENCIA. La presente Ley rige a partir de la fecha de su promulgación.	ARTÍCULO 3°. VIGENCIA. La presente Ley rige a partir de la fecha de su promulgación.	Sin modificaciones.

VII. POSIBLES CONFLICTOS DE INTERÉS

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

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

"Artículo 1º. El artículo 286 de la Ley 5ª de 1992 quedará así:

(...)

a) Beneficio particular: aquel que otorga un privilegio o genera ganancias o crea indemnizaciones económicas o elimina obligaciones a favor del congresista de las que no gozan el resto de los ciudadanos. Modifique normas que afecten investigaciones penales, disciplinarias, fiscales o administrativas a las que se encuentre formalmente vinculado.

b) Beneficio actual: aquel que efectivamente se configura en las circunstancias presentes y existentes al momento en el que el congresista participa de la decisión.

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

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

a) *Cuando el congresista participe, discuta, vote un proyecto de ley o de acto legislativo que otorgue beneficios o cargos de carácter general, es decir cuando el interés del congresista coincide o se fusione con los intereses de los electores.*

b) *Cuando el beneficio podría o no configurarse para el congresista en el futuro.*

c) *Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo de carácter particular, que establezcan sanciones o disminuyan beneficios, en el cual, el congresista tiene un interés particular, actual y directo. El voto negativo no constituirá conflicto de interés cuando mantiene la normatividad vigente.*

d) *Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo de carácter particular, que regula un sector económico en el cual el congresista tiene un interés particular, actual y directo, siempre y cuando no genere beneficio particular, directo y actual.*

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

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

Así las cosas, y de forma orientativa, consideramos que para la discusión y aprobación de este Proyecto de Ley no existen circunstancias que pudieran dar lugar a un eventual conflicto de interés por parte de los Representantes, pues es una iniciativa de carácter general, impersonal y abstracta, con lo cual no se materializa una situación concreta que permita enmarcar un beneficio particular, directo ni actual.

Frente al Proyecto de Ley número 075 de 2024 Cámara, *por medio del cual se modifica la Ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones*, se considera que pueden existir conflictos de interés relacionados con: - El interés particular, actual y directo de los congresistas derivado de que su cónyuge, compañero o compañera permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil sean los titulares de las descripciones normativas que hacen parte del texto, y que menciona el proyecto de ley.

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

En suma, se considera que este proyecto se enmarca en lo dispuesto por el literal a del artículo primero de la Ley 2003 de 2019 sobre las hipótesis de cuando se entiende que no hay conflicto de interés. Sin embargo, la decisión es meramente personal en cuanto a la consideración de hallarse inmerso en un conflicto de interés, por lo que dejamos a criterio de los representantes basado en la normatividad existente y a juicio de una sana lógica.

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

PROPOSICIÓN

Con fundamento en las anteriores consideraciones, en cumplimiento de los requisitos establecidos en la Ley 5ª de 1992, presento ponencia favorable y solicito respetuosamente a los miembros de la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes, dar primer debate al **Proyecto de Ley número 075 de 2024 Cámara**, *por medio del cual se modifica la Ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones.*

DOLCEY OSCAR TORRES ROMERO
Coordinador ponente

TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 075 DE 2024 CÁMARA

por medio del cual se establece la tarifa diferencial del SOAT en motocicletas.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

ARTÍCULO 1°. *OBJETO*. La presente ley tiene por objeto establecer rangos diferenciales para el cobro del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) aplicable a motocicletas, basados en el cilindraje y el precio comercial, con el fin de desincentivar la evasión, garantizando que las tarifas sean proporcionales a la capacidad del cilindraje, evitando tarifas excesivas.

ARTÍCULO 2°. Adiciónese un parágrafo al artículo 42 de la Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito Terrestre.

Parágrafo 3°. La Superintendencia Financiera determinará la tarifa correspondiente a la expedición del Seguro Obligatorio de Transito (SOAT) para motocicletas, de conformidad con los rangos diferenciales que a continuación se exponen:

1. Motocicletas dentro del rango de menos de 100 cc.
2. Motocicletas dentro del rango de 101 a 200 cc.
3. Motocicletas dentro del rango de 201 a 400 cc.
4. Motocicletas dentro del rango de 401 a 600 cc.
5. Motocicletas dentro del rango de 601 y más cc.

ARTÍCULO 3°. ***VIGENCIA***. La presente Ley rige a partir de la fecha de su promulgación.

DOLCEY OSCAR TORRES ROMERO
Coordinador ponente

INFORME DE PONENCIA POSITIVA PARA PRIMER DEBATE EN LA CÁMARA DE REPRESENTANTES DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 094 DE 2024

por medio de la cual se busca promover y potenciar el turismo de los municipios PDET y se dictan otras disposiciones.

Bogotá, D.C,. 1° de octubre de 2024

Presidente:

HERNANDO GONZÁLEZ

Comisión Sexta Constitucional

Cámara de Representantes

Bogotá, D. C.

Referencia: Informe de Ponencia para primer debate en la Cámara de representantes del Proyecto de Ley número 094 de 2024, *por medio de la cual se busca promover y potenciar el turismo de los municipios PDET y se dictan otras disposiciones.*

Honorables Representantes:

En cumplimiento de la designación que realizó la mesa directiva de la Comisión Sexta Constitucional de la Cámara de Representantes y de conformidad con lo establecido en la Ley 5ª de 1992, se procede a rendir PRIMER INFORME DE PONENCIA positivo para Debate del **Proyecto de Ley número 094 de 2024**, *por medio de la cual se busca promover y potenciar el turismo de los municipios PDET y se dictan otras disposiciones.*

Atentamente,

GERSON LÍSIMACO MONTAÑO ARIZALA Coordinador Ponente Representante a la Cámara CITREP 10 Sur Nariño	**HAIVER RINCÓN GUTIÉRREZ** Ponente Representante a la Cámara CITREP 15 Tolima

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 094 DE 2024 CÁMARA

por medio de la cual se busca promover y potenciar el turismo de los municipios PDET y se dictan otras disposiciones.

El Primer informe de ponencia en la Cámara de Representantes de este Proyecto de Ley se rinde en los siguientes términos:

I. TRÁMITE DE LA INICIATIVA

El Proyecto de Ley número 094 de 2024 Cámara fue radicado ante la secretaría General de la Cámara de Representantes el 30 de julio de 2024 por el honorable Representante William Ferney Aljure Martínez, acompañado de la firma de otros congresistas de la República. El proyecto fue publicado en la ***Gaceta del Congreso*** número 1127 de 2024[1] publicada el 8 de agosto de 2024.

Mediante oficio número C.S.C.P. 3.6 – 625/2024 del 9 de septiembre de 2024, la mesa directiva de la Comisión sexta constitucional nos designó como ponentes para realizar informe de ponencia para primer debate del **Proyecto de Ley número 094 de 2024**, *por medio de la cual se busca promover y potenciar el turismo en los municipios PDET.*

II. OBJETO DEL PROYECTO DE LEY

El presente proyecto tiene por objeto transformar los municipios cobijados por los Programas de Desarrollo con Enfoque Territorial (PDET), zonas afectadas por conflictos en destinos turísticos prósperos, seguros y sostenibles, aprovechando el potencial económico, cultural y ambiental de estas regiones. Se enfoca en impulsar el desarrollo local, preservar el entorno natural y fomentar la inclusión social, estableciendo así las bases para un crecimiento a largo plazo en armonía con las comunidades locales.

III. JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO

A continuación, se expondrán de manera breve los argumentos que dan sustento al Proyecto de Ley *"Por medio de la cual se busca promover y potenciar el turismo en los municipios PDET"*.

En la encrucijada de un horizonte lleno de potencial y desafíos, Colombia se erige como un país de inigualable belleza y diversidad, sin embargo, esta

[1] https://svrpubindc.imprenta.gov.co/senado/

riqueza natural y cultural, que podría ser un motor de desarrollo sostenible, aún enfrenta obstáculos en muchos de sus rincones. Es en este panorama que surge la imperiosa necesidad de impulsar los municipios PDET, territorios cuyo potencial turístico yace latente, aguardando ser descubierto y valorado.

Los municipios PDET, esparcidos por la geografía colombiana, se presentan como auténticos tesoros de la nación. La majestuosidad de sus paisajes, la exuberancia de su fauna y flora, y la riqueza de su patrimonio cultural se entrelazan para crear una sinfonía de belleza que merece ser explorada y apreciada. Desde las selvas vibrantes hasta las montañas que se alzan con imponencia, estos territorios encapsulan la esencia misma de la diversidad colombiana.

Introducir la belleza natural y cultural de estos territorios no solo es revelar activos turísticos, sino también desenterrar narrativas ancestrales que merecen ser compartidas con el mundo. Las tradiciones arraigadas en estas tierras, los colores vibrantes de sus festividades y la hospitalidad de sus habitantes añaden capas de autenticidad a la experiencia turística. Cada rincón de estos municipios cuenta una historia que va más allá de lo superficial, una historia que se convierte en un imán para aquellos que buscan conexiones genuinas con la tierra que exploran.

En este escenario, el impulso turístico no es solo una estrategia de desarrollo económico, sino un medio para preservar y enaltecer la belleza natural y cultural de Colombia. La implementación de un proyecto de ley turística se convierte así en un acto de compromiso con la conservación, un paso hacia adelante para asegurar que las generaciones venideras hereden no solo recursos, sino también un legado de respeto y aprecio por la vasta riqueza que Colombia tiene para ofrecer. En esta sinfonía de colores y tradiciones, los municipios PDET se alzan como protagonistas, esperando ser descubiertos y admirados por aquellos que buscan sumergirse en la auténtica belleza colombiana.

EL TURISMO EN COLOMBIA: UN CRECIMIENTO SIGNIFICATIVO SEGÚN EL DANE

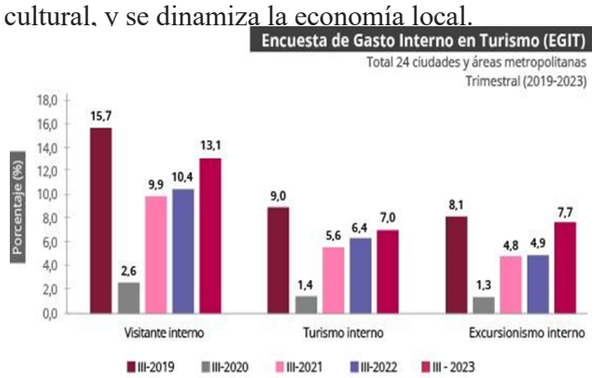
Colombia ha experimentado un notable crecimiento en la industria turística, según los datos proporcionados por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE) para el tercer trimestre del año 2023. En este periodo, en el conjunto de 24 ciudades y áreas metropolitanas del país, el 13,1% de las personas mayores de 10 años participaron en actividades de turismo interno y/o excursionismo. Este porcentaje representa un destacado incremento de 2,6 puntos porcentuales en comparación con el mismo periodo del año 2022, donde la cifra se ubicó en un 10,4%.

Este aumento sustancial revela una creciente influencia del turismo en Colombia, demostrando que la población está cada vez más involucrada en actividades turísticas dentro de su propio país. La diversidad geográfica y cultural de Colombia se convierte en un imán para los viajeros, quienes buscan explorar las múltiples facetas que ofrece este hermoso territorio.

El turismo interno, que implica viajes dentro de las fronteras nacionales, ha experimentado un impulso significativo. Los colombianos están descubriendo y redescubriendo sus propias regiones, contribuyendo no solo al crecimiento económico de las áreas turísticas, sino también a la apreciación y valorización de la riqueza cultural y natural del país.

La variedad de destinos turísticos en Colombia, que incluye desde playas tropicales hasta ciudades históricas, pasando por paisajes montañosos y selvas exuberantes, ofrece experiencias para todos los gustos. Este aumento en la participación del turismo interno no solo tiene beneficios económicos, sino que también contribuye al fortalecimiento del sentido de identidad nacional y al aprecio por la riqueza cultural que caracteriza a Colombia.

El DANE destaca que este fenómeno es un indicador positivo para el desarrollo sostenible de la industria turística en el país. A medida que más personas participan en actividades turísticas, se generan nuevas oportunidades de empleo, se promueve la conservación del patrimonio natural y cultural, y se dinamiza la economía local.



Fuente: DANE, EGIT[2]

Nota: Visitantes internos: Personas de 10 años y más que realizaron turismo interno y/o excursionismo interno.

Nota: Turismo interno hace referencia a la población de 10 años y más que viajó dentro del país y pernoctó por lo menos una noche.

Nota: Excursionismo interno hace referencia a la población de 10 años y más que viajó dentro del país regresando el mismo día.

ANTECEDENTES: TURISMO EN MUNICIPIOS PDET DE COLOMBIA

La iniciativa de los Programas de Desarrollo con Enfoque Territorial (PDET) en Colombia ha surgido como respuesta a la necesidad de abordar los desafíos específicos de 170 municipios caracterizados por un alto nivel de pobreza, debilidad institucionalidad y administrativa, así como un significativo grado de afectación por el conflicto armado y la presencia de cultivos ilícitos. Entre estas regiones se encuentran

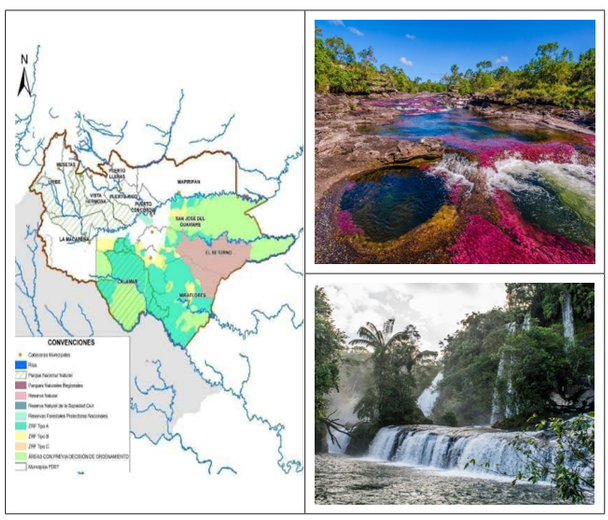
2 https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/servicios/turismo/encuesta-de-gasto-interno-en-turismoegit#:~:text=Para%20el%20tercer%20trimestre%20del,2022%20(10%2C4%25).

diversas subregiones que abarcan múltiples departamentos del país.

Así las cosas, el turismo emerge como un elemento clave para el desarrollo sostenible de los municipios PDET en Colombia. A través de la exploración y promoción de sus atractivos turísticos, estas regiones pueden no solo diversificar sus economías sino también preservar y compartir sus riquezas culturales y naturales. Este proyecto del Ley proporciona una visión integral de la relación entre el turismo y el desarrollo en estas áreas específicas, destacando la importancia de potenciar el turismo como motor de crecimiento inclusivo y sostenible en el país.

1. Macarena - Guaviare (Departamentos: Guaviare y Meta) Municipios: Calamar, El Retorno, Miraflores, San José Del Guaviare, La Macarena, Mapiripán, Mesetas, Puerto Concordia, Puerto Lleras, Puerto Rico, Uribe y Vista Hermosa.

Con su diversidad biológica, esta región alberga como sitio turístico principal Caño Cristales, conocido como "el río de los cinco colores", una maravilla natural única.



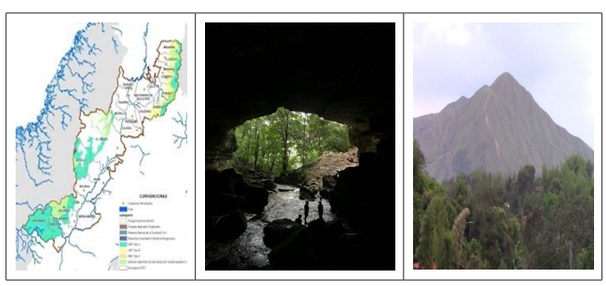
Pero dentro de cada uno de los municipios que lo conforman existen sitios increíbles que asemejan la belleza de Colombia, de los cuales aún muchos no han sido explorados turísticamente, ya que, el 16,7% del área de los parques nacionales naturales del país como el parque la serranía de Chiribiquete es el más grande de la subregión, la sierra de la macarena y cordillera de los picachos. Adicionalmente, en las zonas de reserva forestal Ley 2ª las áreas con previa decisión de ordenamiento registran cerca de 3,5 millones de hectáreas, seguidas del tipo A con 1,2 millones de hectáreas de reserva forestal. Es la subregión PDET con mayor extensión, donde confluyen los Andes, la Orinoquía y la Amazonía, con extensas áreas de protección natural dada la importancia ecológica como corredor biológico y de endemismo de fauna y flora. Finalmente, la subregión tiene gran capacidad hídrica pues cuenta con cerca de 75.037 ha de cuerpos de agua, drenajes dobles como el río Guaviare y el río Guayabero, ciénagas, lagunas y pantanos[3].

2. Subregión Alto Patía y Norte del Cauca (Departamentos: Cauca, Nariño y Valle del Cauca): Municipios: Argelia, Balboa, Buenos Aires, Cajibío, Caldono, Caloto, Corinto, El Tambo, Jámbalo, Mercaderes, Miranda, Morales, Patía, Piendamó, Santander De Quilichao, Suárez, Toribio, Cumbitara, El Rosario, Leiva, Los Andes, Policarpa, Florida y Pradera.

Destacados por su riqueza cultural y belleza natural, estos municipios albergan lugares turísticos mu amigables con el medio ambiente, como, por ejemplo, cada año se realiza el Trail Running por Argelia, en las hermosas montañas de este lindo municipio, así mismo, resalta, el Cerro Garrapatero - San Antonio, que se encuentra ubicado al Occidente del Municipio, a 15 minutos del casco urbano en la vereda San Antonio y la población que habita es Afrodescendiente, la Chorrera Cueva del Indio, la cual cuenta con una espectacular caída de agua localizada al Nor-oriente del municipio de Santander de Quilichao, la cual hace parte de la mítica "Cueva del Indio". Además, su riqueza cultural, paisajística, arqueológica, gastronómica, natural, arquitectónica e indígena es innegable y Santander de Quilichao es muestra de ello. Este municipio Norte-caucano está situado en la república de Colombia, ubicado al norte del departamento del Cauca, a 45 Km de Santiago de Cali y 87 Km de la ciudad de Popayán, su temperatura promedio es de 20 a 29 grados centígrados, entre otros sitios de hermosa acogida que exaltan la belleza de estos municipios.

En cuanto a su capacidad hídrica, la Subregión de Alto Patía cuenta con aproximadamente 5.843 ha de cuerpos de agua, drenajes dobles tales como el río Patía y el río Cauca, el embalse de La Salvajina y lagunas como el Fraile, entre otros.

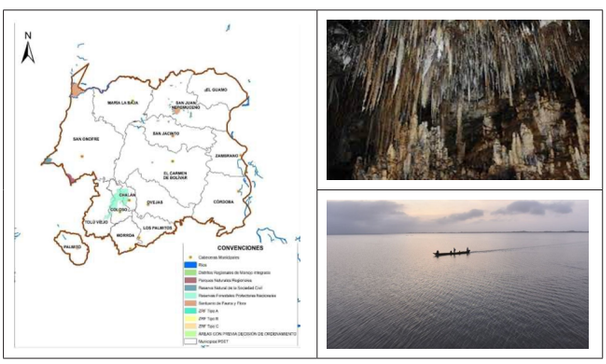
La Subregión cuenta áreas de protección ambiental como reservas forestales, protectoras regionales, reserva natural de la sociedad civil, parques naturales regionales y distritos regionales de manejo integrado. Además, cuenta con zonas de reserva forestal – Ley 2ª, siendo las de mayor predominancia las zonas tipo A2 con cerca de 193 mil ha y seguidas por las áreas con previa decisión de ordenamiento, con 135 mil ha.



[3] MegaFichaSubregionalPDET. ART. https://centralpdet.renovacionterritorio.gov.co/wpcontent/uploads/2021/12/subregiones/20211221-MegaFichaMacarenaGuaviare.pdf

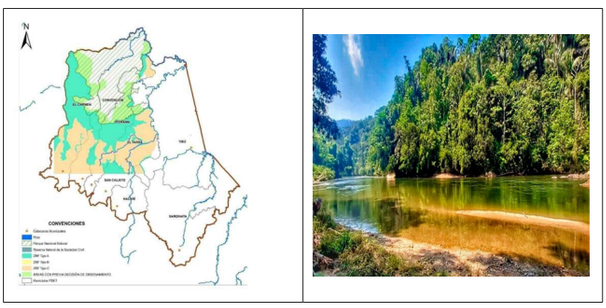
3. Subregión Montes de María (Departamentos: Bolívar y Sucre): Municipios: Córdoba, El Carmen de Bolívar, El Guamo, María La Baja, San Jacinto, San Juan Nepomuceno, Zambrano, Chalán, Coloso, Los Palmitos, Morroa, Ovejas, San Antonio de Palmito, San Onofre y Tolú Viejo.

Con una rica historia y paisajes pintorescos, esta subregión cuenta con áreas de protección ambiental como reservas forestales protectoras nacionales, reservas naturales de la sociedad civil, santuario de flora y fauna, así como también gran capacidad hídrica pues cuenta con cerca de 22.662 hectáreas de cuerpos de agua. Dentro de los sitios ilustres de esta subregión se encuentran la Ciénaga de Ayapel, la cual, es un inmenso espejo de agua, rico en biodiversidad y por el cual es fácil navegar en planchones, las Cavernas de Toluviejo las cuales guardan en su interior un trasfondo histórico que se remonta a tiempos ancestrales, cuando eran habitadas por los indígenas zenúes y fincenúes de la familia Caribete las cuales brindan un espacio de tranquilidad y paz, donde se puede conectar con lo espiritual y encontrar un momento de introspección.



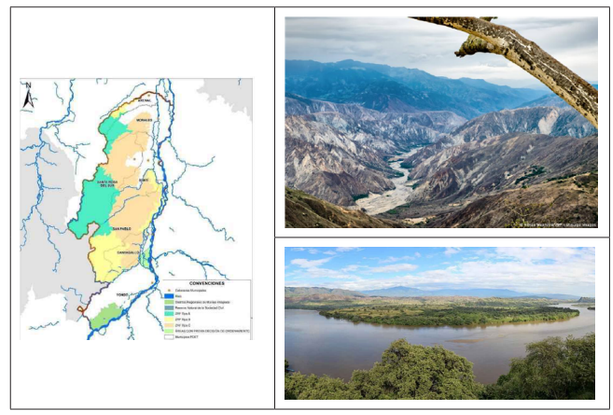
4. Subregión Catatumbo (Departamentos: Norte de Santander): Municipios: Convención, El Carmen, El Tarra, Hacarí, San Calixto, Sardinata, Teorama y Tibú.

A pesar de los desafíos, el 1,3% del área de los parques nacionales naturales del país se localizan en la subregión, además, cuenta con el parque Catatumbo Barí, que alberga una diversidad única de flora y fauna, con cerca de 160.294 hectáreas. Por otro lado, la subregión tiene gran capacidad hídrica pues cuenta con cerca de 4.843 hectáreas de cuerpos de agua, siendo los más grandes el río Catatumbo y río San Miguel.



5. Subregión Sur de Bolívar (Departamentos: Antioquia y Bolívar): Municipios: Yondó, Arenal, Cantagallo, Morales, San Pablo, Santa Rosa del Sur y Simití

Este territorio ofrece experiencias culturales auténticas, como el Carnaval de Barrancabermeja en Santander, así como paisajes naturales impresionantes, como el Cañón del Chicamocha, así mismo, cuenta con cerca de 47.027 hectáreas de cuerpos de agua, donde se destaca el río Magdalena y su brazo de Morales. Por otro lado, esta subregión cuenta con áreas de protección ambiental como reservas naturales de la sociedad civil y distritos regionales de manejo integrado.



6. Subregión Bajo Cauca y Nordeste Antioqueño (Departamentos: Antioquia) Municipios: Amalfi, Anorí, Briceño, Cáceres, Caucasia, El Bagre, Ituango, Nechí, Remedios, Segovia, Tarazá, Valdivia y Zaragoza.

Con su rica tradición minera, la región cuenta con atractivos como el municipio de Segovia, reconocido por su arquitectura colonial y minas de oro. El 1% del área de los parques nacionales naturales del país se localizan en la subregión y el Parque Paramillo es el más grande con cerca de 126.295 hectáreas. Por otro lado, la subregión tiene gran capacidad hídrica pues cuenta con cerca de 17.089 hectáreas de cuerpos de agua, siendo los más grandes el río Cauca y río Nechí.



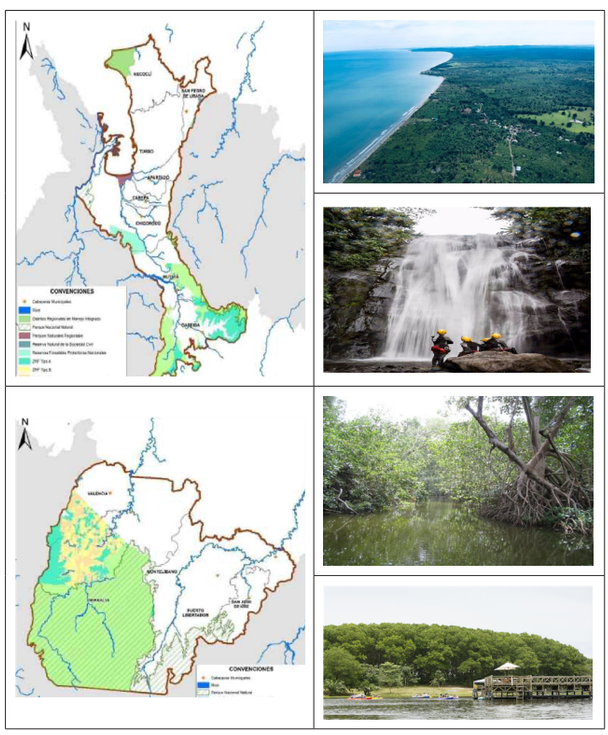
7. Subregión Sur de Córdoba (Departamentos: Córdoba): Municipios: Montelíbano, Puerto Libertador, San José de Ure, Tierralta y Valencia.

La subregión cuenta con cerca de 11.843 hectáreas de cuerpos de agua, donde se destaca el río Sinú y río San Jorge. Por otro lado, se encuentra que el 42,9 % del área de los parques nacionales naturales del país se localizan en la subregión, donde se destaca el parque Paramillo con cerca de 360.066 hectáreas, ofrece destinos como las Playas naturales del río

San Jorge, el parque ecológico el Pindo, Ecoparque Zenú, entre otros.

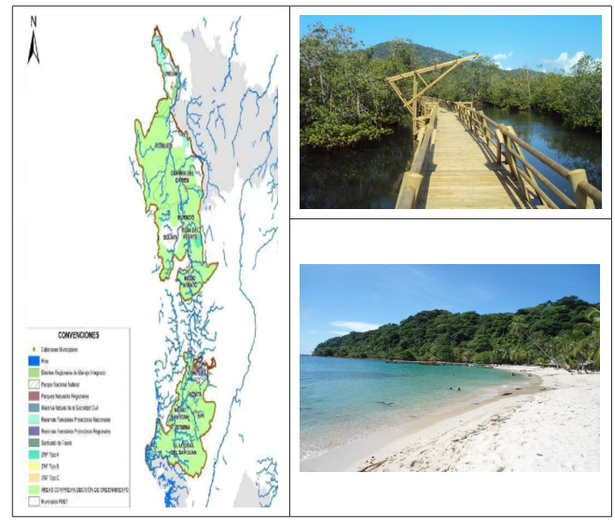
8. Subregión Urabá Antioqueño (Departamentos: Antioquia): Municipios: Apartadó, Carepa, Chigorodó, Dabeiba, Mutatá, Necoclí, San Pedro de Urabá y Turbo

Con hermosas playas y una rica historia agrícola, destinos como Turbo atraen a visitantes interesados en la cultura caribeña y la biodiversidad de la región, además, la subregión cuenta con cerca de 61.214 hectáreas de cuerpos de agua, donde se destacan grandes zonas de pantano, manglares y drenajes dobles, como el río Sucio y río Atrato. Por otro lado, se encuentra que el 0,2 % del área de los parques nacionales naturales del país se localizan en la subregión, siendo el Parque Paramillo el más grande de la subregión con cerca de 14.591 hectáreas.



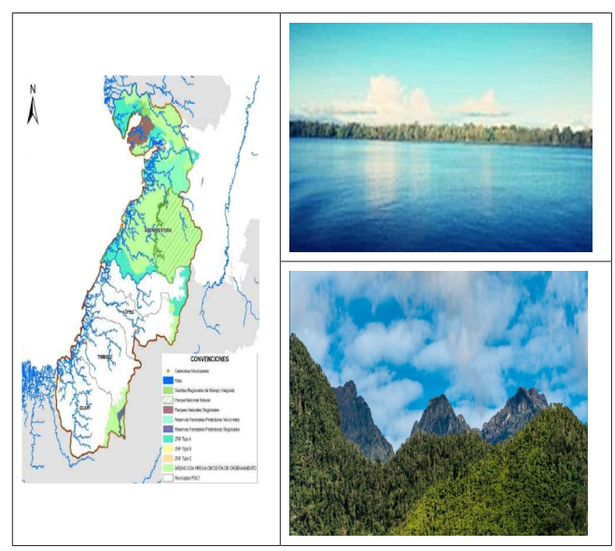
9. Subregión Chocó (Departamentos: Antioquia y Chocó): Municipios: Murindó, Vigía del Fuerte, Acandí, Bojayá, Carmen del Darién, Condoto, El Litoral del San Juan, Istmina, Medio Atrato, Medio San Juan, Nóvita, Riosucio, Sipí, Unguía.

Considerada una joya natural, la región alberga lugares como el Parque Nacional Natural Utría, famoso por su biodiversidad y playas paradisíacas, el clima del Chocó es el más húmedo del país y el de más precipitaciones, lo que favorece su exuberante vegetación selvática y sus ríos caudalosos, por lo tanto, la subregión tiene gran capacidad hídrica pues cuenta con cerca de 161.602 ha de cuerpos de agua, drenajes dobles los más grandes son el río Atrato y río San Juan, ciénagas, lagunas, pantanos y manglar, entre otros.



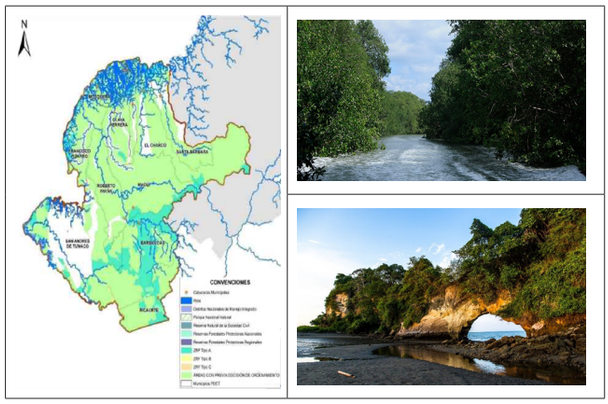
10. Subregión Pacífico Medio (Departamentos: Cauca y Valle del Cauca): Municipios: Guapi, López, Timbiquí, Buenaventura

Con su diversidad étnica y paisajes costeros, destinos como Buenaventura ofrecen experiencias únicas, incluyendo festivales culturales y playas prístinas. En la subregión se ubican el 1,3% del área de los parques nacionales naturales del país. En cerca de 156.660 ha el parque farallones de Cali, es el más grande de la subregión. Seguido por Uramba Bahía y Málaga. Además, tiene gran capacidad hídrica pues cuenta con cerca de 92.335 ha de cuerpos de agua; grandes zonas de manglar, así como drenajes dobles (los más grandes son el río Guapi, Timba, Micay, Saija, San Juan, entre otros) y ciénagas, entre otros.



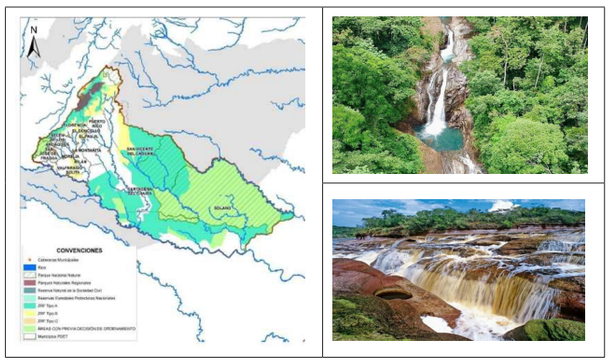
11. Subregión Pacífico y Frontera Nariñense (Departamentos: Nariño) Municipios: Barbacoas, El Charco, Francisco Pizarro, La Tola, Maguí, Mosquera, Olaya Herrera, Ricaurte, Roberto Payán, San Andrés de Tumaco y Santa Bárbara.

Con una rica herencia indígena, esta subregión presenta gran capacidad hídrica al contar con cerca de 177.131 ha de cuerpos de agua; drenajes dobles (más grandes son el río Sanquianga ubicado en la costa de Nariño, es la reserva de manglares más extensa del litoral Pacífico americano y río Patía), lagunas, manglares y pantanos, entre otros.

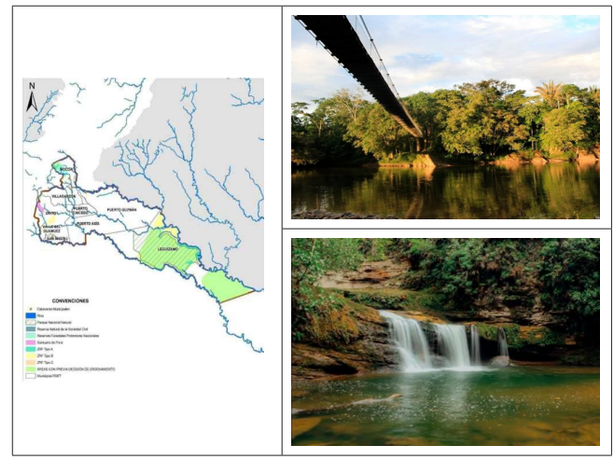


12. Subregión Cuenca del Caguán y Piedemonte Caqueteño (Departamentos: Caquetá y Huila): Municipios: Albania, Belén de los Andaquíes, Cartagena del Chairá, Curillo, el Doncello, El Paujil, Florencia, La Montañita, Milán, Morelia, Puerto Rico, San José del Fragua, San Vicente Del Caguán, Solano, Solita, Valparaíso y Algeciras.

Con sus extensas áreas selváticas, esta región cuenta con el Parque Nacional Natural Cahuinari, hogar de diversas especies de flora y fauna, el 26,9% del área de los parques nacionales naturales del país se localizan en la subregión como el parque la serranía de Chiribiquete, la cordillera de los Picachos y alto fraguaindi wasi. Adicionalmente, la subregión tiene gran capacidad hídrica cuenta con cerca de 228.289 ha de cuerpos de agua; drenajes dobles como el río Caquetá, río Caguán y río Yari, además de ciénagas, lagunas, pantanos y el embalse represa la del mono.



13. Subregión Putumayo (Departamentos: Putumayo): Municipios: Leguízamo, Mocoa, Orito, Puerto Asís, Puerto Caicedo, Puerto Guzmán, San Miguel, Valle del Guamuez y Villagarzón Rica en biodiversidad, la Subregión cuenta con aproximadamente 772 mil hectáreas de Reserva Forestal (Ley 2da), las cuales se encuentran distribuidas de la siguiente manera: Áreas con Previa Decisión de Ordenamiento: 660 mil hectáreas; Tipo B: 102 mil hectáreas. En cuanto a otras áreas de protección ambiental, la subregión cuenta con el 3.6% del área de los Parques Nacionales Naturales del país, destacándose como el más grande de la subregión el Parque La Playa con cerca de 439.787 hectáreas, seguido por la Serranía de los Churumbelos – Auka Wasi. La subregión tiene gran capacidad hídrica pues cuenta con cerca de 67.953 hectáreas de cuerpos de agua; drenajes dobles, siendo los más grandes el río Caquetá y Putumayo.



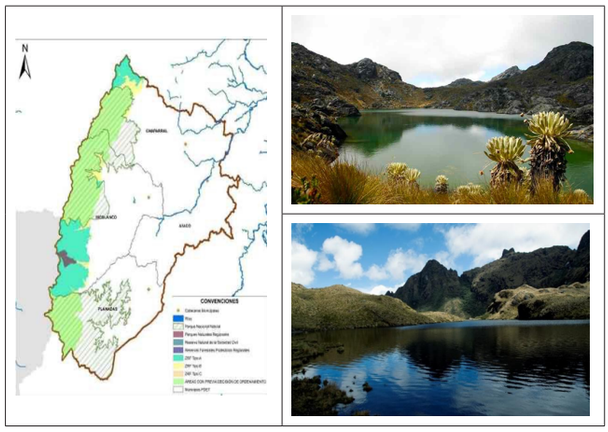
14. Subregión Sur de Tolima (Departamentos: Tolima): Municipios: Ataco, Chaparral, Planadas y Rioblanco.

La subregión, rica en historia y patrimonio, es un destino turístico que cautiva a los visitantes con sus 2.237 hectáreas de impresionantes cuerpos de agua, siendo el río Saldaña uno de sus principales protagonistas. Este río, que fluye majestuosamente a través del paisaje, ofrece no solo una experiencia visualmente impactante, sino también oportunidades para actividades acuáticas emocionantes y relajantes.

Además de sus recursos hídricos, la subregión presenta una joya natural en forma del Parque Nacional Natural Las Hermosas, que abarca una asombrosa extensión de 100.149 hectáreas. Este parque se erige como un santuario de biodiversidad, donde los visitantes pueden sumergirse en la exuberante naturaleza y disfrutar de paisajes vírgenes, ríos cristalinos y una diversidad única de flora y fauna. La preservación de este tesoro natural no solo contribuye a la conservación del medio ambiente, sino que también proporciona a los turistas una experiencia inigualable en contacto con la naturaleza.

A pesar de representar solo el 1,5 % del total del área de parques nacionales naturales del país, la subregión se destaca por la calidad excepcional de sus paisajes y la diversidad de sus ecosistemas. Los viajeros que buscan escapar del bullicio de la vida urbana encontrarán en esta región un refugio perfecto para reconectarse con la naturaleza y disfrutar de la tranquilidad que ofrece.

Adentrarse en la historia local también es una experiencia enriquecedora para los visitantes. Los vestigios históricos, monumentos y sitios arqueológicos que salpican la subregión cuentan la fascinante historia de las comunidades que han habitado estas tierras a lo largo de los siglos. Los amantes de la historia y la cultura encontrarán innumerables oportunidades para explorar y aprender, contribuyendo así a la preservación y promoción del valioso patrimonio de la subregión.



Estos antecedentes resaltan la diversidad y potencial turístico de los municipios PDET en Colombia, invitando a explorar y preservar la riqueza cultural y natural de estas regiones.

Análisis de inversión de Fontur (Presupuesto 2023)

PATRIMONIO AUTONOMO FONTUR
EJECUCIÓN PRESUPUESTAL DE INGRESOS VIGENCIA 2023
Corte: 31/12/2023
Cifras en COP millones

Ingresos	Total Presupuesto	% Part.	Total Ejecución	%	Total Valor Recibido	%
Apoyo al Sector Turístico para la Promoción y Competitividad Ley 1101 de 2006 a Nivel Nacional (Impuesto al Turismo)	194,787	34%	194,787	100%	51,135	26%
Desarrollo de Estrategias con Enfoque Territorial para la Promoción y la Competitividad Turística a Nivel Nacional	0	0%	0	0%	0	0%
Recaudo Contribución Parafiscal vigencia Actual	138,767	24%	153,803	111%	153,803	111%
Mayor Recaudo Contribución Parafiscal Vigencia Anterior	24,252	4%	24,252	100%	24,252	100%
Recaudo Multas Vigencia Anterior	1,489	0%	1,489	100%	1,489	100%
Recaudo Multas Vigencia 2023	0	0%	3,006	100%	3,006	100%
Saldos Disponibles Vigencia Anterior	132,991	23%	132,991	100%	132,991	100%
Rendimientos financieros	32,941	6%	39,785	121%	39,785	121%
Utilidades Proyecto Agora	1,495	0%	1,495	100%	1,495	100%
Liberaciones- Vigencias anteriores	40,881	7%	40,881	100%	40,881	100%
Ingresos bienes recibidos Fontur	816	0%	816	100%	816	100%
Total Ingresos	**568,420**	**99%**	**593,305**	**104%**	**449,653**	**79%**
Recursos CNT						
Ingresos por Hotel El Isleño, Hotel Hacaritama, Hostal Doña Manuela, CDA Providencia - vigencia actual	1,110	0%	1,110	100%	1,110	100%
Rendimientos en cuenta bancaria	5,910	1%	6,663	113%	6,663	113%
Liberaciones	502	0%	502	100%	502	100%
Recursos CNT	**7,796**	**1%**	**8,548**	**110%**	**8,548**	**110%**
Total presupuesto de ingresos vigencia 2023	**576,215**	**100%**	**601,853**	**104%**	**458,201**	**80%**

PATRIMONIO AUTONOMO FONTUR
EJECUCIÓN PRESUPUESTAL DE EGRESOS VIGENCIA 2023
Corte:31/12/2023
Cifras en COP millones

Consolidado

Egresos	Presupuesto	% Part.	Proyectos aprobados y/o Comprometido	%	Contratado	%	Ejecutado por Causación	%	Saldo Total por aprobar y/o Comprometer
Inversión									
Mejoramiento de la Competitividad Turística	143,235	25%	115,296	80%	83,282	58%	39,211	47%	27,940
Fortalecimiento de la Promoción y el Mercadeo Turístico	145,328	25%	142,108	98%	113,902	78%	54,640	48%	3,220
Inversión Territorial	62,398	11%	17,457	28%	10,547	17%	4,580	43%	44,941
Territorios Turísticos de Paz	747	0%	747	100%	0	0%	0	0%	0
Turismo Responsable	14,931	3%	14,931	100%	1,092	7%	487	45%	0
Infraestructura Turística	142,317	25%	131,624	92%	121,307	85%	14,044	12%	10,693
Apoyo a la cadena de valor del sector turismo en	5,255	1%	892	17%	892	17%	280	31%	4,363
Subtotal Inversión	**514,212**	**89%**	**423,055**	**82%**	**331,021**	**64%**	**113,241**	**34%**	**91,157**
Funcionamiento									
Gastos de Personal	20,759	4%	19,324	93%	19,152	92%	17,540	92%	1,435
Gastos Generales	26,079	5%	17,785	68%	15,070	58%	12,288	82%	8,294
Asesorías Externas	4,669	1%	3,819	82%	3,295	71%	1,578	48%	850
Subtotal Funcionamiento	**51,507**	**9%**	**40,929**	**79%**	**37,518**	**73%**	**31,406**	**84%**	**10,579**
Total Egresos	**565,719**	**98%**	**463,983**	**82%**	**368,539**	**65%**	**144,647**	**39%**	**101,736**
Recursos CNT									
Administración, Mantenimiento y Venta de Bienes	304	0%	304	100%	0	0%	0	0%	0
Infraestructura Turística	7,115	1%	4,099	58%	382	5%	0	0%	3,016
Recursos CNT	**7,418**	**1%**	**4,402**	**59%**	**382**	**5%**	**0**	**0%**	**3,016**
Recursos por asignar	**3,078**	**1%**	**0**	**0%**	**0**	**0%**	**0**	**0%**	**3,078**
Total presupuesto de egresos vigencia 2023	**576,215**	**100%**	**468,386**	**81%**	**368,921**	**64%**	**144,647**	**39%**	**107,830**

Fuente: Fontur

El Fondo Nacional de Turismo (Fontur) tiene la responsabilidad de fomentar y desarrollar la industria turística en Colombia. Sin embargo, al analizar los datos del presupuesto 2023, se observa una notable discrepancia en la distribución de los recursos destinados a municipios aislados y golpeados por la violencia, especialmente los incluidos en los Programas de Desarrollo con Enfoque Territorial (PDET).

Al cierre de diciembre de 2023, el presupuesto y su ejecución revelan las siguientes cifras clave:

- Presupuesto Total: 576,215 millones de pesos.
- Ejecución Total: 468,386 millones de pesos (81% del presupuesto total).
- Inversión Territorial: Una categoría crítica para los municipios PDET, muestra una ejecución baja en comparación con otras áreas.

En los municipios PDET, la necesidad de inversión es crucial para el desarrollo sostenible del turismo como medio para la recuperación económica y social. Sin embargo, los datos indican que las inversiones no son suficientes para lograr un impacto significativo. La baja asignación de recursos a estos municipios puede estar contribuyendo a una menor competitividad turística y a la persistencia de brechas en infraestructura y servicios.

Y dentro de la problemática para la mejora de los sectores turísticos de estos municipios son la distribución del Presupuesto Total, ya que una gran parte del presupuesto se destina a áreas que no son directamente relacionadas con los municipios PDET, lo que sugiere una falta de prioridad en estos territorios, además, que la ejecución presupuestal por categorías son cruciales para el desarrollo turístico en los municipios PDET, la cual, es significativamente baja en comparación con otras categorías. Esto refleja una subinversión en las áreas que más necesitan apoyo.

Para abordar esta situación y lo que se propone dentro de este proyecto de ley son acciones que realmente impacten de manera significativa en el turismo de los municipios golpeados por la violencia, cómo lo son; el aumento de la inversión, esto es incrementar significativamente la asignación de recursos a los municipios PDET, asegurando que al menos un 25-30% del presupuesto total de Fontur se destine a estos territorios, el monitoreo y Evaluación, para establecer mecanismos de seguimiento y evaluación para asegurar que los recursos se utilicen de manera eficiente y efectiva en los municipios PDET, el fortalecimiento de infraestructura, priorizando proyectos que mejoren la infraestructura básica, como servicios públicos, centros de salud, y conectividad, esenciales para el desarrollo turístico sostenible.

Es fundamental que Fontur reevalúe sus prioridades y redistribuya su presupuesto para garantizar que los municipios PDET reciban la inversión necesaria para impulsar el turismo y contribuir a la paz y el desarrollo económico de estas regiones. Sin una intervención adecuada, estos municipios seguirán rezagados, desaprovechando su potencial turístico y económico.

Para ilustrar mejor la situación, a continuación, se presenta un análisis numérico basado en los datos del documento de presupuesto y su aplicación del año 2023 por Fontur:

- Total Presupuesto: 576,215 millones de pesos.
- Ejecución Total: 468,386 millones de pesos (81% del total).

- Presupuesto destinado a municipios PDET: Una fracción pequeña del total, significativamente menor al 25% sugerido como necesario para un impacto considerable.

- Inversión en Infraestructura Turística: Menos del 10% del presupuesto total se destina a infraestructura turística, lo que incluye servicios públicos, centros de salud, y conectividad, cruciales para atraer turismo sostenible.



El porcentaje de presupuesto ejecutado en áreas relacionadas con los municipios PDET y la infraestructura turística es considerablemente bajo en comparación con otras áreas. Esto refuerza la necesidad de reestructurar las prioridades de inversión de Fontur para apoyar más efectivamente a estos municipios.

Esta disparidad en la asignación y ejecución presupuestaria destaca la urgencia de revisar y aumentar la inversión en los municipios PDET para fomentar un desarrollo turístico sostenible y equitativo en estas áreas afectadas por la violencia.

IV. MARCO CONSTITUCIONAL Y LEGAL FUNDAMENTOS JURÍDICOS

En materia normativa, la Ley 300 de 1996, Ley General de Turismo, contiene las siguientes disposiciones importantes; en su artículo 1°, que resalta la función social que cumple el turismo en la sociedad colombiana; el artículo 2°, que establece el principio de desarrollo social que tiene el turismo, reconociéndola como una industria que permite la recreación y el aprovechamiento del tiempo libre, en concordancia con el artículo 52 de la Constitución Política; su artículo 16, que establece que el Plan Sectorial de Turismo, debe contener elementos para que esta actividad encuentre condiciones para su desarrollo en el ámbito social; y los artículos 32, 33, 34, 35 y 36, que definen el turismo de interés social, los mecanismos de promoción, así como las poblaciones objetivo prioritarias, enfocadas a las personas mayores, discapacitados y jóvenes.

También podemos mencionar la Ley 590 de 2000 y su reforma a través de la Ley 205 de 2004, que dictan disposiciones para la promoción y el fomento de la micro, pequeña y mediana empresa colombiana y se establece su clasificación según sus activos y número de trabajadores. La Ley 1101 de 2006, por la cual se modifica la Ley General de Turismo, en especial sus artículos 4°, 5° y 6°, que establecen el impuesto con destino al turismo como inversión social, su recaudo y destinación a la promoción y competitividad del sector, de manera que se fomente la recreación y el adecuado aprovechamiento del tiempo libre, de acuerdo con lo previsto en el artículo 52 de la Constitución Política.

Así mismo, la Ley 1558 de 2012, *por la cual se modifica la Ley 300 de 1996 - Ley general de turismo, la Ley 1101 de 2006 y se dictan otras disposiciones*. Artículo 17. Impuesto de timbre para inversión social. El Gobierno nacional podrá destinar anualmente el recaudo del impuesto de timbre creado por el numeral 2 literal d) último inciso del artículo 14 de la Ley 2ª de 1976; para que a través del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo desarrollen programas de inversión social a través de proyectos de competitividad turística, para las comunidades en condición de vulnerabilidad, los cuales incluyen infraestructura turística, debiendo hacer para el efecto las apropiaciones presupuestales correspondientes.

Adicionalmente el Documento CONPES 3397 de 2005, que reconoce que turismo se ha convertido en un indicador del nivel de vida de la sociedad colombiana y es una importante fuente de ingresos de las economías. El documento propone lineamientos para el desarrollo del sector especialmente en materia de recuperación y sostenibilidad del patrimonio cultural y ambiental para la actividad. La Política para el Desarrollo del Ecoturismo 2005, la cual establece que el desarrollo del ecoturismo promoverá el fortalecimiento de las culturas locales y de los mecanismos y espacios de participación social de todos los actores involucrados. Los Lineamientos para el Ecoturismo Comunitario en Colombia 2008, formulados por la Unidad Administrativa Especial de Parques Nacionales Naturales de Colombia. Su objeto principal fue "definir un marco de referencia que establezca los lineamientos que orienten a las diferentes autoridades nacionales, departamentales, regionales, municipales y locales en los establecimientos de iniciativas ecoturísticas con activa participación comunitaria".

La Política de Nacional de Emprendimiento 2009 de Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, cuyos objetivos estratégicos se fundamentan en: 1) facilitar la iniciación formal de la actividad empresarial, 2) promover el acceso a financiación para emprendedores y empresas de reciente creación y 3) promover la articulación interinstitucional para el fomento del emprendimiento en Colombia. Y finalmente la política pública de turismo comunitario expedida por el Gobierno nacional en el año 2012.

COMPETENCIA DEL CONGRESO

CONSTITUCIONAL:

- ARTÍCULO 114. Corresponde al Congreso de la República reformar la Constitución, hacer las leyes y ejercer control político sobre el gobierno y la administración.

El Congreso de la República, estará integrado por el Senado y la Cámara de Representantes.

La Constitución Política otorga al Congreso la cláusula general de competencia legislativa

(artículo 150) y establece el procedimiento a seguir para tramitar, aprobar y sancionar las leyes. Dentro de éste, todo ordenamiento constitucional establece qué sujetos se encuentran habilitados para la presentación de proyectos que luego se convertirán en mandatos legislativos. En este orden, la jurisprudencia constitucional ha dispuesto que la iniciativa legislativa no es otra cosa que "la facultad atribuida a diferentes actores políticos y sociales para concurrir a presentar proyectos de ley ante el Congreso, con el fin de que éste proceda a darles el respectivo trámite de aprobación. Por eso, cuando la Constitución define las reglas de la iniciativa, está indicando la forma como es posible comenzar válidamente el estudio de un proyecto y la manera como éste, previo el cumplimiento del procedimiento fijado en la Constitución y las leyes, se va a convertir en una ley de la República."[4]

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

• Interpretar, reformar y derogar las leyes.

LEGAL:

LEY 5ª DE 1992. *por la cual se expide el reglamento del Congreso; el Senado y la Cámara de Representantes.*

ARTÍCULO 6°. *CLASES DE FUNCIONES DEL CONGRESO*. El Congreso de la República cumple:

(…)

2. Función legislativa, para elaborar, interpretar, reformar y derogar las leyes y códigos en todos los ramos de la legislación.

ARTÍCULO 139. *PRESENTACIÓN DE PROYECTOS*. Los proyectos de ley podrán presentarse en la Secretaría General de las Cámaras o en sus plenarias.

V. IMPACTO FISCAL

Frente al artículo 7° Análisis del impacto fiscal de las normas de 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,* la Honorable Corte Constitucional se pronunció sobre su interpretación de la siguiente manera en la Sentencia C-502 de 2007:

"36. Por todo lo anterior, la Corte considera que los primeros tres incisos del artículo 7° de la Ley 819 de 2003 deben entenderse como parámetros de racionalidad de la actividad legislativa, y como una carga que le incumbe inicialmente al Ministerio de Hacienda, una vez que el Congreso ha valorado, con la información y las herramientas que tiene a su alcance, las incidencias fiscales de un determinado proyecto de ley. Esto significa que ellos constituyen instrumentos para mejorar la labor legislativa.

Es decir, el mencionado artículo debe interpretarse en el sentido de que su fin es obtener que las leyes que se dicten tengan en cuenta las realidades macroeconómicas, pero sin crear barreras insalvables en el ejercicio de la función legislativa ni crear un poder de veto legislativo en cabeza del Ministro de Hacienda.

Y en ese proceso de racionalidad legislativa la carga principal reposa en el Ministerio de Hacienda, que es el que cuenta con los datos, los equipos de funcionarios y la experticia en materia económica. Por lo tanto, en el caso de que los congresistas tramiten un proyecto incorporando estimativos erróneos sobre el impacto fiscal, sobre la manera de atender esos nuevos gastos o sobre la compatibilidad del proyecto con el Marco Fiscal de Mediano Plazo, le corresponde al Ministro de Hacienda intervenir en el proceso legislativo para ilustrar al Congreso acerca de las consecuencias económicas del proyecto. Y el Congreso habrá de recibir y valorar el concepto emitido por el Ministerio. No obstante, la carga de demostrar y convencer a los congresistas acerca de la incompatibilidad de cierto proyecto con el Marco Fiscal de Mediano Plazo recae sobre el Ministro de Hacienda.

Por otra parte, es preciso reiterar que, si el Ministerio de Hacienda no participa en el curso del proyecto durante su formación en el Congreso de la República, mal puede ello significar que el proceso legislativo se encuentra viciado por no haber tenido en cuenta las condiciones. Establecidas en el artículo 7° de la Ley 819 de 2003. Puesto que la carga principal en la presentación de las consecuencias fiscales de los proyectos reside en el Ministerio de Hacienda, la omisión del Ministerio en informar a los congresistas acerca de los problemas que presenta el proyecto no afecta la validez del proceso legislativo ni vicia la ley correspondiente."

Sin embargo, se solicitó concepto al Ministerio de Hacienda, el cual se espera sea allegado en cualquier momento del trámite legislativo. Teniendo en cuenta la naturaleza del presente proyecto de ley, no se genera un mayor impacto fiscal, dado que los recursos mencionados en el mismo serán financiados con el dinero ya asignado a cada uno de los ministerios competentes. En consecuencia, lo que busca el proyecto es realizar una redistribución de funciones con el objetivo de emplear estos recursos, bajo la responsabilidad de los entes territoriales, de manera más eficiente, con el fin de fortalecer el acceso a medios económicos de forma más eficaz y dotar a los entes territoriales de herramientas para fomentar la activación económica en los municipios.

VI. ANÁLISIS SOBRE POSIBLE CONFLICTO DE INTERÉS

Dando alcance a lo establecido en el artículo 3° de la Ley 2003 de 2019, *por la cual se modifica parcialmente la Ley 5ª de 1992*, se hacen las siguientes consideraciones a fin de describir la circunstancias o eventos que podrían generar conflicto de interés en la discusión y votación de la presente iniciativa legislativa, de conformidad con el artículo 286 de la

[4] Corte Constitucional, M. P. Cristina Pardo Schlesinger, C-1707 de 2000, Referencia: expediente OP-037.

Ley 5ª de 1992, modificado por el artículo 1° de la Ley 2003 de 2019, que reza:

"Artículo 286. Régimen de conflicto de interés de los congresistas. Todos los congresistas deberán declarar los conflictos De intereses que pudieran surgir en ejercicio de sus funciones.

Se entiende como conflicto de interés una situación donde la discusión o votación de un proyecto de ley o acto legislativo o artículo, pueda resultar en un beneficio particular, actual y directo a favor del congresista.

a) Beneficio particular: aquel que otorga un privilegio o genera ganancias o crea indemnizaciones económicas o elimina obligaciones a favor del congresista de las que no gozan el resto de los ciudadanos. Modifique normas que afecten investigaciones penales, disciplinarias, fiscales o administrativas a las que se encuentre formalmente vinculado.
b) Beneficio actual: aquel que efectivamente se configura en las circunstancias presentes y existentes al momento en el que el congresista participa de la decisión.
c) Beneficio directo: aquel que se produzca de forma específica respecto del congresista, de su cónyuge, compañero o compañera permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil…"

Se estima que la discusión y aprobación del presente Proyecto de Ley podría generar conflictos de interés en razón de beneficios particulares, actuales y directos a favor de un congresista, de su cónyuge, compañero o compañera permanente o pariente dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil, conforme a lo dispuesto en la ley, que tenga participación en empresas que desarrollen actividades comerciales relacionadas con la elaboración de productos, preparaciones y mezclas a base de recursos naturales renovables.

Es menester señalar, que la descripción de los posibles conflictos de interés que se puedan presentar frente al trámite o votación del presente Proyecto de Ley, conforme a lo dispuesto en el artículo 291 de la Ley 5ª de 1992 modificado por la Ley 2003 de 2019, no exime al Congresista de identificar causales adicionales en las que pueda estar incurso.

VII. PROPOSICIÓN

Por las anteriores consideraciones, muy respetuosamente, me permito solicitar a la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes, dar primer debate al **Proyecto de Ley número 094 de 2024 Cámara**, *por medio de la cual se busca promover y potenciar el turismo de los municipios PDET y se dictan otras disposiciones.*

Atentamente,

GERSON LÍSIMACO MONTAÑO ARIZALA Coordinador Ponente Representante a la Cámara CITREP 10 Sur Nariño	**HAIVER RINCÓN GUTIÉRREZ** Ponente Representante a la Cámara CITREP 15 Tolima

VIII. |TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 094 DE 2024 CÁMARA

por medio de la cual se busca promover y potenciar el turismo de los municipios PDET y se dictan otras disposiciones.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. ***Objeto***. La presente ley tiene como objeto reconocer, promover e impulsar el desarrollo sostenible del sector turístico en los municipios más afectados por la violencia, en el marco de los Programas de Desarrollo con Enfoque Territorial (PDET), fomentando el turismo sostenible en dichos municipios, reconociendo su potencial como fuente estratégica de desarrollo económico y cultural, promoviendo el ecoturismo como medio de recuperación económica y social en estas regiones.

Artículo 2°. *Creación del fondo*. Créase el Fondo de Turismo de los municipios PDET (Fontupdet), el cual se financiará del 25% de los recursos del Fondo Nacional de Turismo (Fontur), para su funcionamiento y ejecución, que tendrá como finalidad la priorización en la inversión del turismo a los municipios PDET, en el que se deberán financiar proyectos de infraestructura turística, capacitación y promoción de estos municipios, asegurando la mejora continua de la oferta turística.

Artículo 3°. *Desarrollo de programas de rehabilitación de infraestructuras turísticas*. El Gobierno nacional, mediante el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo o la entidad competente, creará dentro de los seis meses siguientes a la aprobación de la ley, el Programa de Rehabilitación de Infraestructuras Turísticas en municipios afectados por la violencia, con el fin de promover su recuperación económica y social a través del turismo. Este programa contempla la rehabilitación, mejora y reconstrucción de infraestructuras turísticas dañadas, y será ejecutado de manera coordinada entre el Gobierno nacional, gobiernos locales, comunidades y sector privado.

Parágrafo. El Ministerio de Comercio, Industria y Turismo liderará su ejecución, presentando informes periódicos sobre su avance y resultados del programa al Congreso de la República y a la ciudadanía en general.

Artículo 4°. *Seguridad Turística*. El Gobierno nacional mediante el Ministerio de Defensa en colaboración con el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo y/o la entidad competente, con el propósito de garantizar la protección de

turistas y promover la confianza en los destinos turísticos PDET, establecerá un programa de medidas de seguridad coordinadas con las autoridades locales, priorizando la prevención del delito y la protección de visitantes en los sectores turísticos.

Artículo 5°. ***Inversión en Infraestructura Turística.*** El Gobierno nacional, a través del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, en coordinación con los Ministerios de Vivienda, Ciudad y Territorio, Salud y Protección Social, Transporte y Tecnologías de la Información y Comunicaciones, destinará recursos y diseñará programas específicos para la mejora y desarrollo de infraestructura en los municipios PDET, con la finalidad de potencializar un buen turismo en estos lugares. Estos programas incluirán:

1. Mejora de Servicios Públicos: Inversiones en agua potable, saneamiento básico, energía eléctrica, para asegurar servicios de calidad en las áreas turísticas.
2. Desarrollo de Centros de Salud: Construcción y mejoramiento de centros de salud y servicios médicos para atender tanto a turistas como a la población local.
3. Infraestructura de Transporte: Mejoramiento y construcción de vías de acceso, aeropuertos y helipuertos para facilitar la llegada de turistas a los destinos PDET.
4. Conectividad: Implementación de redes de comunicación y tecnologías de la información para mejorar la conectividad y accesibilidad digital en las zonas turísticas.

Parágrafo 1°. Los Gobiernos locales, en coordinación con las comunidades y el sector privado, participarán activamente en la planificación y ejecución de los proyectos de infraestructura, garantizando que las necesidades y prioridades locales sean atendidas adecuadamente.

Artículo 6°. ***Promoción de turismo comunitario nacional e internacional***. El Gobierno nacional asignará recursos para campañas de promoción a nivel nacional e internacional, destacando la belleza natural y cultural de los municipios PDET como destinos turísticos únicos. Además de establecer una estrategia de marketing colaborativo, involucrando a las comunidades locales, empresarios y entidades gubernamentales, para garantizar una representación auténtica y atractiva de los destinos.

Artículo 7°. ***Gestión Ambiental y Cultural***. Mediante el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo el Gobierno nacional deberá establecer medidas para la gestión ambiental y cultural, promoviendo prácticas sostenibles que minimicen el impacto negativo del turismo en los ecosistemas y en el patrimonio cultural de los municipios.

Parágrafo. Se implementarán sistemas de monitoreo y evaluación para asegurar el cumplimiento de normativas ambientales y culturales, con sanciones proporcionales para aquellos que no cumplan con los estándares establecidos, promoviendo el turismo de manera responsable y sostenible, garantizando beneficios a largo plazo para las comunidades locales y preservando la riqueza natural y cultural de estos destinos excepcionales.

Artículo 8°. ***Vigencia.*** La presente ley rige a partir de su promulgación y rige mientras se encuentren en vigencia los municipios PDET, además, deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

De los Honorables Representantes a la Cámara,

GERSON LÍSIMACO MONTAÑO ARIZALA Coordinador Ponente Representante a la Cámara CITREP 10 Sur Nariño	**HAIVER RINCÓN GUTIÉRREZ** Ponente Representante a la Cámara CITREP 15 Tolima

COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE

SUSTANCIACIÓN

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE

Bogotá D.C., 3 de octubre de 2024

En la fecha fue recibido el informe de ponencia para Primer Debate al **Proyecto de Ley No. 094 de 2024 Cámara "POR MEDIO DE LA CUAL SE BUSCA PROMOVER Y POTENCIAR EL TURISMO DE LOS MUNICIPIOS PDET Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES".**

Dicha ponencia fue firmada por los **Honorables Representantes GERSON LISÍMACO MONTAÑO ARIZALA (Coordinador Ponente) y HAIVER RINCÓN GUTIÉRREZ.**

Mediante Nota Interna No. C.S.C.P. 3.6 – 725 / 24 del 3 de octubre de 2024, se solicita la publicación en la Gaceta del Congreso de la República.

RAÚL FERNANDO RODRÍGUEZ RINCÓN
Secretario

CARTAS DE COMENTARIOS

CARTA DE COMENTARIOS ANIMAL DEFENDERS INTERNATIONAL AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 122 DE 2023 CÁMARA

por medio del cual se reconocen, morigeran y regulan las actividades de la cultura rural y urbana popular con animales en el territorio nacional.

Animal Defenders International
Millbank Tower, Millbank, LONDON, SW1P 4QP, UK. Tel: +44 (0)20 7630 3340 Fax: +44 (0)20 7828 2179
www.ad-international.org info@ad-international.org

Bogotá D.C. Octubre 16 de 2024

Honorable Presidente
JAIME RAÚL SALAMANCA TORRES
Cámara de Representantes
Congreso de la República de Colombia

Referencia: Preocupaciones sobre iniciativa legislativa que atenta contra los animales y el Marco Jurídico Colombiano: Proyecto de Ley 122/23C, "*Por medio del cual se reconocen, morigeran y regulan las actividades de la cultura rural y urbana popular con animales en el territorio nacional*".

Reciba un cordial saludo de Animal Defenders International, organización dedicada a la protección de los animales desde hace más de 30 años.
Nos dirigimos a usted con el fin de compartir nuestra preocupación respecto al trámite del Proyecto de Ley 122/23C, "*Por medio del cual se reconocen, morigeran y regulan las actividades de la cultura rural y urbana popular con animales en el territorio nacional*", el cual fue aprobado en primer debate en la Comisión V de la Cámara de Representantes el 24 de abril del presente año.

Es de resaltar el compromiso y los avances que en el marco de la protección animal el Congreso de la República de Colombia ha obtenido en los recientes años, comprendiendo que la población en general, las instituciones y el sistema jurídico en Colombia están evolucionando hacia una sociedad más considerada con las otras formas de vida que comparten el planeta con nosotros.

El Proyecto de Ley en mención, 122/23C, implica un retroceso respecto a esa visión de respeto y empatía por los animales y genera múltiples dudas, por esa razón como ciudadanía preocupada por las iniciativas legislativas que puedan afectar el bienestar y la protección de los animales, el 4 de septiembre de 2023, antes que fuera radicado el informe de ponencia del proyecto de ley, solicitamos a la Mesa Directiva de la Comisión V la realización de una Audiencia Pública para que en medio de un espacio de diálogo constructivo fueran escuchadas las opiniones de la comunidad, previamente a la discusión de esta iniciativa que incluye actividades polémicas y controversiales. Lastimosamente la Mesa Directiva de dicha Comisión no atendió nuestra solicitud.

A continuación, presentamos algunas de las preocupaciones que han surgido frente al trámite de esta iniciativa que busca "regular" polémicas actividades con animales bajo la óptica del sector que promueve dichas prácticas sin tener en cuenta la Jurisprudencia Constitucional, ni conceptos de protección de los animales que frecuentemente son sometidos a condiciones de maltrato y sufrimiento por diversión.

1. Además de las recurrentes imprecisiones en la exposición de motivos, en lo referente a las actividades que son objeto de la presente iniciativa, consideramos que se mezcla de forma inadecuada y arbitraria las prácticas que están exceptuadas de la Ley 84 de 1989, Estatuto Nacional de Protección Animal y que reciben un trato especial al estar restringidas y condicionadas por la Sentencia C-666 de 2010 como lo son el coleo, las corralejas, las peleas de gallos y el toreo con otras actividades como cabalgatas y exposiciones con animales.

   Según diversos análisis y experiencias señalamos que cada actividad merece un trato diferente por la naturaleza y particularidades que implican. Respecto a esto la Corte Constitucional por medio de la Sentencia C 666 manifestó: "*la cultura, fundamento de las excepciones previstas en la disposición demandada, no puede entenderse como un concepto bajo el cual es posible amparar cualquier tipo de expresiones o tradiciones, pues esto sería entenderla como un principio absoluto dentro de nuestro ordenamiento y, por consiguiente, aceptar que amparadas bajo este concepto tuviesen lugar actividades que contradicen valores axiales de la Constitución, como la prohibición de discriminación por género o por raza; la libertad religiosa, el libre desarrollo de la personalidad; o, para el caso concreto, el deber de cuidado a los animales*."

2. El **artículo 3º** del [1]informe de ponencia para primer debate del proyecto de ley obliga al Estado a garantizar la protección de actividades, que ni siquiera definen correctamente vendo en contravía de lo que la Sentencia C 666 de 2010 ha expresado: "*respecto de estas precisas actividades y de cualquiera que involucre maltrato animal se concluye que el Estado podrá permitirlas cuando se consideren manifestación cultural de la población de un determinado municipio o distrito, pero deberá abstenerse de difundirlas, promocionarlas, patrocinarlas o cualquier otra forma de intervención que implique fomento a las mismas por fuera de los límites establecidos en esta sentencia. Sólo así se alcanza una interpretación armónica de dos principios constitucionales que se contraponen en las concretas actividades que excepciona el artículo 7º de la ley 84 de 1989*".

3. El **artículo 4º** va en contravía de la autonomía regional y limita la potestad reguladora en cabeza de las autoridades administrativas municipales.

4. Los **artículos 5º y 6º**, se refieren someramente al deber de protección animal y parámetros de bienestar animal sin especificar ni señalar los estudios, análisis, criterios, parámetros o evaluaciones realizados para determinar la forma en que se llevará a cabo y se comprobará la morigeración del sufrimiento y dolor según la especie y actividad.

5. Los **artículos 7º, 8º, 9º y 10º** representan imposiciones que van contra las Sentencias de la Corte, contra la autonomía regional y que representan un impacto fiscal que no especifican en el desarrollo de la iniciativa.

6. El **artículo 11º**, va contra la Resolución 1796 del 27 de abril de 2018, expedida por El Instituto Colombiano de Bienestar Familiar (ICBF), en articulación con el Ministerio de Trabajo, la cual señala en los numerales 9 y 12 del artículo 3, que las actividades que impliquen el contacto directo con animales y que generen alto riesgo para la salud y seguridad de los menores de 18 años o que tengan relación con el sufrimiento humano o animal son consideradas actividades peligrosas y nocivas para su salud e integridad física o psicológica, por tanto, debe ser prohibidas por el riesgo que corre su salud, seguridad y desarrollo. Esto en respuesta a lo señalado por el Comité de los Derechos del Niño que de forma reiterada le ha recomendado a Colombia prohibir la participación de niñas, niños y adolescentes en las corridas de toros o corralejas.

7. Los artículos del Título Segundo, Tercero, Cuarto, Quinto y Sexto, es decir **desde el 14º hasta el 64º**, no corresponden a una regulación real, no detallan la forma en que se morigerará el sufrimiento, no establece métodos serios de control, no establece sanciones por incumplimientos, no hay unidad de materia, y presenta vacíos técnicos, científicos y normativos.

8. Debido a que recientemente la Cámara de Representantes y el Senado aprobaron la prohibición del toreo en Colombia, ley 2385 de 2024, se solicita la exclusión de lo relacionado con las corridas de toros, novilladas, becerradas, rejoneo y tientas del articulado.

9. En reiteradas ocasiones se ha solicitado a la Mesa Directiva y a los Representantes de la Comisión Quinta, incluida la Ponente, la Honorable Representante Ana Rogelia Monsalve, que se realice una audiencia pública para que sea escuchada la voz de la ciudadanía antes del primer debate del proyecto de ley 122/23C, que cuenta con 64 artículos y que busca reconocer, "morigerar" y regular las actividades de cultura rural y urbana popular con animales en el territorio nacional. Pese a dichas solicitudes, no se recibió respuesta oportuna por parte de la Mesa Directiva ni de la ponente; atentando directamente contra la participación ciudadana.

Honorable Presidente de la Cámara de Representantes, Jaime Raúl Salamanca Torres, Señores Secretaría General de la Cámara de Representantes, respetuosamente esperamos que se realice un estudio serio del Proyecto de Ley 122 de 2023, que atenta contra la jurisprudencia que ordena superar el déficit normativo de protección animal y contra los consensos que se han logrado en el Congreso de la República y en la población colombiana respecto a la necesidad de erradicar la violencia y el maltrato de seres sintientes bajo la modalidad de ocio, recreación o "cultura".

Del mismo modo, solicitamos que se realice una audiencia pública antes de continuar con el trámite del proyecto de ley 122/23C ,"*Por medio del cual se reconocen, morigeran y regulan las actividades de la cultura rural y urbana popular con animales en el territorio nacional*", teniendo en cuenta lo enunciado anteriormente.

[1] El análisis se realizó tomando como base el informe de ponencia para primer debate, ya que en la página de la Cámara aún no ha sido publicado el texto aprobado en primer debate, ni el informe de ponencia para segundo debate.

Agradecemos su atención y disposición hacia la participación ciudadana.

Cordialmente.,

Yani Mateus
cc. 52701461
Correo-e: infolatam@ad-international.org

Eduardo Peña
cc. 80234846
Correo-e: eduardopena@ad-international.org

CONTENIDO

Gaceta número 1741 - Jueves, 17 de octubre de 2024

CÁMARA DE REPRESENTANTES

PONENCIAS **Págs.**

Informe de ponencia para primer debate, pliego de modificaciones y texto propuesto del Proyecto de Ley número 075 de 2024 Cámara, por medio del cual se modifica la Ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones..... 1

Informe de Ponencia positiva para primer debate y texto propuesto en la Cámara de Representantes del Proyecto de Ley número 094 de 2024, por medio de la cual se busca promover y potenciar el turismo de los municipios PDET y se dictan otras disposiciones. 13

CARTAS DE COMENTARIOS

Carta de comentarios Animal Defenders International al Proyecto de Ley número 122 de 2023 Cámara, por medio del cual se reconocen, morigeran y regulan las actividades de la cultura rural y urbana popular con animales en el territorio nacional. 24

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA - 2024